

# Guter Deal

**Vorstellung und Fahrbericht der neuen GREEVES 280 TI am 27. März 2010 in Blommenslyst/Dänemark.**

Text: Hans Greiner, Fotos: Hans Jörn Beck/DK, Hans Greiner



Draufstehen und fahren: Mit der Greeves 280 TI kein Problem, denn das Fahrverhalten ist ohne jegliche Tücke.

Trials International, dafür steht das „TI“ hinter dem Namens Kürzel der neuen 280er GREEVES Trialmaschine. Lässt sich damit die Wahl des ungewöhnlichen Präsentationsortes in Dänemark erklären? Liebe sich vielleicht schon, wäre aber wenig glaubwürdig. Dann könnte der Grund für die lustige Standortwahl vielleicht der gewesen sein, dass in den 60er-Jahren viele Erfolge auf GREEVES-Motorrädern von Dänischen Fahrern wie Arne Nielsen, K.B. Anderson oder Preben Andersen eingefahren wurden? Das wäre schon eher nachvollziehbar, aber immer noch recht weit her geholt. Die wirklichen Beweggründe dafür, warum der neue GREEVES-Eigner Richard Deal das Privatgelände von Niels Ole Hald auf der Dänischen Insel Fünen gewählt hat, um sein neues Baby vorzustellen, werden wir in diesem Bericht versuchen herauszufinden.

Der 15. Geburtstag von Richard Deal veränderte sein Leben nachhaltig. Damals bekam er von seinem Bruder Eric dessen gebrauchte Greeves geschenkt. Eric hatte sich eine dicke AJS gekauft, um damit am Scottish Six Days Trial, kurz der SSDT, teilzunehmen. Richard war sofort vom Trial-Bazillus befallen und verbrachte jede frei Minute auf seiner Greeves. So fuhr er schon nach nur drei Monaten bei den „Experts“, ein gewisses Talent konnte man ihm also nicht absprechen. Allerdings musste er dann auch mit ansehen, wie die gesamte britische Motorradindustrie unterging – mitsamt seiner Jugendliebe GREEVES, welche von 1952 bis 1977 für ihre Zuverlässigkeit bekannte Motorräder produzierten.

2001 sah Richard Deal die Möglichkeit den Namen wieder zu beleben und kaufte kurzer Hand die Namensrechte. Diese bestehen in 42 Ländern weltweit, wo GREEVES als Marke registriert ist. Fortan versorgte Richard die Greeves-Besitzer in aller Welt mit Ersatzteilen. Und weil die Nachfrage groß war und sein Angebot nichts aussparte, legte er auch gleich eine komplette Replika-Serie der Anglian, Pathfinder und Challenger auf, welche es nach wie vor als originalgetreue Kopien der Urmaschinen zu kaufen gibt.

Von Beginn an hatte Richard aber auch den Traum, eine moderne Trialmaschine zu bauen. Sie sollte ebenso zuverlässig und von guter Qualität sein, wie seinerzeit die Greeves-Maschinen. 2006 machte Richard die ersten Entwürfe am Zeichenbrett und 2009 konnte er den Prototyp präsentieren (wir berichteten darüber in TRIALSPORT 394/395, Januar/Februar 2009).

Mittlerweile sind viele weitere Stunden Arbeit darin eingeflossen, was man leicht an der völlig anderen Optik der neuen Maschine erkennt. Oder besser gesagt der neuen Maschinen, denn es existieren bereits drei davon. Sie bewegen sich zwischen Prototyp und Serie, sind also als Vorserienmodelle zu sehen, die in den wichtigen Punkten bereits den späteren Serienbikes entsprechen. Durch den großzügigen Einsatz von Leichtmetallen wie Aluminium und Titan und Leichtkunststoffen wie Carbon und Kevlar soll das Trockengewicht bei nur 61 Kilogramm liegen. Mit für moderne Trialmaschinen üppig bemessenen 3,2 Litern Sprit im Kevlar-Tank soll das Gewicht der fahrfertigen Maschine gerade mal 65 Kilogramm betragen.

