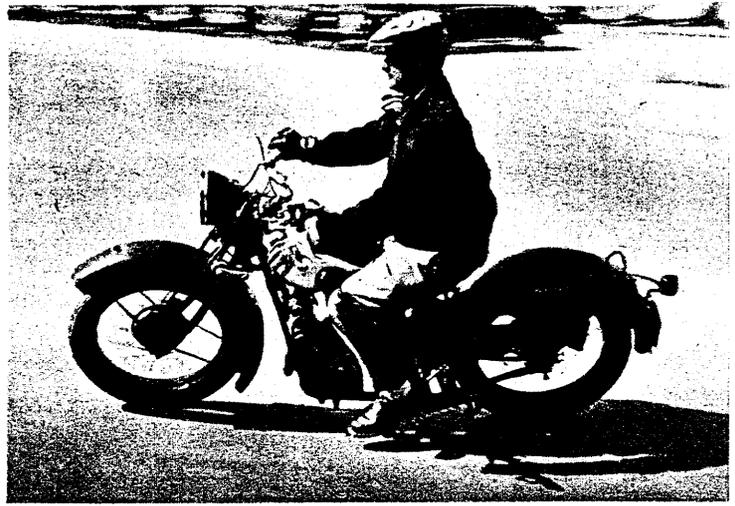


testete



501 TS

1928-1937



Diese Testmaschine bekamen wir mal nicht gratis und franko vom Hersteller vor die Tür gestellt, um sie nach etlichen Wochen wieder abzuliefern, sondern ich kaufte sie bei einer Motorradverwertung. Nicht mal ganz billig, denn der Schlachthofmann verdient ja am Verkauf ausgeschlachteter Teile, wobei etwas mehr herauskommt als das, was eine Maschine von 1934 mit mehr als 100 000 (oder 200 000?) km auf dem Tacho noch im Ganzen bringt. Aber sie tat uns beiden leid. Eigentlich hatte ich nach Teilen für meine zerstückelt im Keller liegende 1928er TS gesucht und wollte mich gleich auf diese hier stürzen, um sie zu zerreißen. Aber sie war so wunderbar gepflegt und schließlich die gleiche TS wie die 1928er, nur der Satteltank und dementsprechend die obere Rahmentraverse waren in den 6 Jahren geändert worden, von ein paar Kleinigkeiten abgesehen. Und als sie mich so treuherzig aus ihrem dicken alten Scheinwerfer ansah, da gab ich mir einen Stoß. Und hatte sie.

Trotzdem war es nicht der bekannte Fall mit der Jungfrau und dem Kinde. Denn — siehe oben — ich hatte ja schon eine TS speziell für diesen Test anlässlich der Veteranen-Rallye besorgt. Wir wollten nämlich hier nicht ein ausgefallenes Stück von Anno dazumal besprechen (dazu ist später noch Zeit), sondern eine Maschine, die uns heute noch etwas zu sagen hat. Man glaubt oft, alle früheren Stufen der Technik wären nur Übergänge zum Besseren und immer Besseren gewesen bis hinauf zu dem, was uns heute als letzter Schluß der Dinge vorkommt. Gewiß ist das nicht falsch; aber oft geht mit der Weiterentwicklung auch etwas verloren, und es kommt auch vor, daß ganze Wege der Technik verlassen und vergessen werden, bis man plötzlich darauf kommt, daß doch was daran war.

Das gilt nicht zuletzt für die dicken seitengesteuerten Einzylinder, die in den zwanziger und dreißiger Jahren zum Programm jeder besseren Motorradfabrik gehörten. Da hatte man sich nach der großen Experimentierzeit in solide Einfachheit geflüchtet, die ja durchaus nicht Einfallslosigkeit bedeuten muß. Von schlingernden Hin-

