

Das futuristische Comanche-Gespann mit Achsschenkelenkung verführte zu einem 4500-Kilometer-Trip durch den gesamtdeutschen Winter. Und von einer Überraschung zur anderen.

„The art of racing“ steht im Prospekt, ist auch drin: artige Bilder von der Rennstrecke. Dazu mag es ja auch taugen, das Comanche, aber ebensogut läßt sich damit touren. Als Zugfahrzeug dient die bewährte FJ 1200, abgesehen vom deutlich leichteren und wesentlich windschlüpfigeren Boot ist das Comanche auch baugleich mit dem Comète aus gleichem Haus.

Der Gespannrahmen umfaßt die FJ 1200 von beiden Seiten. Da verwindet sich nichts, die Konstruktion macht einen sehr stabilen und harmonischen Eindruck. Wegen des niedrigen Schwerpunkts kommt das Boot sehr spät – aber kontrollierbar – hoch, ein kurzer Gasstoß leitet auch

rechts rum eher den Drift ein. Der Fahrsicherheit kommt auch der enorme Vorlauf des Seitenwagenrads von 45 Zentimetern zugute, das schließt Kipper über die Boots-nase aus, etwa bei Bremsmanövern in Linkskurven. Bei der gewaltigen Spurbreite von 130 Zentimetern und nur 1,8 Zentimetern Vorspur wäre die Flunder ohne Achsschenkelenkung und mit gelenktes Seitenwagenrad auch nahezu unfahrbar.

Diese Kombination sorgt nicht nur immer wieder für Aufsehen, sie läßt das Gespann auch sehr zielgenau und mit wenig Kraftaufwand dahin fahren, wo es hin soll. Man muß nicht immer Zug am Lenker haben, um geradeaus zu steuern, auch nicht auf Landstraßen dritter Ordnung, was auf Langstrecken für entspanntes Fahren sorgt. Zudem soll der Seitenwagenreifen eine Laufleistung von über zwanzigtausend Kilometern erreichen.

Den Spurrillen auf der Autobahn lief das Comanche allerdings brav hinterher, was durch die aufgezogenen Michelin M+S-Reifen noch verstärkt wurde, die jedoch im Winter be-

ste Dienste leisten. Da der Bootspassagier weit hinten platziert ist, kommt auch auf verschneiten Bergstraßen keine Panik auf – Umsteigen auf den Soziusplatz war selbst bei ungeräumter Strecke und zehnprozentiger Steigung nicht nötig. Bei 16 Zentimetern Bodfreiheit wird man so schnell nicht zum Schneeflug, auch wenn die Optik anderes vermuten lassen könnte. Nur bei hohen Bordsteinen ist Vorsicht geboten. Alle Bauteile überstanden den Winterbetrieb ohne Schäden, einzig die vordere Bremsanlage ging durch Salzeinwirkung fest und erforderte einen Werkstattbesuch.

Die durch die aufwendige Abdeckung des Hinterrads mitgeschützte Kette steckt den Gespannbetrieb gut weg, sie mußte erst gegen Ende der Testdistanz justiert werden. Kettenpflege ist auch hier allerdings etwas lästig: Wer keinen Wagenheber zur Hand hat, muß abwechselnd schieben und sprühen. Aber es soll ja Solomaschinen geben, bei denen das auch nicht anders ist.

Daß die Fußbremse gemeinsam auf den Seitenwagen

und das Hinterrad wirkt, der Handbremshebel aber nur auf die beiden Sättel am Vorderrad, erfordert Feingefühl beim Einsatz aller Bremsen, um das Gespann ohne seitliche Schlenker zu verzögern. Dank dieser Aufteilung lassen sich die Bremsen aber trefflich als Lenkhilfe einsetzen. Welchem System man den Vorzug gibt, ist letztlich Geschmackssache.

Die FJ 1200 und ihr durchzugstarker Motor sind bekannt. Er sorgt für entspanntes, tourenmäßiges Fahren, hat auch im Gespannbetrieb genug Dampf in allen Töpfen. Gemeinsam mit dem relativ niedrigen Gewicht (nur 50 Kilogramm mehr als die Honda ST 1100 solo) und der geringen Stirnfläche des flachen Boots lassen sich sogar Verbrauchswerte um siebeneinhalb Liter realisieren, vorausgesetzt, man fährt mit 1,8 bar Reifendruck und nicht mit den vom Hersteller – des größeren Komforts wegen – empfohlenen 1,2 bar. Im Schnitt flossen achteinhalb Liter durch die Vergaser, dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß viel zu zweit und mit Gepäck gefahren wurde.



