

Edles Cruisen auf drei Rädern

Der hubraumstärkste Boxer, den BMW je baute, ruft erwartungsgemäß auch die Gespannbauer auf den Plan. TF cruiste mit dem Armec Tremola, dem Sonnenwind von Sauer und als erste Motorradzeitschrift mit dem im BMW-Werk geborenen Troika SR 1200 C.

Es schlug in Gespannkreisen wie eine Bombe ein, als BMW anlässlich der Frankfurter IAA '97 ein Cruiser-Gespann präsentierte. Sollte es tatsächlich wahr sein, daß die weißblaue Marke nach über drei Jahrzehnten erstmals wieder ein Motorrad mit Seitenwagen baut? Mitnichten, denn tatsächlich handelte es sich bei dem Exponat lediglich um eine Studie, mit der BMW zunächst einmal die Publikumsreaktionen testen wollte – so damals die offizielle Verlautbarung.

Eigentlich geht dieses Projekt auf das Konto von Designchef Dave Robb. Seine Vision vom Cruiser-Gespann kam beim Management so gut an, daß man sich zur Vorstellung auf der IAA entschloß. Was lag da näher, als die technische Realisation dem eng mit dem Werk verbundenen Gespannprofi Heiner Heidenwag zu überlassen? Der Vater der Troika-Gespanne sagte prompt seine Unterstützung zu. Lohn der guten Tat: Der dreirädrige Cruiser wird nun auch unter seinem Management produziert und als Troika vermarktet. Was vielleicht nicht ganz so zugkräftig wie »made by BMW« ist...



Der luftige Sonnenwind von Sauer zeigt seine Stärken bei warmem Klima.

Immerhin kann man mit dem Troika jede Motorrad-Vertretung von BMW für Wartungsarbeiten anfahren. Daß werksseitig nur eine Garantie von sechs Monaten auf alle Motorradteile zugesagt wird, halten wir für engstirnig. Heidenwag steht immerhin ein Jahr für seinen Umbau gerade. Doch wie dem auch sei, zur merkantil vertretbaren Realisierung eines solchen Projektes dürfte die Troika-Schiene überhaupt der einzig gangbare Weg gewesen sein.

Nicht minder kreativ entwickelte zur gleichen Zeit Peter Sauer gemeinsam mit Desi-

gnier Thomas Breen (Tornado und Wing) einen Beiwagen, der den Troika-Cruiser in puncto Originalität sogar noch überbietet. Bei seinem »Sonnenwind« sitzt man nämlich nicht im, sondern auf dem Boot. Der Mittelunnel sowie die seitlich weit ausgeschnittene Karosserie sollen den Beifahrern das Gefühl vermitteln, ebenfalls auf einer Maschine zu thronen. Konsequenterweise bietet der Sonnenwind auch einen Soziusplatz. Wer das alles nicht so genial findet, wird bei Sauer alternativ mit Classic-Booten wie dem Kondor oder dem Mobec Zero bedient.

Eher praxisorientiert handelt Armec das Thema ab. Die Schweizer mußten nur in ihre Regale greifen, um auch die Cruiser-Klientel zu bedienen: Der Tremola I Evo gilt als Boot für gehobene Ansprüche. Für den Fall, daß es auf das Platzangebot eines Andert-halbplätzers weniger ankommt als auf einen perfekt insze-

nierten Auftritt, hat Armec den Bullet in der Hinterhand. Den Einsitzer konzipierten die Aregger-Brüder ursprünglich für ihre Schwenkergespanne



Technik zum Vorzeigen: Die Zugschwinge des Tremola stützt sich über ein liegendes Federbein mit gefrästem Hebel ab (ganz o.). Viele Wege führen zum Ziel: Wie alle Sauer-Seitenwagen kommt auch der Sonnenwind in den Genuß einer komfortablen Schräglender-Langschwinge (oben).



Armec setzt mit dem geräumigen Tremola auf Tourentauglichkeit.



Heidenwag spekuliert mit dem edlen Troika auf geldschwere Kundschaft (o.). Ein direkt angelenkter Stoßdämpfer verleiht dem Troika überraschend gutes Federungsverhalten (l.).

(siehe TF 3/99). Mit integrierter Knautschzone, Styling-Retuschen und dem Fahrgestell des Tremola steht er nun auch für starre Kombinationen zur Wahl.

