

„Kuschelmobil“ - BSA G/W21 1000 sv Taxigespann 1924



offensichtlich vom Shoppen – neben ihr stehen zwei prall gefüllte Einkaufstaschen. Es nieselt leicht, was nichts ungewöhnliches ist in London zu dieser Jahreszeit. Aber weit und breit ist kein Taxi in Sicht. Von der Gegenseite nähert sich ein Motorradgespann. Der Fahrer sieht sie stehen, wendet flink sein Gefährt und sticht unerschrocken durch den Gegenverkehr auf sie zu. Er hält am Straßenrand neben ihr. „Taxi gefällig?“ Sie nickt verduzt. Der Pilot springt behende von seinem Sitz und öffnet den Verschluss des Seitenwagens, sie

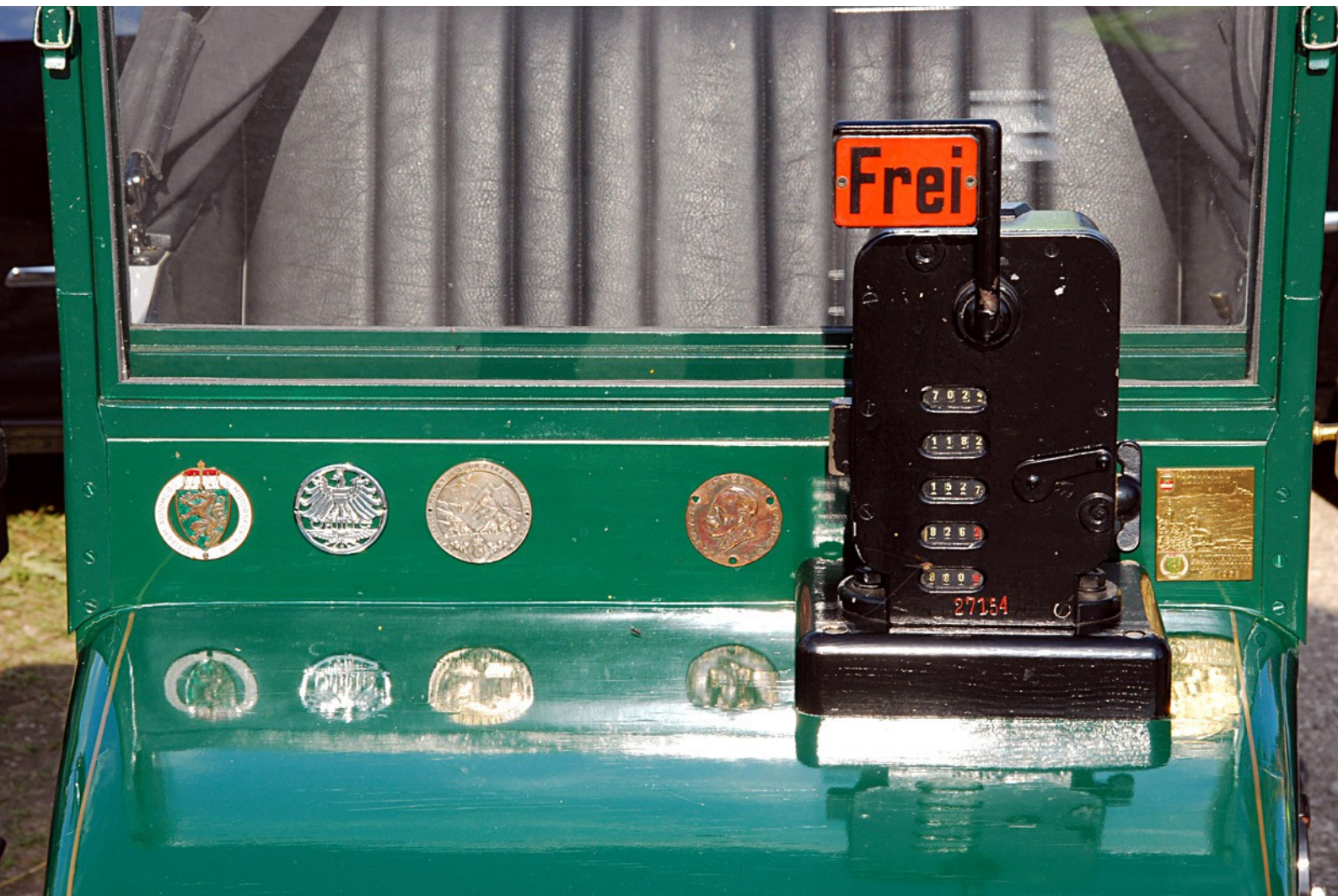
Ledersitz neben sich. Der Fahrer schwingt sich wieder in den Sattel, nachdem er vorher noch den Taxameter eingeschaltet hat, der unmittelbar vor der Glaskanzel des mächtigen Bootes montiert ist. „5 Pennies die Meile“ hat er seiner Passagierin noch zugerufen, die es sich mittlerweile im Abteil gemütlich gemacht hat, wo sie unter dem dichten Verdeck vor dem Regen völlig geschützt sitzt. Ein Preis, mit dem sie durchaus zufrieden ist, denn ein Automobil hätte sie zu diesen Konditionen niemals mieten können.