terradfederungen und gewagten Gabelkonstruktionen hatte man erst mal die Nase voll, man baute schwere Starrrahmen mit Trapezgabeln, aber bei den Motoren begnügte man sich durchaus nicht immer mit der traditionellen Art, Motor, Getriebe und Lichtmaschine separat einzubauen und Ketten dazwischenzuhängen. FN, D-Rad und nicht zuletzt NSU mit der TS lieferten saubere Triebwerke mit Primär- und Lichtmaschinenantrieb durch Stirnräder im Ölbad, übersichtliche Blockkonstruktionen, bei denen die Triebwerksteile verblockt, aber nicht zugeblockt waren — man konnte nach wie vor an alles einzeln heran. Raum und Gewicht sparte man nicht, es war alles ziemlich gewaltig, aber dafür mußte es auch gewaltig halten, zumal man aus 500 ccm beim sv-Motor kaum mehr als 11—12 PS holte. Gerade die TS entstand da zu einem sehr günstigen Zeitpunkt, als man sehen konnte, wohin die Hasen der Konkurrenz liefen, und der Erfolg gibt noch heute den Konstrukteuren recht: die für ihre Einfachheit mit 185 kg enorm schwere und überhaupt sehr große Maschine (Radstand 1415 mm!) hat sich den Ruf legendärer Haltbarkeit erworben, sie wurde eine der verbreitetsten Behördenmaschinen und dient heute noch unverwüstlich in vielen Handwerker-Gespansen. Die Berliner Briefkastenleerer führen ein Jahrzehnt lang vorwiegend TS, sie hatten keinerlei Werkzeug, nicht mal einen Kerzenschlüssel dabei, in der türkischen Wehrmacht und was weiß ich, wo noch, hat die TS gehalten, sie lief dem Vernehmen nach auch -zig Kilometer mit minimalen Ölresten oder ganz ohne, und erst gestern rief mich einer aus einem Volkswagen an: „Sie, das Motorrad da, das ist das Beste, was NSU jemals gebaut hat! 23 Jahre habe ich die Maschine gefahren, bis ich wegen der Gesundheit in den VW mußte. Unverwüstlich, prima!“ Gas, und weg war er. Er war nicht der einzige, der die Maschine in den höchsten Tönen lobte, und noch nie habe ich ein böses Wort über sie gehört.

Wunderbar, sagt das kleine Fritzchen, aber warum sind diese Wundermotorräder nicht weitergebaut worden?

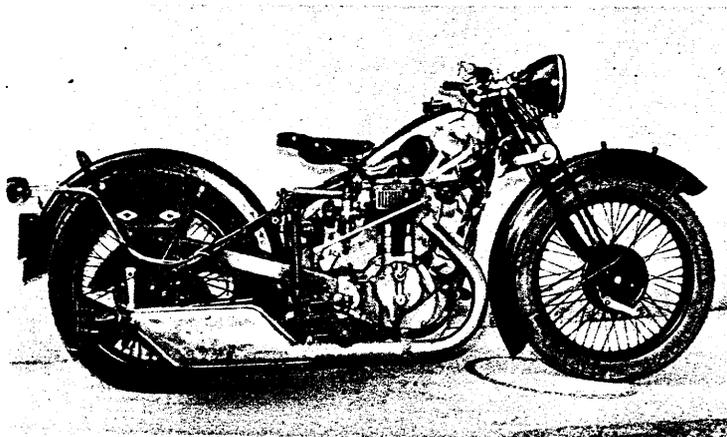
Kinder und Narren . . . recht hat er. Die dicken Seitengesteuerten wurden schon um 1925 zur Tourenversion, der die stärkeren Kopfgesteuerten als Sportmodelle gegenüberstanden. Und dann wurden sie nur noch für Seitenwagenbetrieb angepriesen, und dann waren sie weg. Obwohl zum Beispiel bei NSU die OS- und OSL-Serien nicht mehr die saubere Blockkonstruktion, sondern Mister Moores englisch-separate Getriebe hatten und manches an Elastizität verlorengegangen war. (Dafür steckten aber in der 350er schon 18 PS und in 500 ccm doppelt so viel wie in der TS!) — Wie diese Tendenz anging, kann man im MOTORRAD schon 1929 nachlesen. Da schrieb Gustav Mueller in einer Besprechung des D-Rades R 9, genau so einer seitengesteuerten 500er wie der NSU:

