

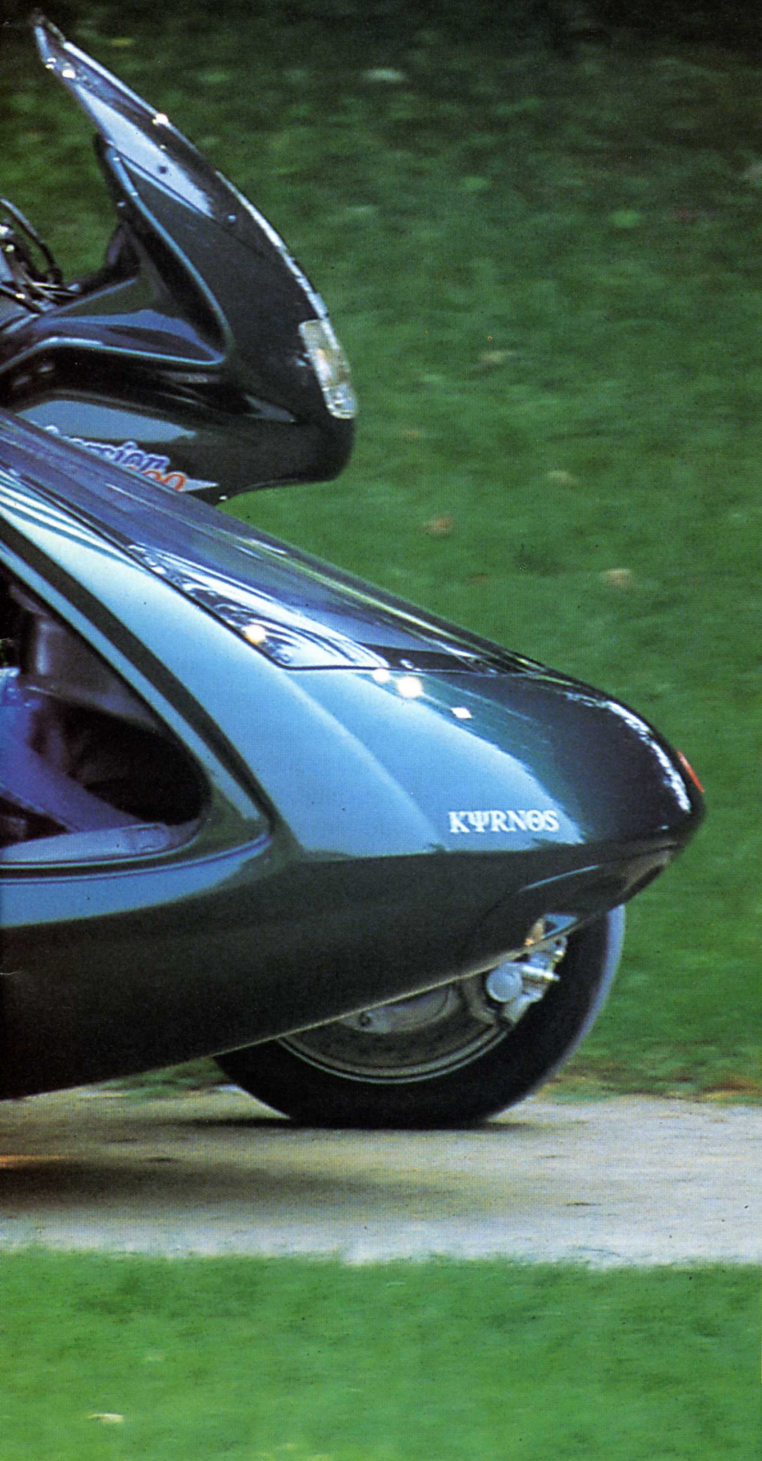
# Zurück in die Zu

Jean-Claude kämpft vor mir am Lenker eines 1100er Gespanns. Ich habe mit dem neuen 900er Side-Bike-Gespann leichtes Spiel auf den kurvenreichen Straßen des Parc de Vercors und kann trotz des Hubraummankos spielend folgen. Keine Pause, bis die Tankanzeige warnt.





