

Ordentlich eingeschwenkt

Schwenker-Gespanne sind keine Gespanne. Zumindest nicht in Sachen Fahrphysik. Das macht Schwenker für Solisten, die nur »mal eben« mit einem Beiboot unterwegs sein wollen, interessant. Dirk Köster hat den Schwenker von Müller/Sauer ausprobiert.



Fotos: Dirk Köster

Ausleiten aus der Kurve ist ebenso unspektakulär, jetzt nichts wie rein in die Linkskurve. Die Voxan legt sich weit vom Beiwagen weg, das Boot ist lediglich ein Mitläufer. Auch linksrum herrscht unverfälschtes Solofahrgefühl.

Jetzt dürfen die 98 Pferde des Twins aufgaloppieren. Beim vollen Beschleunigen stelle ich mich auf einen Gegenzug des Beiboots ein. Der jedoch kaum spürbar ist. Dafür bedingt die Trägheit des Bootes eine Maschinenneigung nach links, die wird jedoch durch die Kreiselkräfte der Räder beinahe selbsttätig ausgeglichen. Ähnlich geschieht es beim Zusammenbremsen vor der nächsten Kurve: Jetzt drückt das Bootsge-
 wicht, die Maschine legt sich dagegen. Merklich und automatisch, fast ohne Zutun des Fahrers.

Die nächste Kurve fliegt heran, das Hirn will wieder auf Gespannmodus zurück. Doch stopp, ich fahre ja solo, dabei auf die zusätzliche Bootsbreite

Schmerz oder nicht Schmerz: Darüber entscheidet eine unscheinbare Trittplatte am Beiwagenrahmen. »Hier hinauf und nirgendwo anders hin gehört der rechte Fahrerfuß im Stand«, erklärt Peter Sauer, der »Vater« dieses Schwenkers. Weil Schwenker im Stillstand wie Solomaschinen umfallen. Wer instinktiv

den rechten Haxen auf dem Boden abstützt, läuft Gefahr, beim zügigen Anfahren zwischen hintere Beiwagenstrebe und Straße zu geraten.

Zugegeben, nach etlichen hunderttausend Gespannkilometern steht Skepsis vor meiner ersten Schwenkerfahrt. Gang rein, die Füße auf die Rasten und Gas. Die erste Rechtskurve

naht: Ich blende bewusst sämtliche Gespannweibheiten aus und bereite mich auf eine Solokurve mit »virtueller überbreiter rechter Packtasche« vor. Der Streetscambler folgt brav dem Lenkimpuls und geht in Schräglage. War das alles? Kein Oh-Oh-Effekt, wie ihn Solisten auf den ersten Gespannmetern erleben? Das

Optimales Leichtgewicht: Das 14-Zoll-Rad aus dem Rollerbau passt mit seiner Scheibenbremse optimal zum kompakten Beiboot (li.). Rasch zu trennen: Die Schwenkgelenke lassen sich einfach lösen, die Bremsleitung ist per Schnellkupplung trennbar. Das Blech schützt den Gelenkkopf vor Spritzwasser (re.).



achten, Schräglage und rum. Das klappert gut, die Eingewöhnungszeit ist kurz. Bei reinen Solofahrern dürfte diese Phase noch kürzer ausfallen. Lediglich die größere Breite muss im Kopf einprogrammiert werden, das war's dann schon zum Thema Fahrphysik.

Die Kurvenwechsel klappen zunehmend flotter, der Fahrspaß steigt. Dabei hilft ein konstruktiver Trick: Das vordere Schwenkgelenk ist acht Zentimeter erhöht angebracht, so lenkt das Boot in Kurven de-

Schwenker-Boote müssen leicht sein. Die Obergrenze sind 180 Kilo Gewicht

zent mit. Selbst willige Kurvenkombinationen bringenden Schwenker nicht aus der Ruhe. Der Beiwagen läuft brav wie ein Dackel nebenher, er ist halt mehr seitlicher Anhänger als echter Beiwagen.

Apropos Dackel: Peter Sauer hat den Beiwagen am Testgespann für die Mitnahme von Hunden konzipiert. Die Vierbeiner fühlen sich im »Dog Side« sichtlich wohl, kaum winkt Peter Sauer mit dem

Zündschlüssel, entern die Hunde im hohen Bogen das Beiboot. Vor allzu stürmischem Fahrtwind schützt eine Scheibe. Wann der Sturm zu heftig wird, erkennen die Tiere selbst und tauchen in die Tiefen des Bootes ab.

