



Jean-Claude Perrin mit einem Zeus-Gespann. Auf diese Entwicklung kann er stolz sein.

## Wie ein geölter Blitz

Besuch bei  
Side-Bike,  
Gespräch mit  
Jean-Claude Perrin  
und erster Fahrbericht  
des Zeus-Gespannes!

**E**ndlich soll es losgehen. Die Kupplung kommen lassen und gefühlvoll Gas geben! Schwupps! Das Gespann macht einen kleinen Satz wie bei einem Schluckauf und steht! Die Kupplung des Zeus-Gespannes kommt sehr direkt und bereits nach kurzem Weg. Und auf die Fußkupplung muss man sich sowieso erst umstellen. Ein erneuter Versuch verläuft dann weniger schmachvoll. Das Gespann setzt sich in Bewegung. Hoch konzentriert, um den ungewöhnlichen Bewegungsablauf von Fußgas, Fußkupplung und Schaltung mittels Tiptronic in der richtigen Reihenfolge zu ab-

solvieren, legen wir dann die ersten Meter zurück. Die Gewöhnungsphase dauert zum Glück nicht lange und bereits hinter Colombe auf einer kurvigen aber ruhigen Landstraße trete ich voll ins Gas. Als ob man mit dieser Bewegung die Initialzündung einer Rakete betätigt hätte, geht das Gespann ab. Die Gedenksekunde der Tiptronic verhindert Gottseidank, dass wir zu übermütig werden. Und trotzdem zeigt der Tacho plötzlich eine Geschwindigkeit von 160 km/h. Ein Kreisverkehr nähert sich viel zu schnell. Der Tritt auf die Bremse erzeugt ein vorbeugendes Nicken von Fah-

rer und Beifahrer, die auf das Manöver nicht gefasst waren. Der Beifahrer hängt im Sicherheitsgurt. Durch den Bremskraftverstärker genügt schon ein Hauch von Bremsbetätigung, um vehemente Negativbeschleunigung einzuleiten. Und schon scheint das Gespann um den Kreisverkehr zu driften, es bleibt aber in der Spur und bricht nicht aus. Ein Wahnsinnsritt.

Der erste Kontakt mit dem Zeus-Gespann sorgt für einen nachhaltigen Eindruck. Was da im Heck an Pferdestärken und Drehmoment schlummert, ist mit einem herkömmlichen Mo-



Das Kurvenhalten ist relativ neutral. Gewöhnungsbedürftig sind jedoch schnelle Lastwechsel.

torradmotor nicht vergleichbar. Zeus schleudert nicht Blitze sondern fährt wie der sprichwörtlich geölte Blitz und verantwortlich dafür ist ein Peugeot-Motor mit 135 PS und einem maximalen Drehmoment von gewaltigen 199 Nm. Logisch, dass bei diesen Kenndaten und einem Leergewicht von 560 Kilogramm der Motor blitzschnell bis ans Limit dreht.

Das beeindruckende Fahrerlebnis wird vom gewöhnungsbedürftigen Lastwechselverhalten des Gespannes etwas getrübt. Aber an was haben wir uns Gespannfahrer nicht schon alles gewöhnt bzw. gewöhnen müssen? Zwei Ausstattungsmerkmale vermissen wir nach der kurzen Probefahrt: Eine Handbremskontrolle und eine Warnblinkanlage.

Das Foto in Hemdsärmeln entspricht zwar nicht gerade dem passiven Sicherheitsdenken, das wir in Motorrad-Gespanne doch immer wieder propagieren. Dieses Mal haben wir jedoch mit Absicht die Jacke ausgezogen. Eine Honda ST 1100 bietet einen hervorragenden Windschutz, auch eine

BMW K 1200 LT. Nimmt man jedoch die positiven Erfahrungen beider Maschinen, so kann man sich das Fahrgefühl auf dem Zeus vorstellen. Das Problem vieler Gespanne, dass der Beiwagen die Wirkung einer

windstillen. Das Motorengeräusch im Heck hört man kaum. Zeus ist das bessere Cabrio-Feeling auf drei Rädern. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses können bereits sechs Personen Zeus-Feeling pur erleben. Wa-

Verkleidung durch die Windablenkung der Beiwagenscheibe wieder zunichte macht, gibt es beim Zeus nicht. Das Gespann wurde eben aus einem Guss konstruiert, obwohl ich bezweifle, dass jemals Untersuchungen im Windkanal durchgeführt wurden. Wenn das Ergebnis passt, ist mir der Weg dorthin dann auch ziemlich egal.