# kunft



**J**ean-Claude kennt die Strecke wie seine Westentasche. Sehr spät bremst er eine uneinsichtige, enge Kurve an, die hinter einem Felsvorsprung im Ungewissen verschwindet. Er kennt die Ideallinie wie im Schlaf. Seinen Wissensvorteil macht jedoch das Fahrwerk meiner XJ wieder wett. Mit spielerischer Leichtigkeit lenkt sich das Gespann in jede Art von Kurven. Ein geringer Zug am Lenker, einen Gang heruntergeschaltet, und mit einem kontinuierlichen Dreh am Gasgriff zieht das Gespann wie von selbst durch die Kurve.

Das Beiwagenrad scheint am Boden zu kleben. Die Beichen-Hoch-Demonstration muß man absichtlich provozieren, obwohl nur lächerliche 40 Kilogramm im Boot für die richtige Schwerpunktlage sorgen.



**Reality-Show:**  
Side-Bike auf dem Weg in die Zukunft. Futuristische Formen und zeitgemäße Produktionsweisen helfen dabei.

Plötzlich sehe ich nur noch rot. Das grelle Licht der Bremsleuchten kommt schnell näher. Ein schneller Tritt auf den Fußbremshebel, ein beherzter Zug vorne rechts: Das Hinterrad blockiert, der Vorderreifen quietscht, aber mit nur geringem Rechtszug wegen des überbremsten Beiwagenrades kommt das Gespann sicher und mit jeder Menge Abstand zum Stehen.

Optimistisch wie ich eben bin, war ich mit Jean-Claude von Moirans aus bei strahlendem Sonnenschein ohne Regenklamotten aufgebrochen. Ein paar kleine weiße Wolken am Himmel sollten nicht weiter stören. Doch hatten wir den schnellen Wetterumschwung hier im Gebirge unterschätzt. Aus dem Weiß wird schnell ein Grau, und eine wenig verheißungsvolle Gewitterfront zieht sich zusammen.

Wir verlassen das kurvenreiche Areal der Berge und eilen auf einer übersichtlichen Landstraße wieder in Richtung Moirans. Die kraftvollen 89 PS bringen das Gespann in Kürze jenseits jeder französischen Geschwindigkeitsakzeptanz, zumindest, was die Gendarmerie betrifft.

Trotz der schnellen Fahrt holt uns der Regen gnadenlos ein. Es schüttet wie aus Kübeln. Obwohl der vordere Reifen - ein Dunlop SP 2000 - gute Fahreigenschaften verspricht, ist in Kurven erhöhte Vorsicht geboten. Schon bei leichtem

