

French Connection



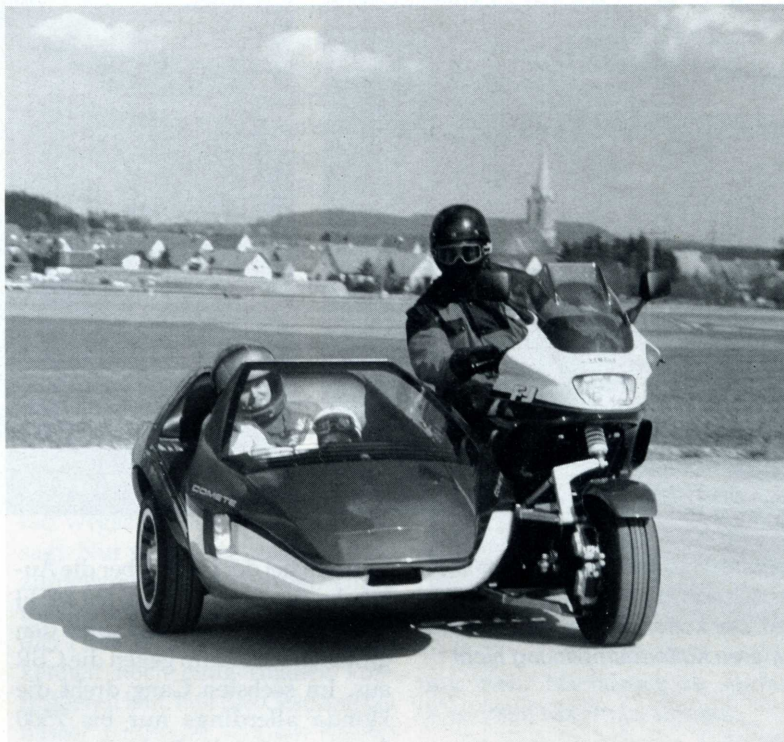
Bewährte Motoren mit satter Leistung, reichlich Platz und schnelle Fahrwerke: Das haben die beiden Spitzenprodukte der französischen Gespannschmieden Beringer und Side-Bike gemeinsam. Während das Mega-Comete von Side-Bike durch extravagante Technik und modernes Styling glänzt, setzt Beringer konsequent seine im Straßenrennsport gewonnene Erfahrung im Fahrwerksbau ein. Ein Vergleich der beiden Top-Modelle.

Der Highway gehört uns. Zumindest die paar Quadratmeter, auf denen wir mit den Gespannen mitten im dicksten Stau vor Frankfurt stehen.

Die linke Spur hat sich langsam in Bewegung gesetzt. Wir fühlen uns wie in einem Kino. Nicht als Zuschauer, sondern eher als Akteure. Die Insassen der vorbeifahrenden Autos begaffen die Gespanne wie das achte Weltwunder. Sicher, zwei ungewöhnliche Fahrzeuge ziehen die Aufmerksamkeit wie ein Magnet auf sich.

Da steht zum einen das französische Mega-Comete, eine überarbeitete Version des "alten" Comete. Jean-Claude Perrin hat sich für die Zweitaufgabe einiges einfallen lassen. Eine 1991er FJ 1200 hängt in dem für Side-Bike typischen Fahrgestell mit Achsschenkelenkung, mitlenkendem Seitenwagenrad und Querstabilisator zum Hinterad. Das Boot hat mit dem Ursprungscometen nicht mehr viel zu tun. Am auffälligsten ist jetzt der um das Seitenwagenrad gezogene Kofferraum, der nun mit einem Volumen von 330 Litern glänzt. Das Boot sieht dadurch keineswegs klobig aus; das rasante Outfit bleibt erhalten. Im Vorderbau des Bootes ist noch ein ausklappbarer Nebelscheinwerfer versteckt. Durch eine neue Verkleidung des Innenraums wurde leider der Fußraum etwas kürzer.