Irgendwo zwischen Nasenbär und Flunder: Im Liegen die Nase in den Wind strecken, so läßt sich's auch im Boot gut aushalten



Das Boot ist der eigentliche Knaller des Comanche-Gespans. Flach, lang, augenscheinlich ohne Kofferraum, tatsächlich ohne Scheibe und mit Persenning ziemlich zugeknöpft, streckt es seine Nase Richtung Asphalt. Wie kommt man da bloß rein? Also Decke nach vorn geschlagen, die etwas pofeligen Schnallen aufgefummelt (mit dicken Handschuhen eine Zumutung) und die riesige Klappe aufgemacht. Eine Gasdruckfeder schnauft vernehmlich durch und hält sie fest. In den am Bootsheck festgeknöpften Teil der Persenning integriert ist eine Art Regenkombi-Oberteil, dessen Ärmel vorm Einsteigen noch zur Seite gelegt werden sollten.

Dann fällt man richtiggehend in die tiefe Sitzmulde, ans Wiederaufstehen denkt man erstmal lieber nicht und verrenkt sich hinein in die Jacke. Nur ganz Gelenkige schaffen's ohne Hilfe, spätestens beim Ausfädeln brauchte der Autor die Hilfe seiner Fahrerin. Der Passagier weiß jetzt, warum ein Seitenwagen auch Boot heißt: Er fühlt sich wie in einem Kajak.

Bei schönem Wetter wird die Persenning samt Jacke abgeknöpft, oder man setzt sich einfach drauf, ohne sie anzuziehen. Das ist viel bequemer, und man kann die Ellenbogenfreiheit erst so richtig genießen.

Die Beine finden Halt im schmalen Fußraum, vorn stützen sich die Füße ab, und in Sitzhöhe hat man jede Menge Platz zum Turnen. Die Liegehaltung ist für Personen unter 190 Zentimeter auch auf langen Strecken bequem, und sie mildert die Schläge der straffen Dämpfung, denn trotz der vergleichsweise üppigen 65 Millimeter Federweg am Seitenwagenrad sind schlechte Straßen auch im Comanche kein reines Vergnügen. Dafür bleibt der Bootsinsasse im Gegensatz

zum Comète von Vibrationen und Dröhnfrequenzen völlig verschont.

Die tiefe Sitzpostion sorgt aber dafür, daß er genau auf Höhe der Auspuffrohre der Autos und vor allem der Lastwagen sitzt, was im Stadtverkehr recht unangenehm werden kann. Nach Öffnen der Klappe ermöglichen drei Luken Zugang zum Kofferraum, und mit etwas Nachdenken läßt sich der gesamte Hohlraum des Seitenwagens als Stauraum nutzen. Auch hier ist die Übung im Kajak ein Vorteil. Daß es in den Fußraum reinzieht wie Hechtsuppe, dürfte durch eine passende Dichtung zwischen Deckel und Boot leicht zu beheben sein. Tourenfahrer, die das Comanche wegen seines sportlichen Images links liegenlassen, versäumen ein Fahrzeug mit ungeahnten Langstreckenqualitäten, aber auch höchst spaßigem Aufmerksamkeitswert. Wer's nicht glaubt, sollte mal ein paar Kilometer hinter einem Comanche-Gespann herfahren.

TECHNISCHE DATEN

Motor

Luftgekühlter Yamaha-Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor, 100 PS, Drehmoment 108 Nm (11 kpm) bei 7500/min, Sekundärantrieb über O-Ring-Kette.

Fahrwerk

Motorradrahmen in Gespannfahrwerk integriert, Achschenkellenkung, Seitenwagenrad mitgelenkt, Federweg vorne/hinten/Seite 60/120/65 Millimeter, Stabilisator, Radstand 1510 mm, Seitenradvorklauf 450 mm, Nachlauf 30 mm, Spurbreite 1300 mm.

Maße und Gewichte

Leergewicht 380 kg, Preis zirka 35 000 Mark;
Importeur: Matheis und Klose, 6230 Frankfurt 80.

Nicolas Streblov