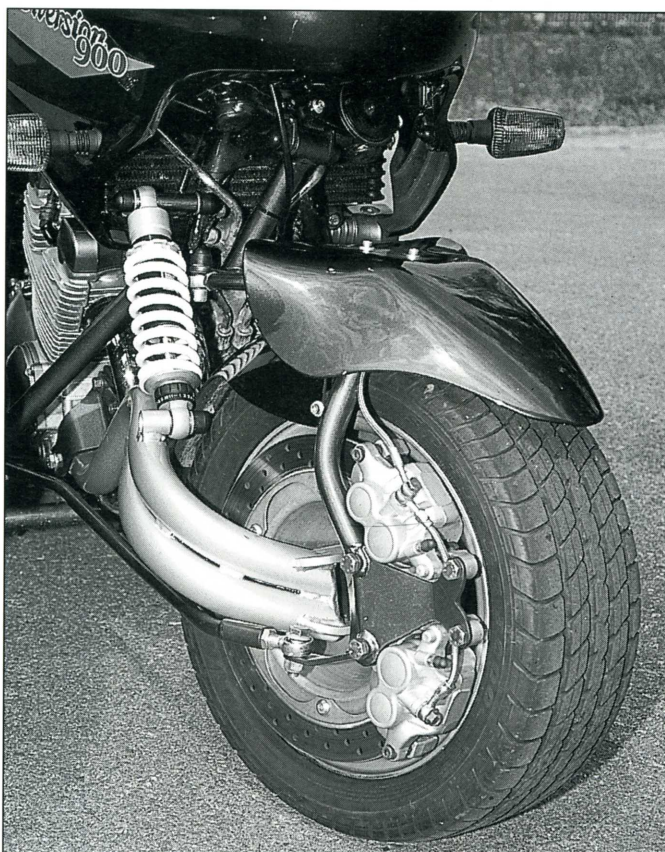


Gas schiebt das Gespann stur geradeaus, egal, wo der Lenker steht. Auch das mitlenkende Beiwagenrad hat keinen Einfluß auf die Richtung - Gas heißt bei Regen geradeaus. Die Fahrweise verlangsamt sich automatisch, auch wenn die Bremseigenschaften durchaus mehr Speed zulassen würden. Kurze Zeit später stehen wir tiefend naß in der Halle bei Side-Bike in Moirans, in der vor knapp einem Jahr die Geschichte dieses Gespannes anfang, das mir heute so viel Fahrspaß bereitet, mit dem ich aber auch eine grandiose Landschaft entdeckte, die noch weiter erforscht werden will.

**Senkung der Produktionskosten**

Ein Gespann für jedermann, ein Gespann für alle, die mit einem Side-Bike liebäugeln, aber nicht das Geld in eine FJ 1200 oder GTS 1000 investieren wollen: Das war das Grundkonzept von Jean-Claude Perrin, mit dem er das Side-Bike-Angebot nach unten komplettieren wollte. Die neue Yamaha XJ 900 S Diversion kam da letztes Jahr gerade recht, und noch bevor die französische Presse das Motorrad vom Importeur zu Gesicht bekam, stand es in der Werkstatt von Side-Bike und wurde vermessen.

Ein entsprechend günstiger Preis konnte nur durch kostengünstige Produktion erreicht werden, das war der ganzen Mannschaft von vorneherein klar. Im Falle Side-Bike hieß das vor allem eine komplette Neukonstruktion des Fahrgestelles und des Bootes. Da man an Material (Qualität und Menge) kaum einsparen kann und auch nicht wollte, mußten Lösungen gefunden werden, die vor allem eine kurze Produktionszeit ermöglichen.



▲ Die Aufnahme der Achsschenkel ist mit der Motorhalterung verschraubt.

Wie Perrin dies erreichte, wird einem vor allem deutlich, wenn man sich verschiedene Komponenten des Gespannes einmal genauer anschaut. So besteht zum Beispiel der Lenkschenkel am Beiwagenrad beim GTS-1000-Gespann aus zwölf verschiedenen Teilen, während bei der XJ nur acht Teile zusam-

mengeschweißt werden müssen. Noch krasser wird es beim Achsschenkel deutlich: Bei der GTS sind acht Teile nötig, bei der XJ konnten die Bauteile auf vier Stück halbiert werden. Auch die Bootsform wurde so ausgelegt, daß mit nur drei Formteilen die Karosserie lami-

Die geschlungenen Rohre ermöglichen einen Lenkwinkel von 28 Grad. Die beiden vorderen Bremszangen verzögern via Handhebel gemeinsam eine Bremsscheibe.



niert werden kann. Der geringere Fertigungsaufwand und damit geringere Lohnkosten senken natürlich die Gesamtkosten.

Auch die komplette Achsschenkelkonstruktion mit den zwei gebogenen Rohren spart Zeit. Nachdem der Computer der Biegemaschine erst einmal mit den Daten der an sich komplizierten Konstruktion gefüttert war, fallen nun die Rohre alle drei Minuten aus der Maschine.

Einfach ist auch die Lagerung der Vorderradführung. Aufgehängt sind die Führungsarme seitlich am Motorrad in Silentbüchsen. Der Drehpunkt des Vorderrades liegt in der Radmittelebene. Gelenkt wird über den Steuerkopf via zwei Hebel, die die Bewegung auf den Lenkschenkel übertragen, ähnlich wie das schon bei Yamaha GTS 1000 der Fall war.