Das »Dog Side«-Boot drückt mit gerade mal 53 Kilo Leergewicht auf die Waage und ist daher kaum zu spüren. »Mit einem schwereren Seitenwagen fallen die Reaktionen der Maschine beim Bremsen und Beschleunigen deutlicher aus«, verrät Peter Sauer. »Bei 180 Kilo Gewicht für den vollbesetzten Beiwagen ist definitiv Schluss.«

So bietet das Brodersbyer Gespannbauerduo Elsbeth Müller und Peter Sauer auf Wunsch leichte Personenboote für den Schwenker an. Welches montiert wird, entscheidet der Kunde.

Der 72-Grad-V2-Motor der Voxan hat mit dem zusätzlichen Anhängsel keinerlei Mühe. Der Twin begeistert mit besten Fahrleistungen. Das Getriebe passt, eine kürzere Gespannübersetzung ist nicht nötig. Das Fahrwerk ist sportlich

abgestimmt, das unter dem Motor liegende Federbein filtert die groben Schläge ordentlich weg.

Technisch bleibt die Zugmaschine eine Solomaschine. Lediglich die Halteschrauben an den Schwenkgelenken und die Schnellkupplungen für Elektrik und Bremse müssen gelöst

werden, um die Voxan solo fahren zu können. Um flach gefahrene Reifen wie beim wahlweise gefahrenen Gespann muss sich übrigens niemand Sorgen machen, die nutzen sich durchs genüssliche Schwenken nämlich noch runder ab als im Solobetrieb.

Dirk Köster

Schwenker – so funktioniert's

Die Idee, einen Beiwagen flexibel ans Motorrad zu bauen, ist fast so alt wie das Gespann selbst. Schwenker-Gespanne lassen sich in drei Gruppen einteilen. Zur ersten und häufigsten gehören die einfach aufgebauten Schwenker mit zwei Gelenken, bei denen der Beiwagen frei neben dem Motorrad herläuft. Wenig verbreitet sind Parallelogramm-Schwenker. Mit dem Nachteil einer aufwendigeren Kinematik wird hier die Fähigkeit erkaufte, das Seitenwagenrad parallel zum Motorrad in die Kurve zu legen. Dadurch ist die Kurvengeschwindigkeit, zumindest theoretisch, höher. Heute fast ausgestorben sind Gespanne mit »lenkbaren« Beiwagen. Hier konnte und musste der »Schmiermaxe« bei Bahnrennen mittels eines »Lenkrades« den Winkel zwischen Maschine und Beiwagen »kurvengerecht« einstellen.

Hauptvorteile der modernen Schwenker sind ein schneller

Wechsel zwischen Solo- und Beiwagenbetrieb sowie das »Nicht-umlernen-müssen« für Solofahrer. Mit echtem Gespannfahren hat Schwenkerfahren nichts zu tun, fahrdynamisch bleibt das Motorrad eine Solomaschine. Mit allen Freuden des Schräglagenfahrens. Ein Nachteil ist die mit steigendem Beiwagengewicht schlechter werdende Fahrdynamik.

In den siebziger Jahren entwickelte sich in England die besondere Spezies der »Mini-Schwenker«. Hier liefen Bobbycar-kleine Anhängsel leer und unmerklich mit und machten das Motorrad juristisch zum Mehrspurfahrzeug. Somit reichte der Autoführerschein zum Motorradspaß.

Braucht Stütze: Im Stand ruht der Schwenker auf dem Seitenständer, beim kurzen Stopp auf den Beinen des Fahrers. Dabei gehört der rechte Fuß auf die Trittplatte am Beiwagenrahmen.

Technische Daten

Voxan Schwenker-Gespann

Motor

Zweizylinder-72-Grad-V-Motor, DOHC-Viertventiler

Hub x Bohrung

98 mm x 66 mm

Hubraum

996 cm³

Leistung / Drehmoment

98 PS bei 9000/min 95 Nm bei 6500/min

Getriebe

Sechsgang-Schaltgetriebe

Sekundärtrieb

Kette

Fahrwerk

vorn Telegabel mit 120 mm Federweg, hinten Schwinge mit unter dem Motor liegendem Zentralfederbein, Federweg 120 mm

Bremsen

vorn Doppelscheibe 320 mm, hinten Scheibe 245 mm, Beiwagen Scheibe

Bereifung vorne / hinten

vorn 120/70 ZR 17 / hinten 180/55 ZR 17

Gesamtlänge / -breite

Länge 2110 mm / Breite schräglagenabhängig, Spurweite 1300 mm

Gewicht

249 kg

Tankinhalt

14,5 Liter

Höchstgeschwindigkeit

ca. 200 km/h

Preis

ab 19.900 Euro, maschinenseitiger Umbau ab 2550 Euro

Adresse und Infos

Fa. Müller Gespanne
Ellerüher Weg 2-4
24398 Brodersby
www.mueller-gespanne.de
www.sauer-sidecar.de