Der Beifahrer sitzt lieber auf der Beiwageninnenseite. Dort ist es

rum die Serienfertigung nun wieder verzögert wurde, erklärt uns Jean-Claude Perrin. Es waren die kleinen Dinge mit der großen Wirkung. Beim Ausstellen der Zulassungspapiere bemerkten die Behörden, dass der Rückstrahler nicht den neuesten EU-Vorschriften entsprach. Das Problem war jedoch, dass zu jenem Zeitpunkt noch kein Hersteller einen entsprechenden Rückstrahler mit der neuen Endkennziffer im Programm hatte. Erst nach langer Suche fand Side-Bike einen Hersteller in Spanien, der nach neuesten Richtlinien fertigt bzw. die geforderte Endkennziffer auf dem Strahler ausweist. Das Beispiel zeigt wieder einmal, wie schwierig der europäische Gedanke in der Ausführung ist und wie man mittels Papier wichtige Projekte verzögern oder sogar gefährden kann.

Nun, schlaflose Nächte scheinen für Jean-Claude Perrin vorbei zu sein. Mittlerweile ist die Serienfertigung angelaufen. Die Auftragsbücher sind voll. Fertige Rolling-Chassis warten auf den

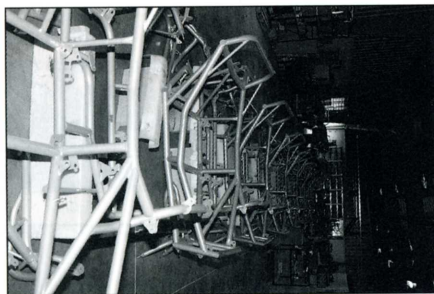




*Die Rahmen werden in speziellen Vorrichtungen zusammen geschweißt.*



*Dann werden die Rahmenteile en bloc zum Beschichten gebracht.*



*Die beschichteten Fahrgestelle warten aufgereiht auf den Einbau des Laufwerkes und der Motoren.*

Einbau der Motoren. Mit dem entsprechenden Personal könnte man jederzeit die derzeit monatliche Produktion von etwa 10 bis 12 Stück hochfahren. Die Infrastruktur ist dafür vorhanden.

Das Zulassungs-procedere ist in Frankreich abgeschlossen. Nach Aussage von Jean-Claude Perrin wird das Zeus EU-weit als Motorrad mit Beiwagen eingestuft – also auch in Deutschland. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses lagen deutsche Papiere noch nicht vor. Hoffen wir, dass die EU-Papiere auch als solche gelten und nicht irgendeine Behörde ihr eigenes Süppchen kochen will.

Die erste Bekanntschaft mit dem Zeus hat alle Erwartungen bestätigt und teilweise sogar übertroffen. Auch der auf der Intermot avisierte



*Und nach und nach werden dann so bis zu 12 Zeus in einem Monat aufgebaut. Übrigens: Die Lieferzeit beträgt derzeit etwa 9 Monate.*

Preis von unter 50.000 Mark konnte gehalten werden. Wie uns der Side-Bike-Händler Uli Jacken, der übrigens derzeit das einzige Zeus-Gespann für eine Probefahrt zur Verfügung stellen kann, auf Anfrage mitteilte, beträgt der Preis für ein Gespann inklusive Überführung 48.500 Mark. Das ist im Vergleich zu einem leistungsstarken Gespann auf Motorrad-Basis nicht viel Geld. Das ABS kostet 3.000 Mark Aufpreis.



*Die Antriebseinheiten liefert Peugeot.*

Wenn wir es schaffen, zwischen den vielen Kundenterminen einen Testtermin bei Uli Jacken zu bekommen, werden wir das Zeus noch genauer unter die Lupe nehmen. Bis dahin müssen Sie sich leider gedulden oder selbst zu Uli Jacken fahren. ■

*Red.*