Der Motor der R 9 wird besser als durch alle einzelnen Beschreibungen durch die Kritik eines „o. h. v. - S. S.“-Jünglings (für jüngere Semester: das hat nichts mit SS zu tun, sondern heißt kopfgesteuerte Supersport) bezeichnet, der die Maschine einen „Dampfer“ nannte. Das Wort sollte eine heftige und abfällige Kritik bedeuten, ist aber im Sinne des Ingenieurs ein Lob! Gerade die Fähigkeit, unter Last ohne Schwierigkeit mit wechselnden Drehzahlen zu arbeiten, ohne Klingeln und Stöhnen ständig wechselnde Leistungen abzugeben, ist ein Vorteil der Dampfmaschine, der gerade den hochgezogenen Sportmotoren häufig fehlt. In diesem Sinne kann man das Wort „Dampfer“ mit guter Berechtigung auf die R 9 anwenden.

Besser kann man die Eigenschaft der typischen großen sv-Maschine von damals nicht charakterisieren; sie waren Dampfer, stur, robust, fast unbeschränkt dauerhaft, aber eben auch in der Leistung begrenzt und nichts für rasante Leute. 11 PS hat meine TS, 12,5 PS hatte die letzte Ausführung, 16 PS die 601 TS — damit war in einer Zeit der 18-PS-350er ein Staat mehr zu machen, und die Kundschaft fürs Familien- und Berufs-Transportgespann wurde geringer. Diese Leute stiegen damals in den Opel P 4 und in die DKW-Reichsklasse, wie sie heute vom Motorrad weg zum Goggomobil und zum VW gehen. Was übrig blieb und bleibt, waren und sind überwiegend jüngere Leute, die was im Drehgriff haben wollen. Das ist eben alles schon mal dagewesen. So siegte dann schließlich die OSL-Serie über die TS, und wir müssen schon ins Ausland schauen, wenn wir die Bestätigung dafür suchen, daß am großen Seitengesteuerten für alle Zeiten etwas dran ist: in England kann man nach wie vor seitengesteuerte Einzylinder kaufen, zum Beispiel mit 18 PS aus 600 ccm, und FN wird auch wissen, warum man nach wie vor einen 11-PS-350er verkauft.

Schauen wir uns also doch mal die TS näher an; sie ist nicht einfach irgendein Veteran, sondern noch heute — oder heute wieder — eine sehr interessante Maschine.

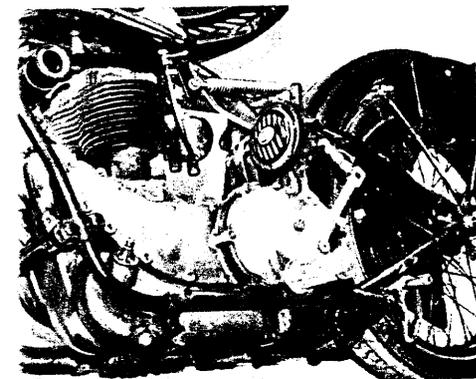
Zunächst einige kleinere Abweichungen meiner Maschine von der ursprünglichen Ausführung: sie hat Fußrasten statt der einst serienmäßigen



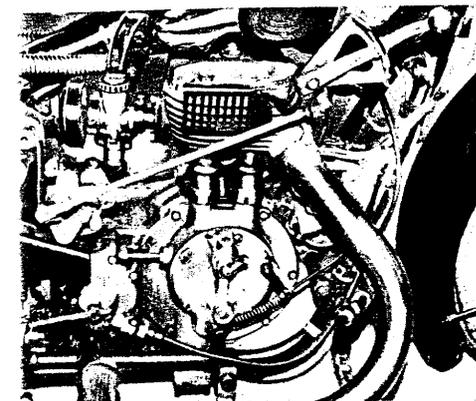
Das ist die typische Linie der schweren Maschinen um 1930 — später wurden sie gestreckter, die Scheinwerfer niedriger, die Sättel rutschten zurück, die „Hausherrn-Sitzhaltung“ wurde altmodisch. Die Zylinder waren übrigens meist schon geneigt, hier wirkte die TS von Anfang an etwas altväterlich.