**Ein Dreipunktanschluß muß reichen**

Das Beiwagenfahrwerk wird von einem mit Versteifungen und Querstreben versehenen u-förmigen Rohr gebildet, an dem die Querlenker für das Beiwagenrad montiert sind. Den Anschluß an das Motorrad bildet ein „Dreipunktanschluß“. Die Maschine wird mit der Hauptständeraufnahme in den Beiwagenrahmen gehängt und zusätzlich mit einigen Schraubverbindungen am rechten Maschinenrahmen stabilisiert. Den dritten Anschlußpunkt bildet eine Strebe, die bis zum oberen Punkt des rechten verschraubten Unterzuges führt. Der untere vordere Anschluß hat keine „Anschlußfunktion“, sondern soll das Boot nur am Abkippen hindern. Eine richtige Klemmung wäre im Bereich eines gebogenen Rohres auch nicht möglich. Dies sollte man



sich vor Augen halten, wenn man die mit Moosgummi unterlegte Klemmschelle betrachtet.

Das freizügige Boot wurde wie auch alle anderen Side-Bike-Modelle von dem Designer Dom Corrias auf dem Computer mit 3-D-Simulation entworfen. Während die Front durchaus noch an den Comete oder Mega-Comete erinnert, zeigt sich das Heck in völlig neuer Formgebung. So geben die beiden angedeuteten Kopfstützen dem Boot eine eigene Note. Die drei einzelnen Rückleuchten, deren Zwischenraum elegant vom Kofferraumdeckel verdeckt wird, unterstützen die geschwungene Linienführung des Hecks.

Trotz computerunterstützter Konstruktion wurde allerdings nicht auf alle Belange der Passagiere Rücksicht genommen, was bei dieser Art der Gestaltung sehr einfach gewesen wäre. So ist der Einstieg durch den sehr schräg nach hinten laufenden Scheibenrahmen gewöhnungsbedürftig. Dafür ist die extrem nach hinten geneigte Sitzposition bei Side-Bike Standard und auf langen Touren nicht unbequem. Das Radioteil ragt allerdings viel zu weit in den Passagierraum und schränkt die Beinfreiheit erheblich ein. Die Sitzbank ist mit 80 Zentimetern breit genug für zwei schlanke Erwachsene. Wie man allerdings einen Kindersitz auf die schräge Bank montieren soll, bleibt dem Erfindungsgeist des Eigentümers überlassen. Etwa 200 Liter lassen sich in dem sehr zerklüfteten Kofferraum unterbringen. Das Verdeck war war leider noch nicht fertig.

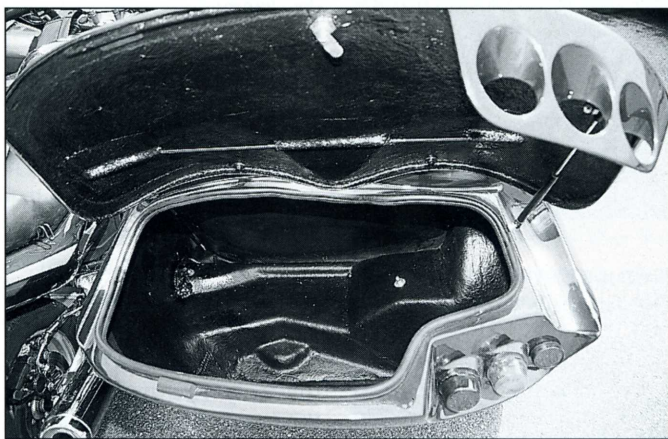
Noch mehr Technik hob ich mir bei meinem Besuch in Moirans für später auf. Mich interessierten vor allem die Fahreigenschaften. Allein die Kurven-



▲ Die zwei Bremszangen am SW-Rad werden einmal via Fußbremse und einmal über den Handbremshebel angesteuert.

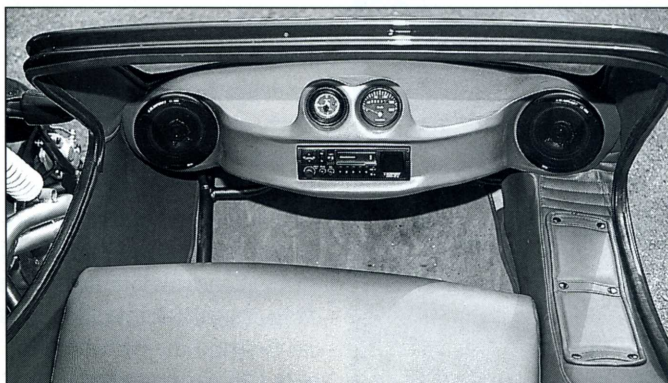
hutz in den Bergen mit Jean-Claude war die Reise wert. Wo kann man ein Fahrzeug besser kennen lernen als auf diesen engen, verwinkelten Straßen?