Davor fahrend ein CBR-Orion-Gespann, das der Idee des Franzosen Gilbert Beringer entsprungen ist. Beringer vertraut auf eher konventionelle Technik: Geschobene Schwinge vorn und ein Seitenwagen mit einem bekannten Gesicht. Nur bei den Rädern setzt er noch eins oben drauf: Niederquerschnittsreifen der Dimension 195/55 R 13 lassen bei diesem Gespann die Erprobung auf der Rennstrecke für die Serienentwicklung vermuten. Und in der Tat gehört Gilbert Beringer in Frankreich zu den aktivsten Fahrern bei den Rennen, die am ehesten mit den Moto-Aktiv-Rennen zu vergleichen sind.



Spielend und gutmütig läßt sich das Mega-Comete an der Yamaha FJ 1200 durch Kurven lenken. Kinder sollten jedoch besser auf dem linken Sitz, dem leiseren Platz, sitzen.

Endlich geht es auch auf unserer Spur vorwärts, und nach kurzer Zeit haben wir wieder freie Bahn. Wir geben Gas und langsam schiebt sich die FJ nach vorn. Bei einem direkten Vergleich des

Durchzugsvermögens (im letzten Gang) muß sich die Honda geschlagen geben und es bewahrheitet sich wieder einmal der Spruch: Hubraum ist durch nichts zu ersetzen.

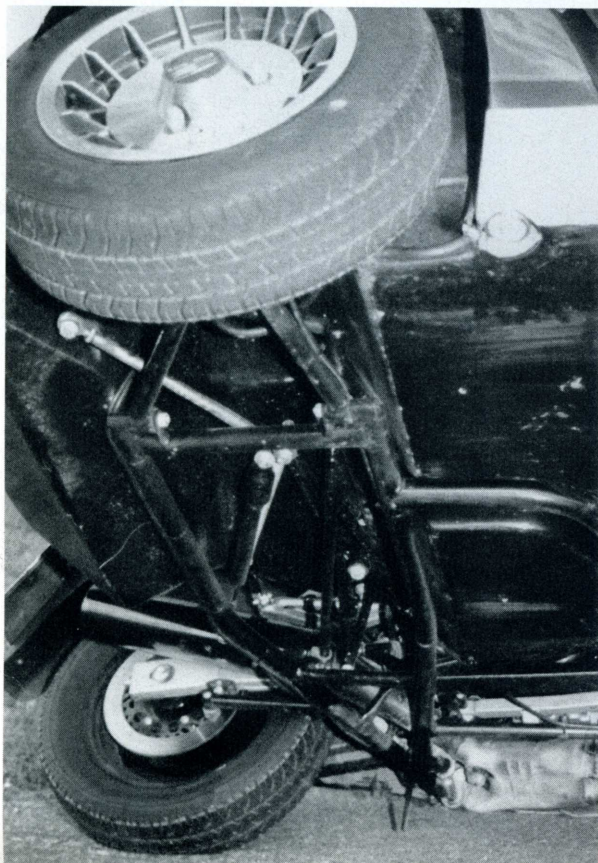


Kurvenfahrten erfordern beim Orion mit der Honda CBR 1000 eine feste Hand. Leicht ist man versucht, die sportlichen Ambitionen des Gespannes auszuspielen.



Der 330 Liter große Kofferraum des Mega-Comete wird mit einem Hebel, der sich in einem Staufach im Boot befindet, geöffnet. Der Kofferraum ist sehr tief und wegen der etwas kleineren Kofferraumöffnung nicht optimal zugänglich.

Unter der GFK-Schale des Mega-Comete befinden sich die Lenkstangen für das mittlenkende SW-Rad, das von einem White Power-Federbein gestützt wird. Die Spiralfeder über dem Lenkungsdämpfer erzeugt ein Moment auf das Lenkgestänge und gleicht damit den Rechtszug des Seitenwagens aus.



Der 30 Liter kleinere Orion-Kofferraum ist durch die große Öffnung gut zugänglich. Leider funktioniert die Innenbeleuchtung nur bei eingeschalteter Zündung.

Auch bei der Hetze über die Autobahn (im letzten Gang) hat die FJ den Kotflügel vorn und spielt den größeren Hubraum gegen die CBR aus. Im sechsten Gang dreht die Honda allerdings nur bis 7500 U/min, wobei der Tacho dann optimistisch 190 km/h anzeigt, was einer echten Geschwindigkeit von etwa 155 km/h entspricht. Die Höchstgeschwindigkeit von etwa 175 km/h erreicht die CBR im fünften Gang bei 9500 U/min.