In einem Punkt sind sich alle drei Hersteller einig: Räder und Radführungen der R 1200 C bleiben unangetastet. Bei Sauer und Armec nicht nur, weil eine Schwingengabel und Pkw-Reifen das Erscheinungsbild des weißblauen Cruisers zum Nachteil verändern würden, sondern weil die Zugmaschine wahlweise auch solo gefahren werden darf. Eine Schnellkupplung ermöglicht das problemlose Abkoppeln der Brems hydraulik. Heidenwag verzichtet auf diese Option. Durchaus begründet, denn die flächige Abnutzung der Reifen im Gespannbetrieb

verschlechtert das Fahrverhalten beim anschließenden Solofahren. Und erfahrungsgemäß nutzen ohnehin die wenigsten Leute diese Möglichkeit, auch wenn sie beim Kauf darauf beharrt haben.

Einmal Beiwagen, immer Beiwagen – die Entscheidung fällt bei allen drei Gespannen dank ihres ausgewogenen Fahrverhaltens leicht. Völlig untypisch für diese Gattung Zugmaschinen bringt die R 1200 C von Haus aus nur 86 mm Vorderradnachlauf mit. Entsprechend leicht ist sie auch mit Seitenwagen zu lenken, ohne daß die Fahrwerkgeometrie geändert werden müßte. Dabei lassen sich alle drei Probanden hinreichend feinfühlig dirigieren und neigen in keiner Weise zum Lenkerflattern. Armec und Hei-

denweg verzichten völlig auf einen Lenkungsdämpfer, auch Sauer fand eine derart ausgeklügelte Fahrwerk-Abstimmung, daß das serienmäßige Hydraulikelement von LSL mit der weichsten Einstellung auskommt.

Obwohl der originale Geweihlenker die Lenkarbeit zusätzlich vereinfacht, dürften vor allem kleine Fahrer kaum glücklich mit ihm werden. Da die Handgriffe relativ hoch und weit vorne platziert sind, läßt sich der überraschend kleine Wenderadius nur mit Verrenkungen nutzen. Hier empfiehlt sich eine Umrüstung auf den etwas niedrigeren Tourenlenker von Wüdo (300 Mark). Dort gibt es auch weiteres sinn- und schmuckvolles Zubehör wie das Streamline-Windschild (397 Mark) oder größer dimensionierte Classic-Kotflügel.

Auf trockenem Asphalt zeigt sich, daß alle drei Kombinationen in Linkskurven satt liegen. In Rechtskurven tendiert der Sonnenwind unbeladen deutlich eher – aber keineswegs gefährlich früh – zum Steigen als seine Mitstreiter. Kein Wunder: Der Doppelsitzer baut nicht nur schmaler, sondern im Hinblick auf den zulässigen Vierpersonenbetrieb auch leichter. Heidenwag bemühte sich dagegen bewußt um Schwerpunkt-Optimierung: »Wir rechnen hauptsächlich mit wenig versierten Kunden und wollen deshalb auf Nummer Sicher gehen.« Der Tremola bringt allein durch seine Bauweise mehr Masse mit.

Der lange Radstand und die runde Kontur der Reifen garantieren für alle drei Proban-

Zum sportlichen Fahren sind die Cruiser-Gespanne nicht gedacht



Universalgenie: Mit seiner Monoposto-Schnauze macht sich der Tremola I auch neben der R 1200 C gut.



Das hohe Heck bietet viel Platz für Gepäck und schützt die Besatzung vor Zugluft und Abgasen. Auf Wunsch gibt es einen separaten Zusatztank (l. und u.).

den exzellenten Geradeauslauf selbst auf Straßen mit ausgeprägten Spurrinnen. An der Kurstreue ändert sich auch nichts, wenn man die respektable Verzögerungsleistung ernsthaft ausnutzen muß. Bei Armec ist die Trommelbremse des Tremola hydraulisch mit dem Pedal gekoppelt. Heidenwag und Sauer kombinieren ihre Seitenwagen-Sättel dagegen mit der vorderen Doppelscheibenanlage, wobei letzterer als Option (640 Mark) eine zweite Zange zum Anschluß an die Fußbremse anbietet.

Dabei will das Cruiser-Trio am wenigsten zum sportlichen Fahren animieren. Dennoch wird man überrascht sein, wie flott es bei Bedarf vorwärts geht. Die Originalfederbeine reichen auch für diesen Fall, allerdings läßt besonders der Heckdämpfer bei kurzen Fahrbahnstößen den Komfort vermissen, den man von einem Cruiser erwartet. Auch in diesem Punkt verspricht Wüdo Hilfe: Mit den Technoflex-Dämpfern (vorne 799 Mark, hinten 1.148 Mark, mit Ausgleichsbehälter 1.598 Mark)



Beim Sauer-Cruiser findet sich ein verstellbarer LSL-Hydraulikdämpfer (o. r.). Das Sonnenwind ist für vier Personen zugelassen, solange das zulässige Maximalgewicht eingehalten wird.