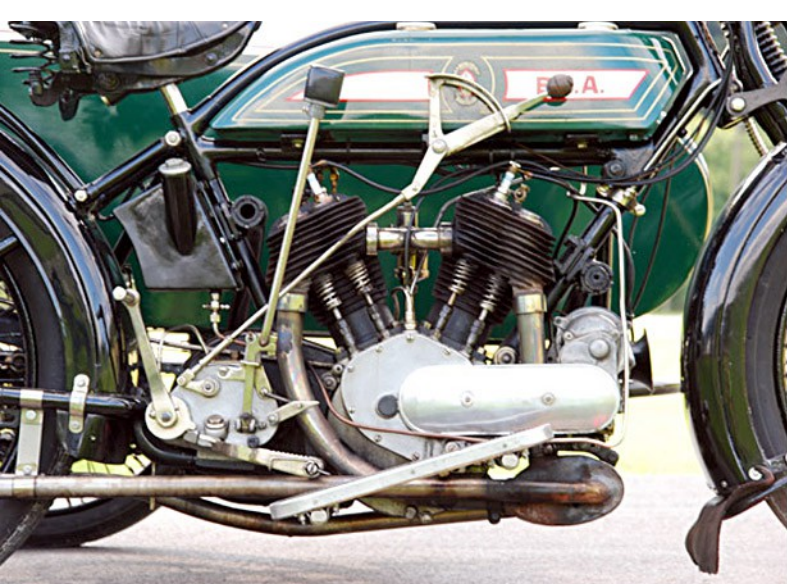




Fantasie eines Motorradfanatikers? Nein, Realität im England der 20er Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Die County Cycle and Motor Company of Broad Street mit Sitz in Birmingham (gleich neben dem BSA Werk) bot 1920 ein Gespann an, das von einer BSA Model E mit dem 770er V2 Motor gezogen wurde. Das Motorrad war entsprechend den Anforderungen modifiziert worden, es verfügte über einen stärkeren Rahmen mit fünf anstelle der üblichen drei Ansatzpunkten für die Seitenwagenbefestigung und über 19 Zoll große Räder (normal 18“). Die County Cycle and Motor Company war aber nicht das erste Unternehmen, das auf die Idee mit dem Taxi-

Gespann gekommen war. Ähnliches hatten vorher schon die Nottingham Motor Cycle Company mit Champion Motorrädern und die Taxicabs Limited of Birmingham mit Harley Davidsons auf die Räder gestellt. Bevor diese Unternehmen allerdings ihre Gefährte ausliefern durften, mussten diese einer ausgiebigen Prüfung unterzogen werden, und zwar von der Polizei, von Scotland Yard und der Taxi Lizenzierungsbehörde. Wichtig dabei war nicht nur die Straßentauglichkeit der Maschine, sondern auch die Bequemlichkeit des zweisitzigen Seitenwagens und die Sichtbarkeit und Eichung des Taxameters.





Die 770 wurde 1923 gegen das neue Model G mit 986 ccm Hubraum eingetauscht, das wesentlich stärker und durchzugskräftiger war – die Maschine konnte im dritten Gang fast bis zum Schrittempo heruntergenudelt und ruckfrei wieder hoch beschleunigt werden, wichtig im Straßenverkehr für die Bequemlichkeit der Passagiere. Diese saßen durch Vorhänge vor den Blicken des Fahrers geschützt, weshalb diese Gespanne auch den Spitznamen „Cuddler“ (vom englischen „to cuddle“, für „kuscheln“) verpasst bekamen. 100 solcher Gespanne waren in Birmingham entstanden, nur mehr zwei sind bis in die heutige

Zeit erhalten geblieben. Sie sind ein Publikumsmagnet bei Oldtimer Veranstaltungen, zum Broterwerb ihrer Besitzer dienen sie heute nicht mehr. Dabei hatte der Prospekt damals mehr als positive Zukunftsperspektiven prognostiziert: *„Werden sie ein selbständiger Unternehmer - sie starten ein Geschäft, das vom ersten Tag an seinen Mann ernährt. Sie können zehn Pfund die Woche verdienen und sind täglich an der frischen Luft“*. Ganz dürften diese Erwartungen aber nicht erfüllt worden sein, schon wenige Jahre später waren alle Unternehmen wieder auf Automobile umgestiegen.