Die FJ erfordert bei dieser Geschwindigkeit weitaus weniger Schaltarbeit und zieht an Steigungen der CBR davon. Dreht man den Gasgriff bis zum Anschlag und schaltet man beide Motoren in den vorletzten Gang, so hat die CBR leicht den Kotflügel vorn.

Die Fahrwerke der Franzosen

sind der hohen Geschwindigkeit jederzeit gewachsen. Wie ein Brett liegt die CBR auf der Straße und läßt sich durch nichts, aber überhaupt nichts aus der Ruhe bringen. Die satte Straßenlage erkaufte man sich allerdings durch erhebliche Komforteinbußen. Die Fournales-Dämpfer sind knallhart aufge-

Unter dem Orion verbirgt sich eine konventionelle Rechteck-Rahmenkonstruktion mit einer gezogenen Schwinge, die von einem Fournales-Federbein gestützt wird.



pumpt und schicken jede Bodenunebenheit ungefiltert an die Besatzung weiter. Ein Nachteil auch, daß bei diesem Gespann die vier Anschlußstreben mit dem Seitenwagenfahrwerk verschweiß sind und so keine variable Einstellung zulassen. Ein deutlicher Rechtszug bei höheren Geschwindigkeiten muß, besonders in schnellen Linkskurven, mit erheblicher Muskelkraft ausgeglichen werden.

Gegenüber der CBR fühlt sich die Lenkung des Mega-Comete etwas indifferent an, was aber keine

HOHER BENZINVERBRAUCH BEI BEIDEN GESPANNEN

Auswirkung auf die Spurtreue hat. Dieser Eindruck entsteht durch die leicht-gängige Lenkung, den im Vergleich zur CBR höheren Schwerpunkt und die weichere Dämpfung der Feder Elemente. Durch die montierten White-Power-Dämpfer vorn und am SW-Rad hat das Gespann aber wesentlich an Komfort gewonnen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei; das Motorrad weist erheblichen Sturz auf; die Seitenwagenvorspur kann über das Lenkgestänge eingestellt werden.

Zum Thema Benzinverbrauch können sich beide Gespanne gratulieren, setzten sie doch Spitzenwerte. Auf schnellen 100 Kilometern zog sich die FJ etwa 12 Liter durch die Vergaser, die Honda - durch die vermehrte Schaltarbeit - bis zu einem Liter mehr. Spitzenwerte von bis zu 16 Litern sind auf der Autobahn keine Seltenheit, unter 10 Liter kommt man nur auf einem Bummelausflug mit Familie. Verbrauchswerte, die man heutzutage nicht mehr akzeptieren kann.

In der Autobahnausfahrt fährt das Beringer-Gespann der FJ um Längen voraus. Gerade in Rechtskurven - mit einem gehörigen Gasstoß - zieht die Honda so sauber und vor allem schnell ihre Bahn, daß das Mega-Comete Mühe hat, in Sichtweite zu bleiben. Die 195er Reifen und der tiefe Schwerpunkt lassen das Boot kaum stei-

Das Integralbremssystem des Mega-Comete betätigt die vordere Bremsscheibe über den Handbremshebel, der auch auf eine zweite Bremszange am SW-Rad wirkt.

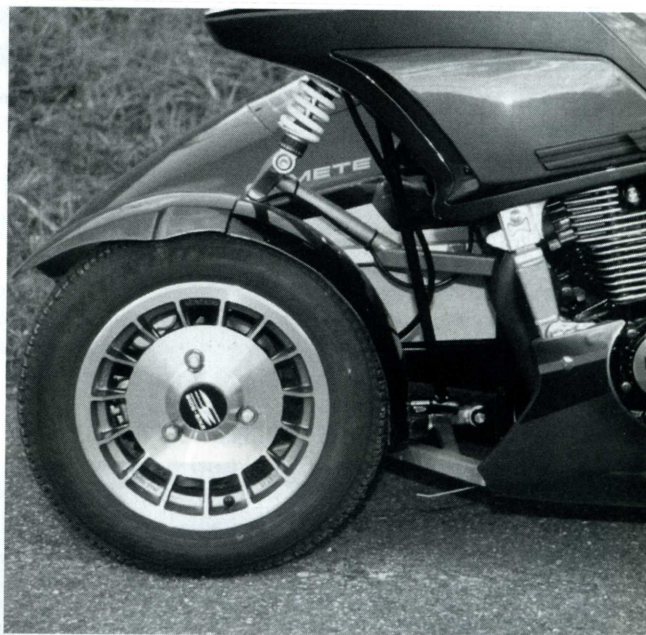
gen. Mit Passagier klebt das Gespann geradezu am Boden, und die Kurvengeschwindigkeit scheint nur noch eine Frage der eigenen Skrupel zu sein.