ßbretter, neuen Lenker mit Außenzughebeln an der alten Innenzughebel mit Lagerung am ankerende, und Schwingsattel mit Zugfedern an der früheren Druckfedern. Außerdem hat man die Fußbremse auf Fersenbetätigung umgebaut, die zusätzliche Fußkupplung links entfernt und der vordere Kippständer fehlt (kommt er noch dran). Das sind keine wichtigen Änderungen, der neue Lenker und der Schwingsattel ermöglichen sogar eine objektivere Beurteilung der allgemeinen Fahreigenschaften als die rüchmäßige Anordnung, denn wir sind nun mal an derartiges gewöhnt und können das Urteil über die Maschine dadurch viel unbeeinflusst fällen.

er Motor: Insofern eine feine Sache, als man an die Teile einzeln herankommt, auch für tiefergehende Basteleien. Und an fast alles nur mit dem Werkzeug. Kerze selbstverständlich tadellos reichbar, ebenso die Ventileinstellung, der Unbrecher usw.; der Block zeigt noch deutlich die Herkunft von der getrennten Bauweise, man hat zum Versuch gemacht, abgerundet zu verhalten. Dennoch ist der Motor viel glattflächiger, vor allem auch nach unten, als mancher scheinbar ältere moderne Block. Und immerhin kann man die komplette Lichtmaschine ohne viel Federsens herausnehmen und austauschen, man kann die Kupplung, ohne sonstwas zu demontieren, abnehmen. Das Bild des Motors von links wird beherrscht durch den Deckel für die Antriebsräder, der zwei Zwischenräder wird die Lichtmaschine angetrieben, über ein großes Zwischenrad die Getriebe-Hauptwelle bzw. die (trockene) Kupplung. Der Vorrat des Motors (2 Liter) befindet sich in der gut im Fahrtwind liegenden großen Wanne unter dem Motor (Meßstab!), das Getriebe ist getrennt mit 0,5 Liter Ambrolemum o. ä. geschmiert. Rechts vom Motor stehen nebeneinander die Ventile, darunter liegt die Ölpumpe, eine Zahnradpumpe, die das Öl durch die hohl-



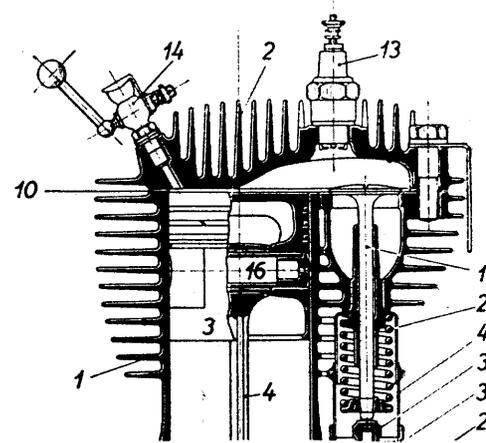
von links unten zeigt sich der Block als tadellos glattflächig, obwohl man nicht wie heute geneigt war, einen gemeinsamen Deckel über alle Organe zu legen. Hier sind die Kupplung- und Startergehäuse abgetrennt, ebenso der Antrieb. Übrigens ein recht gewaltiger Block, der durch den Doppelschleifenrahmen hineingehängt ist, zu demersparnis bestand kein Anlaß.



von rechts glaubt man kaum, eine Blockkonstruktion vor sich zu haben. Kein Nachteil; man sieht, wie leicht alles erreichbar ist. Bemerkenswert: keinerlei fliegende Ölleitung, innenliegende Pumpe! Am Block die Hand-erstellung der Fördermenge; der Bowdenzug gehört um Ventilausheber, mit dem man sich über den Totpunkt mogelte, um Rückschlägen zu vermeiden.

