

Individualität ist Trumpf



NICHTS VON DER STANGE

Gespannfahren ja, aber nichts von der Stange! Bei unserem Leser Norbert Lixfeld hat Individualität bei der Gespannauswahl oberste Priorität. So entstand ein weiteres Unikat.

Schon seit einigen Jahren fahre ich neben meiner BMW K 1200 RS mit Egloff-Beiwagen noch ein Zweitgespann. Früher war dies eine BMW R 100 R mit Mobec Gipsy. Der Beiwagen war wahlweise eingetragen und wurde nur im Winter oder während des Urlaubs verwendet.

Im März 2007 bin ich dann dummerweise bei einer Triumph-Promotionaktion die neue Tiger 1050 probegefahren. Hätte ich das mal lieber gelassen! Ich war infiziert. So ein Gerät musste her!

Ostern 2008 fand ich im Internet ein interessantes Angebot mit viel Zubehör. Also don-

nete ich in die Pfalz und kaufte das Motorrad. Die Überführungsfahrt war eine einzige Regenschlacht. So hatte ich dann in diesem Jahr drei Motorräder zum Fahren, die K 1200 RS, die R 100 R und die Tiger. Das war natürlich ein bisschen zu viel des Guten.

Mit der K 1200 RS und der R 100 R verbrachten wir noch einen schönen Urlaub auf Korsika. Dorthin hätte ich die Tiger nie mitgenommen, die Gefahr eines Diebstahls wäre mir einfach zu groß gewesen. Allerdings zeigte auf den engen und holprigen Straßen die R 100 R auch wieder einmal, wie bescheiden ein Wahlweise-Fahrwerk sein kann (aber nicht muss).



Der komplette Hilfsrahmen für Motorrad und Beiwagen vor dem Kunststoffbeschichten.

Die Telegabel hatte doch arge Mühe mit den schlechten Straßen, und alle 100 Meter eine Kurve ging damit ganz schön in die Arme. Also fiel hier die Entscheidung, die ich schon lange vor mir herschob: Die R 100 musste weg, die Triumph sollte einen wahlweise eingetragenen Beiwagen bekommen. Das würde wieder einmal so ein Gespann werden, das es nicht so einfach von der Stange zu kaufen gab, und zwar ein Schwenker.

Der Beiwagen stand schon fest. Es musste der Gipsy sein, der schon an der R 100 R lief. Ich hatte ihn im letzten Winter gerade als Lastenboot umgebaut und dazu die Bodengruppe des Bootes verändert und den Sitz herausnehmbar gemacht. Das hatte sich im Urlaub als sehr praktisch erwiesen. Darauf wollte in keinem Fall verzichten.

Schon direkt nach dem Kauf der Triumph hatte ich per Mail eine Angebotsanfrage an die in Frage kommenden Gespannhersteller gestartet. Die Reaktionen waren ernüchternd. Die einen hatten keinen passenden Kit auf Lager und waren an einer Einzelanfertigung nicht interessiert. Der nächste Hersteller war nicht bereit, auf die Wünsche eines Kunden einzugehen. So betrachtete er zum Beispiel eine Beiwagenbremse als störend für das Fahrverhalten. Hier kam kein Auftrag zustande. Als Kunde denke ich, dass, soweit technisch machbar, ich bestimme, was ich haben möchte.

Der einzige Hersteller, der ein detailliertes Angebot vorlegte, war die Firma Müller Gespannbau. Das Angebot umfasste einen Hilfsrahmen für das Motorrad, die Anbindung des vorhandenen Seitenwagens, den elektrischen

Anschluss sowie die hydraulische Anbindung der Seitenwagenbremse an das Motorrad sowie zwei Transportstreben, mit denen das schwenkbare Motorrad zum Beispiel für Fährüberfahrten festgestellt werden kann.

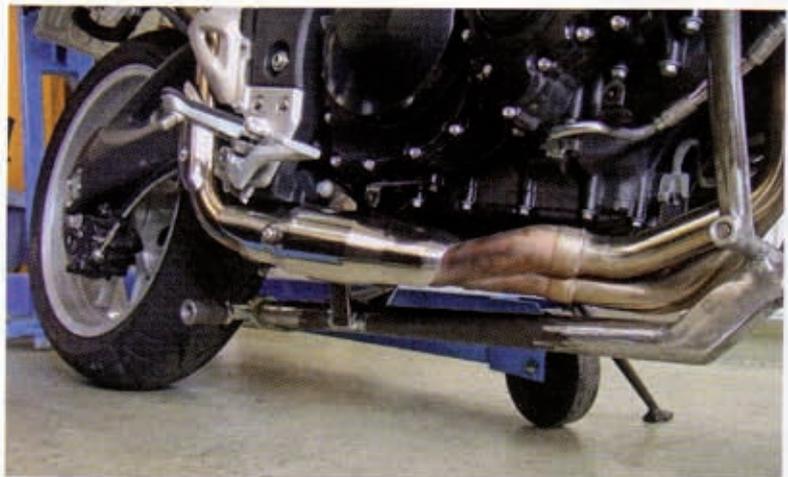
Ende September hatte ich dann einen Termin bei Elsbeth Müller und Peter Sauer. Ich lieferte die Maschine und den Seitenwagen an. Nach gründlicher Durchsicht von Maschine, Boot und allen angelieferten Teilen sprachen wir durch, was wie gemacht werden sollte. So wurden zum Beispiel die Anbindungen der Transportstreben an den Motorradrahmen so ausgelegt, dass man jederzeit ein starres Gespann aus dem Schwenker machen kann. Man müsste dann nur noch die Vorderradführung und die Bereifung ändern und keine Klimmzüge mehr am Rahmen machen. Auch das originale ABS am Motorrad sollte erhalten bleiben. Die Elektrik hatte ich im Vorfeld bereits selbst umgebaut, andere Kleinigkeiten ebenfalls.