Ganz anders reagiert die Honda in schnell beschleunigten Linkskurven. Ist der Zeitpunkt erreicht, an dem die Fuhre über das Vorderad wegschiebt, ist Vorsicht angesagt. Nur vorsichtig sollte das Gas zurückgenommen werden. Dreht man zu schnell den Hahn zu, bricht das Heck aus. Was sich bei Trockenheit noch einigermaßen kontrollieren läßt, läßt das Gespann bei nasser Fahrbahn wie ein Kreisel drehen.

Die Vorteile des mitlenkenden Seitenwagenrades spielt das Mega-Comete vor allem mit Passagieren besetzt in Linkskurven aus. Mit weitaus weniger Handkraft am Lenker - auch im Vergleich zu vielen anderen Gespannen - lassen sich Linkskurven unter Beschleunigung nehmen. Nässe mag das FJ-Gespann aber ebenso wenig wie die Honda.

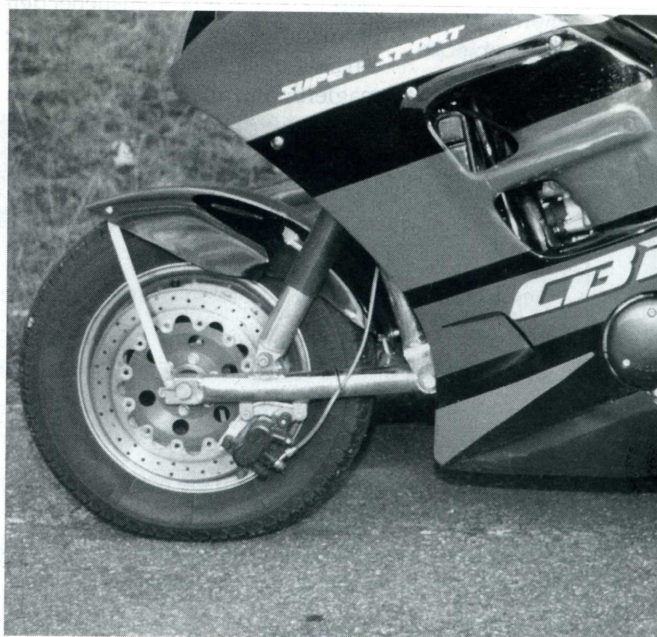
Beiden Gespannen gemeinsam ist der riesige Wenderadius. Das bedeutet ganz einfach: Schleudern üben. Mit der CBR ist das eine der einfachsten Übungen, wobei allerdings viel Kraft erforderlich ist, um den Lenker in die gewünschte Richtung zu bringen. Das Mega-Comete mit dem durch Kurven rollenden SW-Rad muß

Von den zwei vorderen Bremsscheiben der CBR wird jeweils eine über den Fuß- und Handbremshebel angesprochen. Bei den schwimmend gelagerten Bremsscheiben vermißt die Tellerfedern zur Abstützung. Ein dadurch erzeugtes Rasseln wirkt auf dauer nicht gerade beruhigend.



mit mehr Nachdruck zu solchen Kapriolen überredet werden.