Direkt reagiert die XJ auf Richtungswechsel und hält die einmal eingeschlagene Richtung stur bei. Kraftakte sind dazu nicht nötig. Der gesamte Lenk-



▲ Blick in den Kofferraum: Zerklüftet, aber immer noch über 200 Liter Ladevolumen. Der Gasdruckheber ist serienmäßig. Eine Innenauskleidung muß man sich selbst besorgen.

▼ Blick von hinten in den Innenraum: Die Radiokonsole schränkt die Beinfreiheit ein. Ein Tachometer und eine Uhr zeigen den Passagieren, wie schnell es voran geht.



mechanismus (auch zum Boot) kommt ohne Lenkungsdämpfer aus. Die Bremsen reagieren prompt. Durch die zwei Brems-sättel am Beiwagenrad überbremsst das SW-Rad naturgemäß, doch läßt sich der leichte Rechtszug durchaus kompensieren, auch in verzwickten Situationen. Schnelle Rechtskurven sind kein Thema.

Gut, der Motor ist im unteren Drehzahlbereich etwas müde und erfordert somit, zwei Gangstufen tiefer zu schalten. Dafür beschleunigt er dann umso herzhafter und bringt das „Kyrnos“ sicher um die Ecken. Nach links hat man den Eindruck, daß der Punkt, bei dem das Gespann in den Drift übergeht, nicht so abrupt erreicht wird, wie das beim FJ bzw. GTS-1000-Mega-Comete der Fall ist, doch muß man diese Situation schon provozieren.

Das Gespann liegt sicher auf der Straße, ist in keinem Punkt gewöhnungsbedürftig, lädt regelrecht dazu ein, das graue Band unter die Räder zu nehmen. White-Power-Dämpfer vorn und an der Seite sorgen für sicheren Kontakt der Reifen zur Straße. Das hintere Originalfederbein wirkt trotz des Querstabilisators bei schnell aufeinanderfolgenden Bodenwellen etwas schwammig. Laut Monsieur Perrin wird es bis zur Serienauslieferung noch überarbeitet werden.

Eine Sänfte ist das Gespann nicht, dafür sorgt die straffe Abstimmung der Federelemente. Kyrnos ist aber ein Gespann, das auch bei Bodenwellen, Querrinnen und Längsrillen unter der Kontrolle des Fahrers bleibt. Die Reifen halten sicher Bodenkontakt. Insofern muß die Federabstimmung als gelungen bezeichnet werden.

Nach dem wir klitschnaß wieder in der Halle standen, zeigte mir Monsieur Perrin die Lenkbewegung des Beiwagenra-





▲ Pause von der Kurvenhatz durch die französischen Alpen.

Ein ungewöhnlicher Anblick: Der Kyrnos direkt von Vorne.



Eine irre Idee und ein Novum auf dem Beiwagenmarkt, wie der geschlossene Kofferraumdeckel die hinteren Leuchten in das Boot integriert.

des, auf die ich zuvor überhaupt nicht geachtet hatte. Ich wollte es nicht so recht glauben: Beim Einlenken des Lenkers nach links führte das Beiwagenrad zuerst eine analoge Lenkbewegung aus, um dann nach etwa 10 Grad gegensätzlich zum Kurvenradius eingeschlagen zu werden. Scherzhaft sprach Monsieur Perrin von einem Konstruktionsfehler, doch versicherte er mir dann ernsthaft, daß dies bei der Konstruktion des Fahrgestells voll beabsichtigt war.

Bei einer Fernsehübertragung eines Rennens auf schneebedeckter Fahrbahn sah Perrin Autos, bei denen die Hinterräder entgegen dem Kurvenradius eingelenkt wurden, um dann in vollem Drift um die Kurven zu brettern. Diese Idee setzte er auf das Kyrnos-Gespann um. Das Ergebnis seiner Konstruktion sollen höhere und sicherere Kurvengeschwindigkeiten in Linkskurven sein.

