

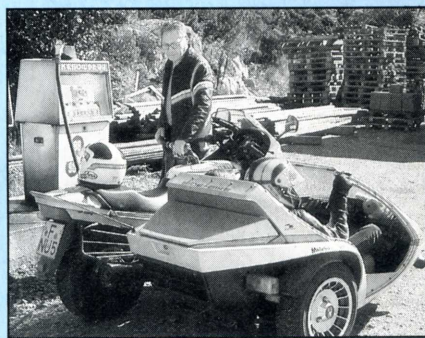
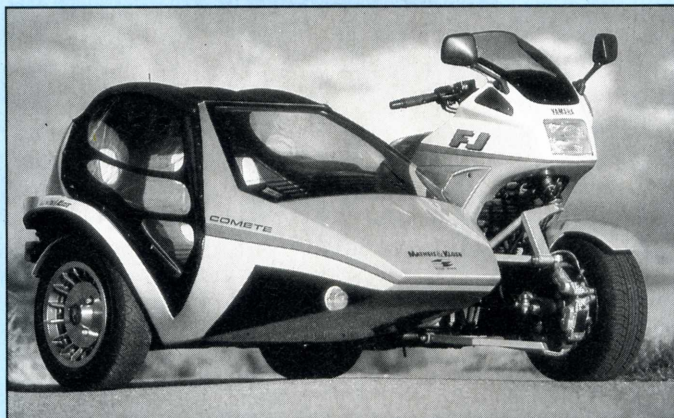
Auf Basis der Yamaha FJ 1100/1200 baut die französische Firma Side-Bike ein ungewöhnliches Gespann mit Achsschenkellenkung und gelenktem Seitenwagenrad: das Side-Bike Comète.

Auf einer gut 5000 Kilometer langen Tour konnte MOTORRAD Touren das Side-Bike Comète im direkten Vergleich mit einer konventionellen Konstruktion, dem FJ 1200-Shoo-Gespann von Carell, fahren.

Fahrverhalten

Die enormen Ausmaße der Konstruktion lassen hohe Lenkkräfte erwarten. In der Tat erfordert es einige Mühe, das Gespann zu rangieren. Über den Lenker wird nämlich nicht nur das Vorderrad, sondern auch das Seitenwagenrad eingeschlagen. Eine Zusatzfeder versucht obendrein, das Seitenwagenrad in Geradeausstellung zu halten. Da hilft es nur wenig, daß die Lenkbewegung um 20 Prozent untersetzt weitergegeben wird. Sobald sich die Fuhre in Bewegung gesetzt hat, ist die Plackerei allerdings vergessen.

Wendig, aber ohne nervös zu wirken, reagiert das Gespann spontan auf Lenkbewegungen. In Rechtskurven schlägt das Seitenrad mit der Hälfte des Vorderrad-Einschlagwinkels ein, das verbessert die Handlichkeit. Links herum sind, entsprechend dem größeren Kurvenradius, nur 20 Prozent des Vorderrad-Einschlags erforderlich. Das dritte Rad kann, da es ja mitlenkt, um 450 Millimeter vor dem Hinterrad sitzen, ohne das Gespann rechts herum störrisch zu machen. Links herum ist damit Kippstabilität garantiert. Ein Stabilisator verbindet



Ein Komet am Gespannfahrerhimmel: Achsschenkellenkung, ein gelenktes Seitenrad und eine in sich stimmige Optik

die Federung von Hinter- und Seitenrad: Wo sich das zudem sehr weich abgestimmte Shoo-Gespann weit zur Seite neigt, bleibt das Comète stabil. Der Federungskomfort ist zwar etwas geringer, aber immer noch völlig ausreichend. Störend bemerkbar machte sich vor allem auf langen Geradeausstrecken der lange Hebel, mit dem das dritte Rad bei schwer bepacktem Boot an der Lenkung zerrt. Abhilfe schafft ein kürzerer unterer Längslenker, der inzwischen serienmäßig eingebaut wird. Ein Rechtszug irritiert zwar bei Geradeausfahrt immer noch deutlich, wirkt aber nicht mehr lästig. Ungünstig ist die Kopplung der beiden vorderen Bremsättel und der Seiten- und Hinterradbremse. Nur gemeinsam eingesetzt ermöglichen sie eine Verzögerung ohne Seitenzug.

Der Motor

Es wäre ein Hohn gegenüber

Gespannfahrern, die mit viel weniger als 100 PS auskommen, diese Leistung als schwächlich zu bezeichnen. Trotzdem sei im Gespannbetrieb ein Plädoyer für die ungedrosselte Version mit offiziell 130, tatsächlich knapp 120 PS erlaubt. Denn die Ansaugverengungen wirken sich gerade auch im mittleren Drehzahlbereich aus. Zwischen acht und 13 Litern schluckte der Motor auf der Vergleichstour. 22 Liter Tankinhalt in Verbindung mit einem 20-Liter-Zusatztank im Boot reichten so für rund 400 Kilometer. Wenn auch die offene Version mit noch mehr Souveränität fast schon im Überfluß glänzt, bietet der Reihenvierzylinder mit 100 PS doch Drehmoment satt für den Gespannbetrieb.

Das Boot

Der Mitfahrer findet einen Cabrio-gleichen Komfort vor. Die Sitzbank ist bequem gepolstert

und breit genug auch für zwei Erwachsene. Die ungepolsterte Schale im Shoo diente auf einem Großteil der Strecke ausschließlich der Gepäckaufbewahrung.

Etwas eng geht es allerdings auch im Comète zu, wenn das gut sitzende Dach montiert ist. An die Sicherheit ist trotzdem gedacht: Eine massive Rohrkonstruktion im Boot verspricht Schutz bei einem Unfall.

Probleme mit Abgasen im Seitenwagen, die bei teilweise montiertem Verdeck auftreten können, gab es nie: Es wurde stets ganz offen oder völlig rege-dicht gefahren.

Der Gepäckraum des Testgespanns war durch einen Zusatztank leicht eingeengt, bot aber immer noch reichlich Platz für mehr als zwei Reisetaschen. Zelt, Schlafsäcke und Liegematten lassen sich, wasserdicht verpackt, auf zwei Gepäckträgern am Bootsheck (155 Mark Aufpreis) und zwischen Boot und Motorrad (170 Mark) sicher verstauen.

Technische Daten

Luftgekühlter Reihen-Vierzylinder-Viertakt-Motor, Hubraum 1188 cm³, 100/130 PS, Fünfganggetriebe, Sekundärantrieb über 0-Ring-Kette.

Motorradrahmen in Gespannfahrwerk integriert, Achsschenkellenkung, Seitenrad gelenkt, Federweg vorne/hinten/Seite 60/120/65 Millimeter, Stabilisator, Radstand 1510 mm, Vorlauf 450 mm, Nachlauf 15 mm, Spurbreite 130 mm, Preis ab 33 980 Mark inklusive Lackierung in Yamaha-Originalfarben, Umbaukit 19 590 Mark, Importeur: Matheis & Klose, 6000 Frankfurt.

(Preis Carell Shoo: Seitenwagen komplett ab 9348 Mark, Gespann komplett ab 35 000 Mark bei Carell, 4472 Haren-Ems oder 6523 Flörsheim-Dalsheim)