Zu dem sportlichen Fahrwerk des Honda-Gespannes gesellt sich eine Fuß-Bremsanlage, die hinsichtlich der Abstimmung Maßstäbe setzt. Über den Fußbremszylinder, einen Brembo PS 15, wird eine vordere Scheibe, die Seitenwagenscheibe sowie über einen Druckkraftregler die hintere Scheibe verzögert. Auch bei einem noch so gewaltigen Tritt auf den Hebel bleibt das Gespann millimetergenau in



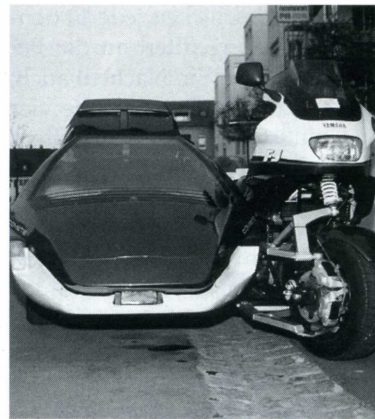
GERÄUSCHVERGLEICH IN DEN BEIWAGEN¹⁾

Geschwindigkeit	Orion/Honda CBR 100 ²⁾		Mega-Comete/Yamaha FJ 1200 ³⁾	
	SW-Sitz links	SW-Sitz rechts	SW-Sitz links	SW-Sitz rechts
50 km/h	93 dB	93 dB	91 dB	91 dB
80 km/h	95 dB	95 dB	93 dB	93 dB
100 km/h	103 dB	103 dB	102 dB	102 dB
130 km/h	105 dB	105 dB	103 dB	104 dB

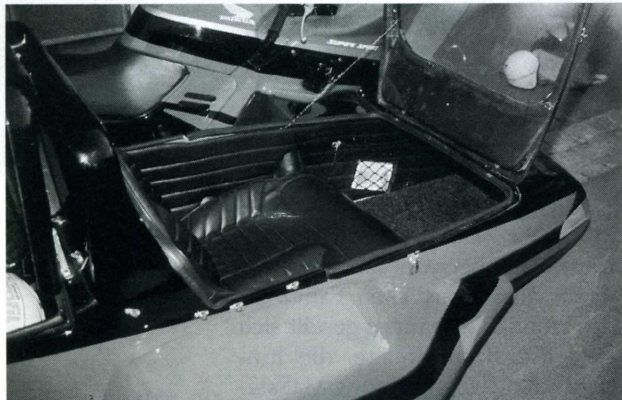
¹⁾ Zu berücksichtigen ist, daß die zusätzliche Geräuschdämpfung der verschiedenen Helme sehr unterschiedlich ist und von den ermittelten Werten abgezogen werden muß. Desweiteren sind Großgewachsene mehr Windgeräuschen ausgesetzt als z.B. Kinder.

²⁾ ohne Verdeck.

³⁾ mit eingeknopftem linken Verdeck-Seitenteil



Gegen Aufpreis bietet das Mega-Comete dem Fahrer noch eine Nebelleuchte im Bootsbug. Dieser kann allerdings nur vom Bootsinnenraum aus - und eingeklappt werden.



Der Orion bietet einen sehr bequemen Einstieg. Sinnvoll fanden wir ein angebrachtes Gepäcknetz, in dem sich Kleinigkeiten wie Sonnenbrille, Landkarten und ähnliches verstauen lassen.

der Spur. Gegenlenken ist überhaupt nicht nötig. Bei diesem Integralbremssystem erübrigt sich in den meisten Fällen die Handbremse, die nur noch eingesetzt wird, sollte es einmal eng werden, oder in Linkskurven.

Das Mega-Comete-System aktiviert über den Fußbremshebel den Bremssattel am Hinterrad sowie am Seitenwagenrad. Das Gespann reagiert dann allerdings mit einem

deutlichen Rechtszug. Die Handbremse wirkt auf beide Bremssättel am Vorderrad und einen zusätzlichen Bremssattel am Seitenwagenrad. Hier ist die Abstimmung gelungen. Auch wenn das Gespann in der Spur bleibt, fällt aber ein Rubbeln am Vorderrad auf, was auf eine verzogene Bremsscheibe schließen läßt.

Das Orion-Boot an der Honda ist ein alter Bekannter. Wenn man weiß, daß Gilbert Beringer auch EZS-Importeur in Frankreich ist, weiß man auch, woher. Trotzdem sind einige Details anders als beim bewährten EZS TPS-L. Eine Erhöhung der Frontscheibe, wie wir es

damals Albert Engbers empfahlen, hat Monsieur Beringer nicht mitgemacht. Und so kommt es, daß große Passagiere voll im Wind sitzen. Andererseits ist der Sitz im Orion so bequem und gibt so guten Seitenhalt, daß damit der Sitz des TPS-L sogar in den Schatten gestellt wird.

