



Cruiser-Gespanne: Schöne Schaustücke

Schon lange bevor die Cruiser auf den Motorradmarkt kamen, hatte die Beiwagenbranche passende Gondeln parat. Für die Suzuki VL 1500 LC reaktivierte Watsonian das Modell Monaco, Walter rekrutierte den Freeway King für die Kawasaki Drifter.

Als Watsonian vor dreißig Jahren den Monaco entwarf, dachten niemandem nur ansatzweise, daß dieser Beiwagen für ein Motorrad des ausklingenden Jahrhunderts wie geschaffen sein könnte. Und als sich Helmut Walter 1996 entschloß, das legendäre Indian-Boot durch zwei Replicas zu würdigen, schwante dem Hessen gewiß nicht, daß Kawasaki einige

Zeit später ein im Stil perfekt harmonisierendes Basismotorrad anbieten würde. Doch nun hat zusammengefunden, was zusammengehört: Watsonian-Importeur Lohré verpaßte der »Legendary Classic« mit konstruktiver Hilfe von Peter Stern den ur-britischen Pantoffel, und Walter kombinierte seinen Freeway King mit der großen Drifter.

Der Monaco ist ein reiner Einplätzer und baut entspre-

chend schmal und leicht. Dagegen versucht der Freeway King als Anderthalbsitzer, die Ansprüche einer Kleinfamilie zu erfüllen. Als Pendant zum Monaco hätte der schmalere Freeway Roadster eher für diesen Vergleich getaugt. Doch auf der anderen Seite lassen sich so die Vor- und Nachteile unterschiedlich großer Beiwagen gut aufzeigen.

Da die Fahrwerke beider Cruiser eine solide Basis bilden, hält sich der Aufwand für den Beiwagenanbau in Grenzen. Stern verschraubt den Monaco über fünf Streben mit dem Doppelschleifenchassis der Legendary Classic. Walter verstärkt den Rahmen der Drifter mit einem zusätzlichen Unterzug rechtsseitig, beschränkt sich zum Bootsanschluß aber auf vier Punkte. Die mit 41 Millimeter Stand-



Beim Freeway King sorgt ein Stoffdach für perfekten Wetzschutz (o.). Im Monaco haben nur kleine Passagiere genug Armfreiheit (darunter).

rohr-Durchmesser stabilen Telegabeln finden ebenso weiter Verwendung wie Räder und Reifen der Zugmaschinen. Sinnvollerweise hat der TÜV

Eine Tür erleichtert beim Freeway King das Einsteigen (r.). Beim Heck rangiert Styling vor Platzangebot (u.).



für das Suzuki-Gespann die originalen Leichtmetallräder akzeptiert.

Gewaltige 165 Millimeter Nachlauf lassen das Dirigieren der Drifter schnell zum Kraftakt ausarten. Nur mit gezieltem Einsatz von Gas und Bremse meistert man kurvige Landstraßen, ohne nach einer größeren Tour mit dicken Armen abzusteigen. Wendiger gibt sich die VL 1500 LC, doch auch mit ihr heißt es: Hineinbremsen in Linkscurven und Gasgeben in Rechtscurven. Wer solche Tugenden nicht pflegen möchte, kann bei bei-

Beim Monaco läßt sich das Top aufklappen (o.). Ein Stoffdach kann in Verbindung mit der Scheibe nicht montiert werden (r.).

rück: Erstens baut sie mit dem Monaco schmaler, und zweitens verfügt sie über 4,5 Zentimeter mehr Radstand. Davon profitiert insbesondere der Geradeauslauf, bei der Kawasaki muß man im Bereich über 100 km/h stärker gegenlenken. Wer überwiegend alleine fährt, ist allein deshalb mit dem schlankeren Freeway Roadster besser beraten. In einem Punkt bringt Baubreite allerdings klare Vorteile: In



Rechtskurven kommt der Freeway King wesentlich später hoch. Der Monaco hat der dicken Suzuki hier wenig entgegenzusetzen.