gebohrte Kurbelwelle zum Kurbelzapfen, zum Pleuel-Rollenlager und zu den großen Rollenlagern der Kurbelwelle führt. Zylinderwand und Kolben werden durch Schleudervirkung mit dem Überschuß geschmiert. Die Fördermenge der Pumpe wird durch eine Ölregulierschraube mit Gegenmutter fest eingestellt, ein Handhebel ermöglicht zusätzliche Ölzufuhr, die dem Zylinder zugutekommt. Wird für lange Bergstrecken empfohlen, ergab bei meiner Maschine aber nur eine blaue Fahne, da die Ölregulierschraube sowieso reichlich eingestellt ist. Zusatzöl-Hebel ganz nach links bzw. hinten bedeutet Funktionsprobe der Pumpe, das Öl tritt dabei nach außen aus, was schlecht für die Hosen ist. Die Ölleitung zur Halbverkapselung des Getrieberitzels ist ein Überlauf zur Kettenschmierung, genau richtig dosiert und für die Lebensdauer vorteilhafter als ein Kettenkasten ohne Schmierung, der Seilzug rechts am Gehäuse geht zum Ventilausheber. Rechts liegt auch der Schalthebel, der am Übertragungsgestänge hinter dem Block tadellos genau einzustellen ist. Einschleifen, Kupplungsausbau usw. sind im sehr ausführlichen und gut illustrierten Handbuch erklärt.

Das ist ein Triebwerk, das übersichtlicher und simpler kaum gedacht werden kann, man kann ihm bestimmt nicht mangelnde Glattflächigkeit vorwerfen, und wenn man bedenkt, daß Jahrzehnte später kaum ein einfacherer Motor, dafür aber sehr viel kompliziertere gebaut werden — — na ja, wir sprechen uns in 25 Jahren wieder. Die stehenden Ventile kennen die meisten von uns überhaupt nur noch aus Lehrbüchern, wo etwas über ungünstigere Verbrennungsraumform gemurmelt wird. Die beigegebenen Schemazeichnungen sind meist etwas anders, als der Zylinder in Wirklichkeit aussieht. Siehe unser Schnittbild: der Verbrennungsraum ist nicht so viel größer als beim kopfgesteuerten, wie man vielfach annimmt. Nur sitzt die Kerze gar nicht über dem Kolben, sondern eher über den Ventilen, das Ganze scheint seitlich versetzt, die Hälfte des Kolbens hat überhaupt keinen Verbrennungsraum über sich, sondern nur die Innenwand des Zylinderkopfes. Daß da ein schlechterer Wirkungsgrad der Verbrennung herauskommen muß, ist einleuchtend, auch konnte man einem schnell drehenden Seitengesteuerten damals mit Recht höheren Verbrauch als beim Kopfgesteuerten vorwerfen. Aber der sozusagen versetzte, ganz flache und nicht der Kolbenoberfläche aufgepaßte Verbrennungsraum, der als Ricardo-Kopf damals bekannt war, hatte doch auch seine Vorteile: Der Verbrennungsdruck kam „weich“, weitgehend kloppfrei! Man versuchte auch nicht, aus den Motoren viel herauszuquälen, und bei dem Gasweg war sowieso nicht viel zu holen. Zwar gab es seitengesteuerte Rekordmaschinen in den kleinen Klassen, aber die eigentliche Domäne war und blieb doch die Gebrauchsmaschine. Wofür der Seitengesteuerte ja noch ein Argument, sein Hauptargument, vorzuweisen hatte: die leichte Demontierbarkeit des Zylinderkopfes und der Ventile bei der stehenden Anordnung. Und das



Schnitt durch den Zylinderkopf (aus dem Handbuch).

Wegfallen des damals oft heiklen Problems der Schmierung eines Kipphebelmechanismus und der Ventiltührungen. Die Demontage des Zylinderkopfes beim TS-Motor ist eine ganz einfache Sache: Abschrauben, und da ist er. Nicht zu unterschätzender Vorteil für Maschinen, die vorwiegend bei irgendwelchen kleinen Werkstätten oder vom Fahrer selbst versorgt werden sollten! Hätte man den Leuten damals erzählt, daß Zylinderkopfabnehmen einmal eine Wissenschaft sein könnte, sie hätten es nicht geglaubt. Damals fuhr man nämlich noch viele recht neue Maschinen, bei denen der Zylinderkopf überhaupt nicht abnehmbar war — das Ganze war aus einem Stück!

