

Nicht von der Stange!



Dieter Geuss war beseelt von der Idee, sich ein Trike selbst zu bauen. Mit einem Basisrahmen der Firma WK realisierte er sein Vorhaben.

Es gab kein Trike, das den Vorstellungen von Dieter Geuss entsprach. Und so reifte in ihm die Idee eines Eigenbauprojekts. In seiner näheren Umgebung liegt Aubstadt und da er keinen anderen Hersteller als WK kannte, fuhr er dort hin.

Das Angebot von WK sagte Dieter Geuss zu. Nachdem er aber nichts von der Stange wollte, kaufte er zuerst nur einen Rahmen. Der kleine Rest sollte dann nach und nach in Eigenbau dazu gebastelt werden. Als erste Aktion besorgte er sich einen Harley-Tank. Er wurde angepasst und auf den nackten Rahmen gepackt. Als nächstes schnitzte sich Dieter einen Kabelbaum zurecht. Sowohl ein Zwangslicht, als auch viele kleine LEDs sollten noch verbaut werden. Die Ideen flogen ihm förmlich zu. Alles setzte er meist in Edelstahl in akribischer Handarbeit um.

Dann machte er sich ans Herzstück, den Antrieb. „44 PS machen keinen Spaß! Spaß macht es erst dann, wenn ich bedenkenlos auch auf der Landstraße überholen kann, Hahn auf und losspurten, das macht Lau-

ne!“ Darum hat er sich für einen 2,0-Liter-Käfermotor entschieden. Der bringt mit Magnum-Köpfen und scharfer Nockenwelle etwa 120 flotte Pferdchen auf die Unterlage. Für satten Sound mit viel Wiedererkennungswert, auch aus größerer Entfernung, sorgt eine Fächerkrümmenanlage mit Suzuki-Endtöpfen. Und damit so ein Triebwerk nicht unnötig ins Schwitzen kommt, bringt ein Porschegebläse reichlich Abkühlung. Ein 40er Weber-Zwillingspärchen muss man hier nicht extra erwähnen. Es sorgt für die optimale Gemischaufbereitung.

Bei soviel Boxer-Power geht es natürlich nicht ohne Bremskraftverstärker, der ist unsichtbar unter dem Tank versteckt. An die Gabel kam Dieter durch einen Zufall. Am Vorderrad sollten unbedingt Twinbrakes ordentlich verzögern. Folglich musste auch die doppelte Anzahl Speichen montiert werden, sonst wäre es von der Stabilität her nicht machbar gewesen.

Wer WK-Trikes kennt, kennt auch die Überrollbügel. Sie sind fest mit dem Rahmen verbunden. Dieter hatte sie als einer der Ersten.



So werden ihn viele kennen, von hinten...



Viele gute Ideen wurden bis ins letzte Detail umgesetzt.



Auch am Gepäckträger wurde nicht mit Ideen gespart.



Man sieht deutlich die große Anzahl von Speichen, die wegen der Doppelscheiben notwendig wurde.



Das Porschegebläse sorgt dafür, dass die 120 Pferde nicht außer Puste kommen.



Alles blitzsauber aufgeräumt unter der Klappkarosse, denn Unordnung mag der Dieter nicht.



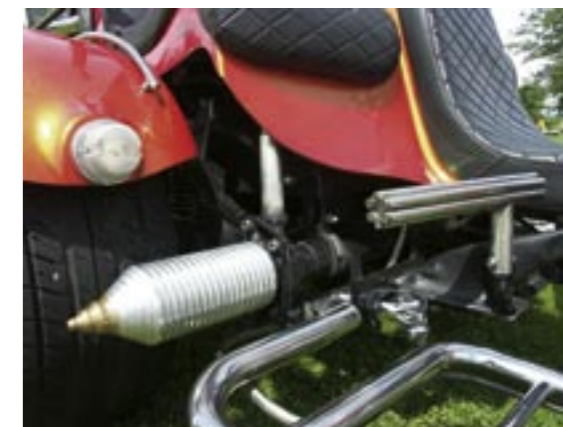
Hier wird der Sound gemacht und der ist nicht von schlechten Eltern.



Damit man bei Nacht den Durchblick nicht verliert.



Am Cockpit fehlt nichts, auch für eine ordentliche Beschallung ist natürlich gesorgt.



Gott sei Dank, wie er uns erzählte, denn er hatte vor kurzem einen Überschlag. Dank der Bügel überstand er ihn unverletzt. „Ich war einfach zu schnell. Hätte ich Platz gehabt, wäre es nur ein Dreher geworden, so war leider ein Bordstein im Weg und der hat mich aufgestellt. Mein Überrollbügel und der Helm haben mich vor ernsthaften Verletzungen geschützt. Einziger Schaden war ein kaputter Scheinwerfer, ein Außenspiegel und ein geprelltes Handgelenk.“

Trotz Saisonkennzeichen fährt er etwa 30.000 Kilometer von März bis Oktober. Nicht schlecht, das soll ihm erst einmal jemand nachmachen!

Mittlerweile arbeitet er beim Trikehersteller WK als Mechaniker und ist dort nicht mehr weg zu denken. „Ich habe in der Werkstatt einmal einen Tag ausgeholfen und dann ließen sie mich nicht mehr fort!“

Er ist bei keinem Trikeverein und wird auch keinem beitreten! Warum? Ganz einfach – er müsste alle Trikes der Mitglieder reparieren – sagt er!

Einen Traum hat er: Eines Tages mit seinem eigenen Trike durch die USA. „Irgendwann mache ich das, da bin ich sicher.“ ✖

<be free on three>
Achim Fruth