Beim Mega-Comete ist die Sitzbank etwa 15 Grad aus der Senkrechten nach hinten geneigt, was eine mehr liegende als sitzende Position ergibt. Durch die geänderte Polsterung im Kopfbereich kann jetzt auch im Mega-Comete tagelang mit Helm gefahren werden. Die angedeutete Kopfstütze gibt es



Die Armaturen der Yamaha wirken etwas verspielt, sind aber übersichtlich. Die Verkleidungs-scheibe bietet Fahrern bis etwa 170 cm Größe einen hervorragenden Windschutz.

nicht mehr. Dünn fällt die Polsterung der Sitzlehne aus, auch vermißt die Mitfahrer einzeln aufgepolsterte Sitze, die in Kurven Seitenhalt geben.

Ein wichtiges Kriterium ist die Geräuschkulisse in diesen großen Seitenwagen, besonders wenn Kinder im Boot mitgenommen werden. Wir führten deshalb Geräuschkulissenmessungen in den Seitenwagen durch. Gemessen wurde

Die eigenwillige Bootsform des Comete ist in den letzten Jahren zum Markenzeichen von Side-Bike geworden. Angenehm ist das getrennt herausnehmbare Seitenteil, das auch von innen geöffnet werden kann.

außerhalb des Helmes in Kopfhöhe, bei den Geschwindigkeiten 50, 80, 100 und 130 km/h (siehe Ergebnistabelle).

Beim CBR-Gespann sind die Werte auf dem linken sowie rechten Beifahrersitz gleich. Personen, die über die Scheibe hinwegschauen, müssen durch die Windgeräusche mit erheblich höherer Lärmkulisse rechnen.

WENIG PLATZ UNTER DEN VERDECKEN

Auf dem rechten Beifahrersitz ist das Mega-Comete bei allen Messungen um 2 dB leiser, erreicht aber auf dem linken Sitz Werte von bis zu 120 dB. Eine Vergleichsmessung mit montierter linken Seitenscheibe reduzierte die Geräusche dann allerdings annähernd auf Werte, die wir beim rechten Sitz ermittelten. Anzumerken wäre noch, daß

bei mittleren Drehzahlen, insbesondere auf dem rechten Sitz, nahezu ausschließlich Windgeräusche anfallen.

Im Gegensatz zum Comete sind beim neuen Mega-Comete, bei montierter linker Verdeckscheibe, keine Abgase im Boot festzustellen. Anders bei der Honda, die je nach Geschwindigkeit erheblich Abgase ins Boot zieht. Dieses Manko versucht der deutsche Importeur durch die Montage einer längeren Auspuffanlage ('89er CBR) in den Griff zu bekommen.

Mit einer Kopfraumhöhe von 87 Zentimetern beim Beringer-Gespann und 84 Zentimetern beim Mega-Comete geht es bei beiden Gespannen mit montiertem Wetterverdeck im Innenraum eng zu, und Erwachsene müssen sich entweder richtig in den Sitz lümmeln oder den Helm abnehmen. Beim Mega-Comete bilden drei Aluschienen den Überbau. Das Ver-

Die sachlich nüchtern gehaltenen Armaturen der CBR sind gut abzulesen. Jedoch hat man Mühe, ganz links unten die 50-km/h-Marke auf dem bis 300(!) km/h gehenden Tacho zu finden.

Flach und sportlich wirkt der Orion-SW. Die Seitenscheiben lassen sich ebenfalls von innen öffnen. Ein Sicherheitsaspekt: der Überrollbügel.