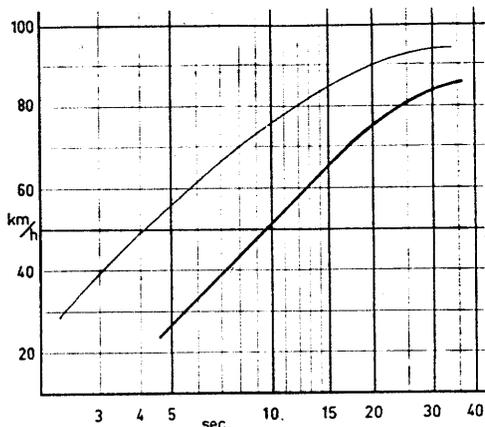
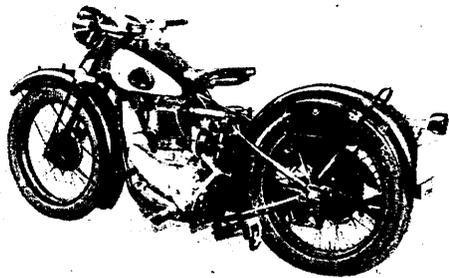
In Ausrüstung und Ausstattung war die 1934er TS schon ganz modern. Gasdrehgriff und serienmäßiges Licht waren gerade selbstverständlich geworden, immerhin stand es noch extra in den Listen, und die kleine 175-ccm-Zweitakt-NSU hatte noch „Zweihebel-Vergaser“, also Gashebel und Lufthebelschieber für Daumenbetätigung. Rücklicht war gerade gesetzliche Vorschrift geworden, und als was ganz Neues gab es den sogenannten „Kraftfahrzeug-Brief“.

Das Fahrwerk der TS ist sehr schwer und sehr solide, mit Dimensionen auf Vorrat, wie bei einer alten Ritterburg. Ursprünglich hatte es Doppelrohre auch oben, seit Einführung des Satteltanks ein enorm dickes Zentralrohr mit Abstützung zu den Unterzügen. Der Vorderrad sieht man die Ableitung von der Fahrradgabel noch sehr an: zwei dicke Gabelholme werden wie bei einer Brückenkonstruktion von den vorderen versteift. Die Gabel ist, wie ich beim Ausbau feststellte, ungewöhnlich schwer, jedenfalls sind Fahrwerk und Gabel der TS aber auch unerhört steif; das Einzige, was jahrzehntelangem Seitenwagenbetrieb nachgibt, sind die oberen Schwinghebel. Die Schwinghebellager müssen überhaupt gepflegt werden; nur hier kann man die TS etwas empfindlich nennen, aber Schmierung und — wenn nötig — Nachstellen genügen vollauf, genau wie für den fest einzustellenden Reibungsstoßdämpfer. Lenkungsdämpfer war natürlich auch vorhanden, viel sorgfältiger als manche spätere Lösung gegen Wackeln gesichert. Man war in diesem Punkte bei den ohnehin heiklen Starrahmenmaschinen sehr empfindlich.

Nachstellbar sind — wie damals allgemein üblich — auch die Radlager, und man kann sie im Bedarfsfall sogar in der gleichen Zeit auswechseln und das Rad wieder einbauen, in der man heute an manchen Maschinen mit dem Radausbau alleine fummelt. Die TS hat hinten Steckachse, der Kettenantrieb bleibt beim Radausbau am Rahmen. Steckachse raus, Zwischenstück am Handgriff angeln — Rad ist raus. Vorher natürlich Schutzbleche lösen — drei Muttern. Vorn Bremsanschluß lösen, Achsmuttern lockern, raus ist das Rad. Zwei Kippständer heben sehr hoch aus, normalerweise nimmt man den hinteren, für Vorderradausbau dazu den vorderen. Die Maschine steht dann hoch und völlig sicher, man kann beide Räder herausnehmen. Ja, ja, damals gab es eben noch mehr Nägel auf den Straßen. Und 185 kg konnte man nicht übers Knie legen. Aber kann man 150 kg übers Knie legen? — Pscht, wer wird der schwer kämpfenden Industrie heute was Böses ins Ohr flüstern wollen?! Immerhin ist es doch ganz interessant, daß eine 1928er Konstruktion nicht nur die gleiche ist wie viele heutigen, sondern simpler als manche andere und dabei durch richtige Ständer in der Handhabung noch vereinfacht.