Unabhängig davon stimmt die Drifter beim Bremsen wenig fröhlich. Die Gabel ist zu weich gedämpft, mit stärkeren Federn und anderer Ölfüllung läßt sich in diesem Punkt jedoch Abhilfe schaffen. Dagegen kann man die mäßige Verzögerungsleistung der Einzelscheibenbremse vorne nicht mit derart geringem Aufwand verbessern. Entscheidend forscher packt die Bremsanlage der VL 1500 LC allerdings auch nicht zu.

Mit der Drifter darf man wahlweise solo fahren, zur leichteren Beiwagen-Demontage koppelt Walter die Scheibenbremse des Freeway King

über ein Mitnehmerpedal an den Fußhebel. Als eleganterer Lösung bietet sich die rein hydraulische Kombination über die neuerdings vom TÜV genehmigten Schnellkupplungen an. Damit ließe sich dieser Bremsenverbund in Ansprechverhalten und Dosierbarkeit zusätzlich optimieren. Stern kann sich dagegen ohne Not für einen einfachen Hydraulikverbund der Scheibenbremsen im Heck und am Bootsrand entscheiden, da die Option des wahlweisen Solobetriebs bei der Suzuki fehlt.

Mit 1500 Kubik versprechen die beiden V-Motoren viel Dampf bei niedrigen Drehzahlen. Diesen Erwartungen werden sie auch vollauf gerecht, die eigentlich für den Beiwagenbetrieb zu langen Endübersetzungen wissen sie locker zu überspielen. In der Disziplin Höchstgeschwindigkeit gelingt den dicken Twins dieses Kunststück jedoch nicht mehr, die 140-km/h-Marke erreichen sie lediglich in der vierten Schaltstufe. Für ein Cruiser-Gespann dürfte es jedoch kaum ein Manko sein, wenn der fünfte Gang als Overdrive fungiert.

In puncto Laufkultur ist die Drifter der Legendary Classic klar überlegen, ihr Viertakter läuft in allen Drehzahlbereichen weicher. Den Passagieren kann dies gleich sein, denn bis in den Seitenwagen dringen die Schwingungen auch bei der Suzuki kaum

Mit 1500 Kubik versprechen die beiden V-Motoren viel Dampf

durch. Diese sammelt beim Spritverbrauch Pluspunkte. Unsere Messungen ergaben acht Liter im Mischbetrieb und neun Liter bei strammer Autobahnfahrt. Trotz moderner

Benzin-Einspritzung schluckt die Drifter zirka einen Liter mehr, was möglicherweise auf die ungünstigere Aerodynamik des breiten Freeway King zurückzuführen ist. Für die Kawasaki ist Kraftstoff in Super-Qualität vorgeschrieben, doch auch der Suzuki-Motor fühlt sich mit mehr Oktan besonders bei niedrigen Drehzahlen wohler.

Neben der Optik bestimmt auch der Platzbedarf die Wahl des Beiwagens. Für derartige Cruiser ist Walter mit seinem reichhaltigen Programm hier klar im Vorteil: Der einsitzige Freeway-Roadster reicht vom Raumangebot her für Touren zu zweit, mit dem deutlich

Fünf Streben verbinden VL 1500 und Monaco (o.). Die Drifter darf nach Lösen der vier Anschlüsse solo gefahren werden (L).

breiteren Freeway King läßt sich zusätzlich noch ein Kind auf Reisen mitnehmen. Prinzipiell bietet auch Watsonian eine familienfreundliche Alternative zum Monaco, doch stellt man sich unter einem stilvollen Cruiser-Beiwagen gewiß etwas anderes vor als die antiquierten Großraumgondeln Oxford und Cambridge.

Der Monaco wirkt größer, als er ist. Mitfahrern mit mehr

Walter-Kawasaki VN 1500 Drifter

Motor: Leistung 47 kW (64 PS) bei 4700 U/min, max. Drehmoment 113 Nm bei 2800 U/min, Hubraum 1471 cm³, flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, vier Ventile pro Zylinder, 322-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 V/18 Ah, Elektrostarter

Kraftübertragung: hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardanwelle

Fahrwerk Motorrad: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, Telegabel mit 150 mm Federweg, Zweiarms-Stahlschwinge mit zwei Federbeinen, 100 mm Federweg, Drahtspeichenräder, Bereifung v. 130/90 x 16, h. 150/80 x 16, v. und h. hydr. bet. Scheibenbremsen, d v. 300 mm, h. 270 mm