Nun wissen wir aber spätestens seit dem Physikunterricht in der Schule, daß nur ein rollendes Rad die größten Querkräfte übertragen kann. Aus dem ursprünglich bis zum Lenkeinschlag des Lenkers (nach links) von etwa 10 Grad mitlenkenden Beiwagenrad wird durch die konträre Lenkbewegung nun ein radierendes Rad, das nicht mehr die gleich hohen Querkräfte übertragen kann. Der (theoretische) Vorteil dieser Konstruktion liegt nur darin, daß der Punkt, bei dem das Gespann die Haftungsgrenze in Linkskurven erreicht, wie-

der nach vorn geschoben wird und der Drift kontrollierbarer eintritt. Ein praktischer Vorteil ist, daß die Kippneigung sich verringert.

In der Praxis ist es in der Tat völlig nebensächlich, was bei diesem Gespann das Beiwagenrad macht, insofern war es gut, daß ich völlig unbedarft und ohne Vorurteile die Fahrt angetreten hatte. Auch zeigt die Praxis - und da kam mir auch das HBJ-Gespann mit Nabenlenkung in den Sinn -, daß der volle Lenkeinschlag nur bei Wendemanövern genutzt wird, bei normalem Fahrbetrieb aber nur ein geringer tatsächlich benötigt wird. Auf das Kyrnos-Gespann umgemünzt, heißt das, daß der Effekt, wie immer er sich nun auch auswirken sollte, in der Praxis kaum auftritt.

Wer jetzt eine aufwendige Lenkmechanik zum Beiwagenrad vermutet, wird sicher enttäuscht sein. Das Lenkgestänge sieht fast genau so aus wie beim FJ-1200- oder GTS-1000-Gespann. Es unterscheidet sich lediglich durch die Anlenkung. Nach rechts lenkt das Beiwagenrad übrigens völlig „normal“ mit, wird also entsprechend dem Kurvenradius eingeschlagen.

Keine Experimente machte Perrin bei der Kombination der Bremsen. Hinterrad- und Seitenrad sind über die Fußbremse gekoppelt, Vorderrad und Seitenrad über den Handbremshebel. Mit wenig Gewicht im Boot überbremst das Seitenrad bei Einsatz beider Systeme. Die



Reaktionen lassen sich aber gut kompensieren. Das zeigte sich vor allem bei der Kurvenhatz in den engen Schluchten des Massivs, wenn man das Gespann wegen plötzlich auftauchenden Gegenverkehrs zum Stehen bringen mußte. Brenzlige Situationen waren mit Bremsen und Fahrwerk jederzeit zu meistern. Minimal sieben Liter schluckt die Yamaha auf 100 Kilometer. Der Normalbetrieb, aber auch unsere Fahrerei in den Bergen, kostete knappe neun Liter. Expreßzuschläge sind je nach Fahrweise nach oben offen.

Gespannt waren wir auf die Abgasmessung, denn auch Perrin berücksichtigt die Abgasproblematik bei der Neukonstruktion eines Gespannes nicht. So kann er von Glück sprechen, daß die Messung zu seinen Gunsten ausfiel. Durch die Verkleidung der Yamaha wird Frischluft in den Beiwagen geleitet, so daß ein eventueller Abgasstrom wirkungsvoll unterbunden wird. In keinem Geschwindigkeitsbereich zeigte das Meßinstrument CO-Werte an.

**Geräuschmessung:**

	Links:	Rechts:
50 km/h 4.G.	90 dB(A)	100 dB(A)
80 km/h 5.G.	90 dB(A)	105 dB(A)
100 km/h 5.G.	95 dB(A)	110 dB(A)
130 km/h 5.G.	105 dB(A)	120 dB(A)

Gemessen in Höhe des Kopfes außerhalb des Helmes.  
Abgasmessung ohne Werte.

Was für die Abgassituation im Boot von Vorteil, ist für den links sitzenden Passagier von Nachteil. Er sitzt in ständigem Zug. Als einzige Empfehlung bleibt im Moment der Integralhelm als Linderung. Der Windstrom wirkt sich natürlich auch auf die Geräuschkulisse im Boot aus. Während der rechtsseitige Passagier mit durchaus üblicher Lautstärke zurecht kommt, hört der links Sitzende in erster Linie Windgeräusche mit über 100 dB(A).