Aber man braucht dennoch keinen Neid zu kriegen, denn die Fahrwerke damals können natürlich unseren heutigen nicht gleichkommen. Die alte NSU hat zwar eine tadellose Sitzposition — Sattel weit vorn und ziemlich hoch, Füße genau darunter, Oberkörper gerade, breiter Lenker —, aber von Federung kann nach unseren heutigen Begriffen kaum die Rede sein. Es ist gut zu verstehen, daß Brösiche damals im MOTORRAD schrieb, ein Schnitt von 60 wäre schon fast verantwortungslos, und 45 km/h Schnitt wären noch gut. Und man stellte ohne Verwunderung fest, daß die Leute mit ihren 1000er Japs und allen mög-

Von der



Die Beschleunigungskurve der TS liegt weit unter der hier mit eingezeichneten Kurve der Maxi von 1957, aber die alte 500er bringt diese Kurve gleichmäßig auch an Steigungen bis 8%, und noch an 15% kann man im zweiten Gang anfahren oder bedenkenlos bei 30 km/h in den dritten schalten und damit dann über 50 km/h hochziehen! Daher auch die besondere Eignung für Seitenwagenbetrieb. Gangbereiche bei Solo-Übersetzung: 10-25, 15-45, 20-Spitze (erst ab 1934 bekam die TS vier Gänge), Schallgeschwindigkeit im allgemeinen 20 km/h in den II., 30 km/h in den III.

Ein paar technische Daten:
Bohrung 80 mm, Hub 99 mm = 494 ccm, Gänge 15,15/8,35/5,64 solo, 16,6/7,0/6,2 mit Seitenwagen-übersetzung. Radstand max. 1415 mm, Länge 2100 mm, Breite 830 mm, Höhe ca. 1040 mm, Sitzhöhe ca. 680 mm, Bodenhöhe ca. 90 mm, Eigengewicht ca. 185 kg.

auch vor den Damen, die damals Wettbewerbe fuhren!

Und da regen wir uns heutzutage schon wegen Federwegmillimetern auf ... — Allerdings alles zu seiner Zeit: Mit der Max kann man auf Landstraßen Dauervollgas fahren, mit der R 50 sogar, wenn man Blick und Gefühl dafür hat. Damals waren die Landstraßen schlechter und die Federwege kleiner, es spielte sich alles viel ruhiger ab. Und da ist allerdings gut zu verstehen, warum die TS als so ideal empfunden wurde. Aber wie damals einer überhaupt nur die Hälfte der 1000er Jap-PS auf die Straße brachte, frage ich mich!

Ich fahre mit der Maschine um die 70—80 km/h, manchmal auch 80—85. Da ist sie in ihrem Element (und auch heute wird man nur von wenigen überholt). Und jetzt kommt's: die TS fährt diese 70—80 km/h sturweg überall, bergauf und bergab, unsereins fährt der ganzen bei Grün anfahren-Reihe auch mit der TS weit voraus (die Schwungmasse!), trotz Handschaltung, und dann rollt man eben im Dritten vor sich hin, und sie können einem alle ... Ich schalte praktisch nur beim Anfahren und allenfalls mal im langsamen Stadt-Schiebeverkehr oder beim langsamen Bergfahren. Sonst ist allewege der direkte Gang drin. Er reicht für 15%, wo die 11-PS-200er längst im Zweiten sind! Und ich fahre auf die 15% im Zweiten noch an!

Womit wir wieder beim Motor sind und bei der Lektion, die er heute noch zu geben hat: Es geht nichts über Hubraum! 11 PS sind eigentlich lächerlich wenig, aber wenn diese 11 PS über einen weiten Drehzahlbereich von wenig überm Leerlauf bis zu den knappen 4000 Spitzendrehzahl da sind, dann ist das schon was anderes als unsere oft nur über 500 von 5600 U/min reichenden Leistungskurvenspitzen. Und wenn ein solcher Motor mit reichlichem und gut gekühltem Ölvorrat, groß dimensionierten Teilen und Lagern und mit großer Fläche gut durchkühltem Zylinderkopf läuft, dann muß das Vorteile für die Haltbarkeit haben, von der Laufruhe mal ganz abgesehen.