Im zweiplätzi-gen Sonnenwind sitzen die Mitfahrer wie auf einem Motorrad. Der Stauraum reicht nur für Kleingepäck.



soll sich das Ansprechverhalten spürbar bessern.

Für die Beiwagenfederungen ist Nacharbeit dagegen überflüssig. Die Qualitäten der Sauerischen Schräglenker-Langschwinge und des Hebelsystems von Armec sind lange bekannt. Heidenwag mußte dagegen absolutes Neuland beschreiten, da die BMW-Designer ein direkt abgestütztes liegendes Federbein strikt vorgeben. Doch nach diversen Berechnungen und Versuchen hatte er auch diesmal wieder ein Optimum ausgetüftelt.

Daß sich die R 1200 C besonders wegen ihres kultivierten sowie drehmomentstarken Motors für das dritte Rad empfiehlt, konnten wir bereits vor gut einem Jahr mit dem Walter Freeway erfahren. Mit seinem satten Durchzug überspielt der



Das Troika hebt sich durch edles Material wie Mahagoni-Holz und Echtleder von der Konkurrenz ab.



Für das Gepäck muß ein aufgeschnallter Koffer reichen (l.). Hilfsrahmen und Boot sind mit der Zugmaschine verschraubt (u.).

Vierventiler, daß die Endübersetzung für den Gespanntrieb eigentlich zu lang ist. Lediglich im Bereich der Höchstgeschwindigkeit zeigen die 61 PS deutlich ihre Grenzen auf, mehr als 140 km/h ist mit den schwergewichtigen »Windrührmaschinen« kaum drin. Der Kraftstoffverbrauch liegt im Mittel bei gut acht Litern, auf der Autobahn werden schnell mehr als neun daraus.

Wie dehnbar der Begriff Tourentauglichkeit ist, führen uns immer wieder Leserberichte vor Augen. Insofern sind wir weit davon entfernt, Troika und Sonnenwind wegen ihrer Offenherzigkeit pauschal als ungeeignet zu verurteilen. Dennoch bestätigt der praktische Versuch, was der erste Eindruck ahnen läßt.



Wirklich geborgen sitzt man nur im geräumigen Tremola, für den Armec als Schlechtwetterschutz zusätzlich eine Kajakdecke anbietet. Im schlankeren, dennoch aber keineswegs engen Troika geht es schon wesentlich luftiger zu, wengleich hier zumindest die Beine kaum Windwirbelungen ausgesetzt sind. Dagegen stellt das Konzept des Sonnenwinds etwaige Passagiere fast völlig mit ihrem Chauffeur gleich. Mit dichter,

Technische Daten BMW R 1200 C

Motor: Leistung 45 kW (61 PS) bei 5000 U/min, max. Drehmoment 98 Nm bei 3000 U/min, Hubraum 1170 cm³, luft-/ölkühler Zweizyl.-Viertakt-Boxermotor, vier Ventile pro Zyl., 700-Watt-Lima, Batterie 12 V/19 Ah, E-Starter
Fahrwerk: Leichtmetall-Gußrahmen mit angeschr. Stahlrohr-Rahmenheck und angeschr. Hilfsrahmenteil, mittragender Motor, v. Telelever, ein Federbein, 145 mm Federweg, h. Monoleverschwinge, ein Zentralfederbein, 100 mm Federweg, Bereifung v. 100/90 H 18 und h. 170/80 H 15, v. hydr. bet. Zweischeibenbremse, h. hydr. betätigte Scheibenbremse, d v. 305 mm und h. 285 mm
Maße und Gewichte: Tankinhalt 17 l, Wendekreis rechts 4,50m (Mitte Hinterrad)

GIWI PARTS
 ROAD TRAVELLER for you!
 ABE TV
 1957
 UNIVERSAL-SCHEIBE
 Unsere neue Scheibe ROAD TRAVELLER fgt sich harmonisch in die Linie aller modernen Naked-Bikes ein, und bietet einen optimalen Wind- und Wetterschutz.
 Im Lieferumfang enthalten ist ein Universal-2-Punkt-Haltersatz, der an alle gängigen Lenker von 22 bis 26 mm paßt. Farbe: get nit.
 Katalog gegen 3,30 DM in Briefmarken
 JF MOTORSPORT GMBH / Dieselstr. 10
 D-61239 Ober-Mrlen / Bezug im guten Fachhandel!

warmer Bekleidung und der entsprechenden Einstellung kann man aber auch in unseren Breiten auf solch »exotische« Weise beifahren.