Inwieweit sich die Verdeckkonstruktion, die auch ein linkes Abdeckteil enthalten soll, auf Abgas- bzw. Geräuschentwicklung im Boot auswirkt, muß noch überprüft werden.

Bleibt trotz aller Technik noch die Frage: Was bedeutet Kyrnos? Sonne, Strand, alles easy: Der Produktname sollte all das assoziieren, und man kam auf das derzeitige Bikerparadies Nummer 1: Korsika. Da aber dieser Name in Frankreich durch die Separationsbewegung der Korsen durchaus Probleme bereiten könnte, wählte man schließlich die griechische Bezeichnung für Korsika: Kyrnos.

Der Preis für das Kyrnos-Gespann oder einen kompletten Umbaukit stand bei Redaktionsschluß noch nicht fest. In Frankreich kostet das Gespann etwa 30.000 Mark. Da durch das EG-Vertriebskonzept von Side-Bike aber die Preise in allen Ländern ähnlich sind, werden die Kosten in Deutschland kaum höher liegen.

Die wichtige Betriebsfestigkeitsprüfung durch den TÜV wird im Herbst diesen Jahres zum Abschluß kommen. Die Serienproduktion des Kyrnos ist bereits angelaufen. Dann bleibt für den potentiellen Interessenten letztlich nur noch die Entscheidung: Die Probefahrt auf irgendeiner langweiligen Landstraße in Deutschland durchführen - oder lieber im Urlaub nach Moirans fahren und dort im Parc de Vercors Gespannfahren und Landschaft genießen zu einem unvergeßlichen Ganzen verbinden.

Ich würde Frankreich vorziehen, denn ich habe dort ein Lokal entdeckt, in dem man fantastisch essen und somit einem aufregenden Tag den richtigen Abschluß geben kann. ■

Martin Franitz



**Schnittiges Heck:**  
Viele neue Ideen sind in die Formgebung des Kyrnos mit eingeflossen.



**Was uns gefiel:**

- Fahrverhalten
- Bremsen
- Design



**Was uns nicht gefiel:**

- Radiokonsole schränkt die Beinfreiheit ein
- Starke Geräusche auf dem linken Passagiersitz
- Einstieg, vor allem Ausstieg gewöhnungsbedürftig



**Technische Daten:**  
Side-Bike-YAMAHA 900 / Kyrnos

**Motor:**  
Luftgekühlter Reihen-Vierzylindermotor, zwei Ventile pro Zylinder, Leistung: 66 kW (89 PS) bei 8250 U/min, max. Drehmoment: 83,5 Nm bei 7000 U/min, Hubraum: 892 cm<sup>3</sup>, Lichtmaschine 400 Watt, 5-Ganggetriebe, Kardanwelle.

**Fahrwerk:**  
Doppelschleifenrohrrahmen aus Rundrohr, Achsschenkellenkung mit White-Power-Federbein mit 90 mm Federweg, Zweiarmschwinge mit Monofederbein und 110 mm Federweg hinten.

**Bremsen:**  
Bremskreis mit Fußbremshebel bremst Hinterrad und SW-Rad. Bremskreis mit Handbremshebel bremst beide Vorder- radbremszangen auf einer Scheibe sowie zusätzlich das SW-Rad über separaten Bremsattel.

**Beifangung:**  
Vorn: 175/50 x 13 / Hinten: 165/60 x 14

**Beiwagen:**  
Side-Bike-Fahrgestell aus Rundrohr mit Dreipunktanschlus, Beiwagenrad über Lenkgestänge vom Vorderrad mitlenkt, White-Power-Federbein mit 92 mm Federweg, GfK-Karosserie über Silentblöcke mit dem Fahrwerk verschraubt.  
Beifangung: 175/60 x 13

**Abmessungen Gespann:**  
Radstand: .....1540 mm  
Spurbreite: .....1270 mm  
Vorspur: .....25 mm  
Nachlauf VR: .....25 mm

**Abmessungen Beiwagen:**  
Sitzbreite: .....800 mm  
Fußraumlänge: .....1100 mm  
Kofferrauminhalt: .....ca. 220 L

**Höchstgeschwindigkeit:** etwa 165km/h