In unserem Reiseheft Nr. 7/57 war ein Artikel über „Die Kunst, Pässe zu fahren“, und in diesem Artikel stand — sinngemäß — daß Paßabfahrten genau genommen eine Kinderei seien, um die fleißige Leute nur immer sehr viel Rauch machen, weil ab und zu ein Berg-Anfänger einen Omnibus von der Straße schmeißt. Der Rat, den ich gab, war — sinngemäß — folgender: Man verschafft sich einen Begriff über die Wirkung der vorhandenen Bremsen, indem man — den 1. oder 2. Gang drin — einfach die Kupplung zieht und die Maschine erst mit einer und dann mit der anderen Bremse zu halten versucht. Dabei sieht und fühlt man, was jede Bremse hält, man entdeckt vor allem, wie sich ein eventuelles Fading — also das Nachlassen der Bremskraft mit dem Hochziehen der Bremsen — bemerkbar macht, man entdeckt dabei auch, wie lang es dauert, bis ein Fading auftritt und wie lang es dauert, bis die Bremse wieder voll greift. Schließlich muß man ja wissen, was in den Bremsen wirklich drin ist, falls mal Not am Mann ist.

Bei dieser meiner Anweisung bleibt immer die jeweils nicht benutzte Bremse in Reserve, radikale Notbremse ist dazu noch der im Leerlauf gehende Motor — man braucht bloß die Kupplung loszulassen, damit die volle Motorbremse da ist, man kann also jederzeit mit minimalem Bremsweg anhalten. Es wäre auch noch zu fragen, wie der Mann aus dem Flachland, der zum erstenmal im Leben in die Berge kommt, sich anders einen Begriff von der Wirksamkeit und Einsatzfähigkeit seiner Bremsen verschaffen soll. Dies vor allem angesichts des Umstan-

derkopf läuft, dann muß das Vorteile für die Haltbarkeit haben, von der Laufruhe mal ganz abgesehen.

Und weil die TS eben diese Eigenschaften hat, ist ganz klar zu begründen, warum sie so lange gehalten hat und noch länger halten wird. Man kann sich darüber streiten, ob Motorräder für die Ewigkeit halten sollen oder ob zehn Jahre genügen, diese Maschine hält jedenfalls 25 oder mehr, und da weiß man, woran man ist. Und eben das ist es, was damals Gustav Mueller an der R 9 hervorhob und was die alten TS-Freunde heute noch zu loben wissen.

Vor einiger Zeit sagte mir mal ein alter TS-Fahrer: „Schön und gut mit euren modernen Motorrädern. Aber welche Maschine kann ich mir heute kaufen, mit der zusammen ich genau so friedlich alt werden kann wie mit der TS?“ — Ich wußte keine.

Ich will hier nicht das Neue über dem Alten schlechtmachen, ich weiß auch, daß Fahrwerks- und Motorentwicklung zwangsläufig weitergeschritten sind. Ich weiß auch, daß die TS mit ca. 4 Litern Kraftstoff auf 100 km und 0,3 Litern Öl auf 1000 km angesichts der erreichten Geschwindigkeiten (maximal ca. 90 km/h) nicht sehr sparsam ist, daß sie enorm schwer ist und so weiter. Aber bitte: hier haben wir doch mal ein Motorrad, das einwandfrei so haltbar ist wie die vielzitierten Wagenmotoren, wenn nicht noch haltbarer. Und dies Motorrad hat 22 PS pro Liter! Womit ich wiederum an meine Erfahrungen mit der Velocette LE erinnere und daran, daß die zufällig auch ein seitengesteuerter Viertakter war, zufällig auch mit tadellos geregelten Kühlungsverhältnissen und unter Verzicht auf theoretisch mögliche hohe Spitze. Wobei mich die Industrie daran erinnern wird, daß die LE kein überragender Verkaufserfolg ist, wengleich sie jetzt doch 8 Jahre gebaut wird und daß man allenthalben Hochleistungsmotoren ...

Ja, ja, so ist das. Der Menschen Wille ist nun mal ihr Himmelreich. Und so haben sie die Maschinen, die sie haben.

Si