Stellt sich nur die Frage, ob die von Sauer anvisierte Klientel eine entsprechend sportliche Grundhaltung mitbringt. Für unseren Sitzgeschmack könnte der Mitteltunnel etwas schmaler ausfallen. Das Troika setzt zum Einsteigen die meiste Gelenkigkeit voraus. Heidenwag erwägt derzeit, die bislang noch starr verschraubten Armlehnen schwenkbar anzulernen.

Auch in puncto Gepäckunterbringung erweist sich der Tremola als die geräumigste und praktischste Gondel. Das Heckabteil des Sonnenwinds

Erst mit Drahtspeichenrad wird ein Beiwagen zur echten Cruisergondel.



fällt deutlich kleiner aus: Eine volle TF-Rolle läßt sich nicht unterbringen. Bewußt läßt Sauer den toten Raum unter der Polysterschale ungenutzt, um die Sonnenwind-Eigner nicht zum Überladen zu verführen. Den nach hinten klappbaren Kofferraumdeckel hat er für die Serie bereits vergrößert und mit einem solideren Scharnier als bei unserem Prototypen versehen. Troika-Teams müssen sich mit einer eigens für dieses Gespann hergestellten Tasche begnügen. Auch hier noch Vorerienstand: Später soll eine aufwendigere Halterung die Ver-

weildauer beim Be- und Entladen verlängern. Heidenwags Hintergedanke: »Schließlich wollen die Besitzer beim Parken am Golfplatz doch als solche identifiziert werden...«

Klare Sache – auch wenn der Fahrspaß nicht zu kurz kommt, steht die Schau zumindest bei Troika und Sonnenwind absolut im Vordergrund. Hochwertige Verarbeitung ist dabei für alle drei Hersteller unbedingte Voraussetzung. Dabei versucht das Troika mit aufwendiger Machart und edlen Details, sich von der Konkurrenz abzuheben. Abgelagertes Mahagoniholz, aus dem vollen gedrehte Armlehnen und Echtleder-Sitzbezüge treiben den Preis auf die schwindelnde Höhe von 77.000 Mark. Da scheinen Sonnenwind und Tremola fast schon Sonderangebote.

Axel Koenigsbeck

Die Seitenwagen im Vergleich

	Troika SR 1200 C	Sauer Sonnenwind	Armec Tremola I
Rahmen:	Unterflur aus Rundrohr	Unterflur aus Vierkant- und Rundrohr	Unterflur aus Rundrohr
Boot:	GfK-Boot	GfK-Boot	GfK-Boot
Anschlüsse:	Vierpunkt	Vierpunkt	Fünfpunkt
Schwinge:	gezogene Schwinge	gez. Schräglenker-Langschw.	Zugschwinge
Federbein:	eins	eins	ein, mit Hebelumlenkung
Federweg:	60 mm	60 mm	70 mm
Bereifung:	140/90 x 15	135/80 x 13	185/50 R 14
Bremse:	mit V-Bremse hydr. gekoppelte Scheibenbremse	Scheibenbremse, je ein Bremsattel hydr. mit V.-Rad und H.-Radbremse gekoppelt	Trommelbremse mit Hinterradbremse hydraulisch gekoppelt
Maße und Gewichte:			
Leergewicht:	390 kg	360 kg	390 kg
zul. Gesamtgewicht:	600 kg	630 kg	650 kg
Radstand:	1650 mm	1650 mm	1650 mm
Spurweite:	1260 mm	1215 mm	1270 mm
Vorlauf:	420 mm	400 mm	380 mm
Vorspur:	5 mm	15 mm	10 mm
Nachlauf:	86 mm	86 mm	86 mm
Preis Komplettgespann:	77.350 Mark	ab 49.880 Mark	ab 49.850 Mark
Umbau (ohne SW-Lack)	–	ab 22.000 Mark	ab 21.500 Mark
Hersteller:	Heidenwag & Krautter, Siechenfeldstraße 28, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/70040	Sauer, Ellerüher Weg 2-4, 24398 Brodersby, Tel. 04644/893	Armec, Lohrensäge, CH-6020 Emmenbrücke, Tel. 0041/41/2807500