



# Tech-Tipps für Side-Bike Kyrnos

**D**as Side-Bike-Kyrnos-Gespann mit der Yamaha XJ 900 Diversion ist ein Kilometerfresser. Schwerwiegende Defekte oder Probleme sind kaum bekannt. Der unkomplizierte Betrieb des Gespannes verleitet gern zu Nachlässigkeit. Kundendienste für das Motorrad werden hinausgezögert, und dass auch die Side-Bike-Komponenten einer regelmäßigen Inspektion und Wartung unterzogen werden müssen, wird erfolgreich verdrängt.

Ein Vorteil jeglicher Inspektionsarbeit am Kyrnos-Gespann: Zur Durchführung des Kundendienstes ist keine Bootsdemontage nötig. Folgende Punkte beruhen auf Leser- und Händlererfahrung.

- Eminent wichtig ist die genaue Überprüfung des Achsschenkelbolzens des Vorderrades auf festen Sitz und dessen Lage-



**Das Seitenwagenfederbein wird durch die flache Anstellung stark belastet. Kolbenstange und deren Dichtung sind regelmäßig zu kontrollieren.**

rung (Nadellagerhülsen). Hier besteht die Gefahr von eindringendem Wasser und nachfolgendem Rost. Wenn es bereits zu spät ist, fährt das Gespann wie mit einem defektem Lenkkopflager.

- Das hintere Federbein ist ein Yamaha-Originalteil, und wie die Erfahrung zeigt, ist es nach etwa 50.000 Kilometern reif für Ersatz. Wir empfehlen ein Federbein zum Beispiel von Wilbers Racing Suspension. Das ist auch über Side-Bike-Händler kurzfristig lieferbar und kostet ab 415 Euro. Damit erreicht man auch eine deutliche Fahrwerksverbesserung.

- Durch die flache Anstellung des Seitenwagenfederbeins wird die Kolbenstange und deren Dichtung stark belastet. Daher sollte eine regelmäßige Überprüfung im Rahmen des turnusmäßigen Kundendienstes erfolgen. Bei defekten Dichtungen oder sogar



Bei der Reifenwahl hat man nicht viel Möglichkeiten. Erlaubt sind die Größen 165/60 und 165/65 R 14.

verbogener Kolbenstange ist ein Werkstatt-aufenthalt unumgänglich. Das Überholen des Federbeines kostet je nach Materialaufwand ab 100 Euro.

- Beim Tachoantrieb ist darauf zu achten, dass die Hinterachsmutter mit dem vorgeschriebenen Drehmoment angezogen und nicht hemmungslos festgeknallt wird. Die eingebaute Distanzbuchse gibt sonst nach, und der Tachoantrieb geht in die Brüche. Die genauen Drehmomentwerte stehen in der Bedienungsanleitung des Gespannes.

Einige Fragen, die uns in den letzten Jahren erreichten, bezogen sich auf einen Vorderradkotflügel mit besserem Spritzschutz. Der Kotflügel ist so ausgeschnitten, dass die Freigängigkeit bei vollem Lenkeinschlag in beide Richtungen gewährleistet ist. Eine Alternative bietet die Firma Sauer sidecars international an.

Zum Thema Reifen: Beim Kyrnos sind am Vorder- und Beiwagenrad drei verschiedene Größen ohne Markenbindung eingetragen. An beiden Rädern müssen die gleichen Reifen montiert sein, da sonst die Geometrie des Gespanns verändert wird. Am Hinterrad hat man die Wahl zwischen zwei Querschnitten: 165/60 und 165/65 R 14. Side-Bike sagt dazu, dass nun der Kunde die Wahl einer geänderten Endübersetzung hat. Die unterschiedlichen Reifenhöhen können bezüglich einer Änderung der Fahrzeugeometrie vernachlässigt werden.

Die Frage nach einer Leistungssteigerung der XJ 900 muss leider negativ beantwortet werden. Side-Bike-Händler Uli Jacken meint dazu: Ab einer Laufleistung von etwa 40.000 Kilometern kann allerdings über den Einbau eines K+N-Filterns anstelle des serienmäßigen Papierfilters nachgedacht werden.



Wenig Aufmerksamkeit benötigt der Kardanantrieb.



Der Achsschenkelbolzen des Vorderrades muss regelmäßig auf festen Sitz und dessen Lagerung (Nadellagerhülsen) überprüft werden. Hier besteht die Gefahr von eindringendem Wasser und nachfolgendem Rost.

## Übersetzungsänderung

Über die Hinterrad-Reifengröße bietet Side-Bike eine Änderung der Übersetzung an, die allerdings auch nicht mehr als der sprichwörtliche Tropfen auf den heißen Stein bewirkt. Eine Idee wäre die Änderung der Übersetzung mittels geänderter Kegelrad-Tellerrad-Paarung im Endantrieb. Die Yamaha Diversion hat eine Endübersetzung von 32/11. Die letzten Vmax-Modelle fahren mit einer 33/9-Übersetzung, die früheren Modelle, zum Beispiel eine Vmax Baujahr 1992, eine 33/10. Die aktuellen Yamaha-Bikes wie FJR 1300 haben 33/9 und die zweizylindrige Bulldog 32/11 eingebaut. Kegel- und Tellerrad sind nach Auskunft von Yamaha Deutschland nicht einzeln lieferbar, zudem ist nicht bekannt, ob die kompletten Antriebe oder Kegel- und Tellerrad der verschiedenen Modelle in die anderen Gehäuse eingebaut werden können.

Zudem stellt sich die Frage, ob der Aufwand sinnvoll ist? Die nächst längere Übersetzung wäre die Paarung 33/10. Das wäre gegenüber der Originalversion eine um etwa 13 Prozent längere Übersetzung. Ob der Motor dann noch das beladene Gespann ohne Murren beschleunigt und eine akzeptable Endgeschwindigkeit erreicht, bezweifeln wir doch. Aber vielleicht geht ja probieren über studieren.



Eine Überprüfung der Side-Bike-spezifischen Komponenten ist einer knappen Stunde erledigt und wird zum Beispiel bei Uli Jacken zum Festpreis von 50 Euro durchgeführt. Nach vorheriger Anmeldung kann man also auf sein Gespann bei einer Tasse Kaffee warten. ■

red.