Während des Umbaus bekam ich in jeder Woche einen Bericht über die Umbauten sowie Fotos der Maschine per Mail zugesandt. Schon bei der Auftragsvergabe hatten wir festgestellt, dass der Hauptständer dem Hilfsrahmen weichen musste. Peter Sauer überlegte sich sofort eine Lösung, mit der man mittels eines hydraulischen Motorradhebers das Motorrad am Hilfsrahmen anheben kann. Dazu wurden in Höhe



Der untere Hilfsrahmen mit der Auflage für den Motorradheber (rot). Die rote Auflage ist ebenfalls am Motorrad montiert. Darunter kann ein Wagenheber platziert werden.

Erstmaliges Anpassen des Hilfsrahmens an das Motorrad.





Fertig und abfahrbereit. Pünktlich zum vereinbarten Liefertermin kann ich das Gespann bei der Firma Sauer abholen.

des ehemaligen Hauptständers zwei Muttern in den Hilfsrahmen geschweißt. Hierzu gibt es zwei Einschraubfüße, mit denen sich das Motorrad auf dem Heber abstützen kann – eine durchdachte Lösung.

Innerhalb von drei Wochen war das Motorrad umgebaut und abgenommen. Nach einer langen Nacht mit der Deutschen Bahn holte ich die Maschine im Oktober ab. Dann kam eine einzige Regenschlacht. Von 550 Kilometern Landstraße und Autobahn waren nur etwa zehn trocken.

Ich war zuvor noch nie ein Schwenkergepann gefahren, so dass die ersten Kilometer doch ein arger Eiertanz waren. Aber bereits nach zehn Kilometern (immerhin regnete es ja ganz ordentlich) hatte ich mich an die Fahrweise gewöhnt.

Plötzlich erschrak ich in einer Rechtskurve: Da klopft einer rechts an mein Schienbein! Ach ja, da ist ja noch ein Beiwagen! Das Fahren selbst ist fast wie Solofahren. Man muss nur die Breite der Fahre im Auge behalten. Kurven lassen sich am besten einleiten, indem man zuerst ein wenig in die jeweils andere Richtung ausschwenkt und dann sanft umlegt. So geht es am besten. Nur sollte man nicht zu schnell in Rechtskurven hinein fahren. Nach rechts ist eben einfach weniger Schräglage möglich, und das muss ich bei angelegtem Beiwagen noch auf abgesperrtem Gelände üben.

Mittlerweile habe ich inklusive der Überführung etwa 1500 Kilometer mit dem Gespann zurück gelegt. Die Fahrleistungen sind erste Klasse, sie bewegen sich beinahe auf dem Niveau einer Solomaschine mit Sozius und Gepäck. Das ist in jedem Falle ausreichend. Allerdings soll ich nicht über 180 km/h fahren, da

der am Beiwagen montierte 13-Zoll-Roller-Reifen nur bis 180 km/h zugelassen ist.

Am Fahrwerk gibt es bei diesen Geschwindigkeiten nichts zu meckern. Ab 160 km/h wird es lediglich ein wenig unruhig. Da der Beiwagen nur seine Drehstabfederung besitzt, beginnt er dann zu hoppeln. Das ist irritierend. Die Federung des Beiwagens ist auch ein Grund, warum ich diesen fast ausschließlich zum Gepäcktransport einsetze. Aber das war ja auch so geplant.

Die Federung des Motorrads kommt im Serienniveau sehr gut mit dem Beiwagen zurecht. Selbst mit Passagier im Seitenwagen sind die Verstellmöglichkeiten der serienmäßig voll einstellbaren Upside-Down-Gabel und des hinteren Federbeins noch nicht am Ende. Allerdings werde ich im Winter die Hinterfeder der Tiger mit einem Distanzstück vorspannen. Der Grund liegt in der etwas merkwürdigen Werkseinstellung: Man schreibt für Solobetrieb vor, das Federbein für die Grundeinstellung mit 30 Klicks vorzuspannen und dann wieder mit 16 Klicks zu entlasten. Somit gehen einem in der Grundeinstellung bereits 14 Klicks verloren. Diese 14 Klicks will ich umgehen, um damit einen noch weiteren Verstellbereich des Federbeins zu erreichen.

Weitere geplante Winterarbeiten am Beiwagen sind eine zum Motorrad passende Lackierung sowie ein abgeänderter Kotflügel mit anderen Beleuchtungseinrichtungen. Vorn soll ein Tagfahrlicht das Positionslicht ersetzen, um besser gesehen zu werden. Hinten wird ein originales Triumph-LED-Rücklicht eingebaut. Das hintere Ende des Kotflügels wird dazu nach Art der Speed Triple umgestaltet. Außerdem werden LED-Blinker montiert, so dass die vorhandenen Treckerleuchten mit Zehn-Watt-Blinkleuchten beinahe unsichtbar sind. Eine höhere Wattzahl für die Blinker ist aufgrund der Elektrik der Triumph leider nicht möglich.

Und dann geht es auf Tour. Der Beiwagen ist in einigen Minuten an- und abgebaut. So kann man jederzeit nach Lust und Laune Solo oder Schwenker fahren.

Ich glaube, ich verkaufe mein Koffersystem. Ich brauche es ja nicht mehr. ■

Norbert Lixfeld

Die erste Ausfahrt mit dem neuen Gespann im Sauerland.