SIDEBIKE- UND BERINGER-GESPANN IM VERGLEICH

Motor	Yamaha FJ-1200	Honda CBR-1000
Bauart/Zyl.zahl/Anordn.	Viertakt/4/Reihe	Viertakt/4/Reihe
Leistung	118 PS (Prüfstand)	134 PS (Werksangabe)
Bohrung /Hub	77 x 63,8 mm	77 x 53,5 mm
Hubraum	1188 cm ³	998 cm ³
Verdichtung	9,7 : 1	10,5 : 1
Ventiltrieb	4 Ventile pro Zylinder	4 Ventile pro Zylinder
Kühlung	Luft	Flüssigkeit
Elektr. Anlage		
Batterie	12V/12 Ah	12V/14 Ah
Lichtmaschine	360 Watt	390 Watt
Zündung	Transistor	digitale Transistorzündung
Kraftübertragung		
Kupplung	Ölbad	Ölbad
Gangzahl	5	6
Sekundärtrieb	Kette	Kette
Tankinhalt		
	22 Liter	21 Liter
Fahrwerk		
Radführung vorn	Achsschenkelenkung	geschobe Schwinge
Federung	Monofederbein White Power	2 Fournales-Dämpfer
Radführung hinten	Aluminiumschwinge	Aluminiumschwinge
Federung	Seriendämpfer FJ 1200	Fournales
Reifen vorn / hinten		
	155/70 R 13 / 165/70 R 14	195/55 R 13 / 195/55 R 13
Seitenwagenfahrgerüst		
	Rohrverbundkonstruktion mit festen Anschlüssen	Rechteckfahrgerüst
Radführung		
Federbein	Achsschenkel, mitlenkendes SW-Rad White Power	gezogene Schwinge Fournales
Reifengröße	155/70 R 13	195/55 R 13
Bremse	Hinterradbremse mit SW-Bremse gekoppelt zweiter Bremsattel im SW-Rad mit beiden Bremsätteln im Vorderrad gekoppelt	Integralsystem mit Vorder- und Hinterrad gekoppelt, Druckbegrenzer für das Hinterrad
Boot		
	GfK mit innenlieg. Rohrrahmen	GfK
Sitzbreite	800 mm	750 mm
Fußraumlänge	1050 mm	1400 mm
Sitzlehnenhöhe	800 mm	750 mm
Kofferrauminhalt	330 Liter	300 Liter
Verdeck	serienmäßig	serienmäßig
Kopfraumhöhe bei geschlos. Verdeck	840 mm	870 mm
Gewichte		
Leergewicht	415 kg	410 kg
zul. Gesamtgewicht	700 kg	700 kg
Abmessungen		
Radstand	1510 mm	1565 mm
Spurbreite	1300 mm	1330 mm
Vorlauf	450 mm	250 mm
Vorspur	200 mm	430 mm
Nachlauf VR	15 mm	30 mm
Bodenfreiheit	110 mm	120 mm
Fahrleistung		
	etwa 175 km/h	etwa 175 km/h
Preis		
Komplettgespann	38.306,- Mark	37.850,- Mark
Bei angl. Maschine	22.476,- Mark (ohne Montage)	22.490,- Mark (mit Montage)
Maschinen-Listenpreis	15.950,- Mark	17.195,- Mark
Zubehör		
	Nebelscheinwerfer 360,- Mark	Bremsscheibenkit Racing 748,- Mark



**Blickwinkel für Technik-Begeisterte.
Die Achschenkellentechnik des
Side-Bike-Umbaus beim
Mega-Comete.**

deckoberteil wird vorn in eine Alu-Schiene eingezogen -was an dieser Stelle garantiert, daß kein Wasser in den Innenraum eindringt- und hinten mit Druckknöpfen befestigt. Die Seitenteile können wahlweise eingesetzt werden. Der Ein- bzw. Ausstieg ist bei geschlossenem Verdeck umständlich und verlangt vom Passagier Übung und Gelenkigkeit. Dafür bleibt der Innenraum trocken, da zum Ein- bzw. Ausstieg nur das Seitenteil geöffnet werden muß.

Beim Orion bildet der Überrollbügel und ein zusätzlich eingesetzter Stahlbügel den Überbau, das Verdeck wird mit Drehkegeln befestigt, die Seitenteile mit Reißverschlüssen eingesetzt. Der Einstieg selbst ist einfacher, dafür aber zeitraubender, da das Verdeck an der Scheibe geöffnet und zurückgeschlagen werden muß. Außerdem wird bei einem Schauer dabei der Innenraum naß. Im Gegensatz zum Mega-Comete kann das Verdeck beim Orion nicht von innen geöffnet werden.

Beim Orion sowie beim Mega-Comete passen alle Verdeckteile und Bügel auf Antrieb, beim Mega-Comete gibt es sogar eine zusätzliche Tasche dafür.

Megamäßige 330 Liter faßt der Kofferraum des Mega-Comete, kaum kleiner mit 300 Litern fällt das Orion-Gepäckabteil aus. Die Klappe des Orion wird über ein Schloß geöffnet. Die Beladung ist durch die große Klappe einfach, den Bierkastentest erfüllt der Orion mit Bravour.

VOR- UND NACHTEILE DER KONTRAHENTEN

Mega-Comete/Yamaha FJ 1200

Was uns gefiel:

- die Durchzugskraft der Yamaha
- sehr bequeme Sitzposition auf der Yamaha
- das durchdachte und wasserdichte Verdeck
- die leichtgängige Lenkung

Was uns nicht gefiel:

- Abstimmung der Fußbremsanlage
- die dünne Polsterung der Rückenlehne
- geringe Fußraumlänge
- hoher Benzinverbrauch

Orion/Honda CBR 1000

Was uns gefiel:

- die satte Straßenlage
- Abstimmung der Fußbremsanlage
- großer SW-Einstieg
- gute Sitzposition mit Seitenhalt im Seitenwagen

Was uns nicht gefiel:

- sehr hohe Lenkkräfte, besonders anstrengend bei Stadtfahrten
- Abgase im Seitenwagen (ohne Verdeck)
- keine Einstellmöglichkeit für Vorspur und Sturz

Beim Mega-Comete läßt sich die Klappe nur durch einen Hebel im Einstiegsstaufach öffnen. Dann hebt sich der Deckel wie durch Geisterhand, unterstützt durch zwei Gasdruckheber. Eine Möglichkeit, die Heckklappe direkt zu öffnen, vermißt man aber doch. Die Beladung ist durch den zerklüfteten Innenraum und die Tiefe des Kofferraumes etwas schwieriger. Die Hecköffnung könnte größer sein. Dann wäre auch der Bierkastentest einfacher. Doch wie unsere Testfahlerin Gabriele Weibel sagt: "In diese Art von Gespannen lädt man keine Bier-Kisten sondern Champagner-Kisten!"

Sowohl der Orion als auch das Mega-Comete haben eine Kofferraumbeleuchtung. Bei Perrins

Konstruktion geht einem das Licht auch bei abgezogenem Zündschlüssel auf, bei der Honda nur, wenn die Zündung eingeschaltet ist. Wer gehen davon aus, daß in Zukunft auch der Orion ohne Zündschlüssel den Innenraum des Hecks erhellt.

RESÜMÉE

Das Beringer/CBR-Gespann verheißt Sportlichkeit und setzt mit dem Fahrwerk neue Akzente. Die satte Straßenlage erkaufte man sich allerdings mit erheblichen Komforteinbußen. Vorbildlich reagiert das Gespann auf den Einsatz des Fußbremssystems. Der Seitenwagen erfüllt alle Voraussetzungen



gen für ausgedehnte Touren. Das Abgasproblem muß aber dann noch gelöst werden. Mit der schwergängigen Lenkung muß man sich abfinden, sollte der deutsche Importeur nicht noch eine bessere Lösung finden.

Das Mega-Comete tendiert eindeutig in Richtung Tourer. Zu nennen sind die aufrecht entspannte Sitzposition auf der Yamaha, der große Kofferraum und die leichte Lenkung. Seitdem die Gespann-Astronomen den ersten Cometen sichteten, sind über drei Jahre vergangen. In dieser Zeit wurde durch Fahrwerksoptimierung und letztendlich durch das Mega-Boot das Leuchten des Sterns ständig heller. Die Abstimmung der Fußbremse sollte Jean-Claude Perrin allerdings noch in den Griff bekommen.

Martin Franitza

Anmerkung:
Es soll ja immer noch Motorradfahrer geben, die behaupten, Gespannfahren macht keinen Spaß, "wegen die Schräglage und so"
- läch-er-lich!