Fahrwerk Seitenwagen: Unterflur-Kastenrahmen aus Stahlrundrohr, GfK-Boot, Vierpunktanschluß, gezogene Schwinge mit einem Federbein und 60 mm Federweg, Bereifung 125 R 15 auf Drahtspeichenrad, per Mitnehmerpedal mit Hinterbremse kombinierte hydraulische Scheibenbremse, Durchmesser 220 mm

Maße und Gewichte: Leergewicht vollgetankt 422 kg, zul. Gesamtgewicht 751 kg, Radstand 1655 mm, Spurweite 1450 mm, Vorlauf 350 mm, Vorspur 20 mm, Nachlauf 165 mm, Wendekreis rechts (Mitte Hinterrad) 5,70 m und links (Mitte Seitenrad) 8,90 m, Tankinhalt 16 l, Kraftstoffverbrauch 8 l/100 km Super

Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h

Preis: Komplettumbau 15.000 Mark

Hersteller: Walter, Zur Weißen Brücke 4A, 34590 Wabern-Harle, Telefon 05683/7271

Solche Cruiser-Gespanne kauft man aus dem Bauch heraus

Der Freeway King verbindet dagegen Cruiser-Optik mit dem Komfort eines Familientourers. Ein Türchen erleichtert das Einsteigen. Optimal wäre es, wenn sich zusätzlich das gut schützende Windschild vorklappen ließe. Die Sitzbank bietet Platz für einen schlanken Erwachsenen und ein halbwüchsiges Kind, unter dem Kofferraumdeckel lassen sich wie im Monaco eine TF-Rolle samt einiger kleiner Gepäckstücke unterbringen. Gemessen an anderen Großgondeln von Walter nicht gerade viel Stauraum, doch wird man für ein so gelungenes Styling immer funktionelle Abstriche machen müssen.

Gute Verarbeitung und Hydraulikheber für die Heckklappe runden das positive Gesamtbild ab.

Den oben angesprochenen Kritikpunkten dürfte ohnehin keine große Bedeutung zukommen, denn solche Cruiser-Gespanne kauft man in erster Linie aus dem

Bauch heraus. Da stört es kaum, wenn die Motoren oberhalb der BAB-Richtgeschwindigkeit müde werden, die Federung etwas schwammig arbeitet oder der Einstieg ins Boot akrobatische Fähigkeiten voraussetzt. Entscheidend ist der Spaßfaktor, und den bieten beide Gespanne in hohem Maße. Und wenn es nun partout nicht die Suzuki oder die Kawasaki sein darf oder wenn unbedingt der Monaco oder Freeway King her muß: Beide Motorräder lassen sich auch über Kreuz mit den vorgestellten Beiwagen kombinieren.

Axel Koenigsbeck



Die Windschilder stammen aus dem Original-Zubehör.

als 1,75 m Körpergröße mangelt es an Beinfreiheit, und im Armbereich baut das Britenboot schmal. Zum Ein- und Aussteigen muß man gelenkig sein. Die Montage des Allwetterdaches ist nur in Verbindung mit einer hohen Windschutzscheibe möglich. Will man bei den Walter-Beiwagen in den Genuß eines solchen Wetterschutzes kommen, fällt der Freeway Roadster durch das Raster – der verfügt nur über eine kleine Aero-Screen-Scheibe.

Watsonian-Suzuki VL 1500 LC

Motor: Leistung 50 kW (68 PS) bei 4800 U/min, max. Drehmoment 114 Nm bei 2300 U/min, Hubraum 1462 cm³, luft-/ölgelühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, drei Ventile pro Zylinder, 350-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 V/14 Ah, Elektrostarter

Kraftübertragung: hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardanwelle

Fahrwerk Motorrad: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr mit verschraubten und verschweißten Hilfsrahmenteilern, Telegabel mit 140 mm Federweg, Zweiarms-Stahlschw. mit Zentralfederbein, 118 mm Federweg, Alu-Gußräder, Bereifung v. 150/80 x 16, h. 180/70 x 15, v. und h. hydr. bet. Scheibenbremsen, d v. 300 mm, h. 275 mm

Fahrwerk Seitenwagen: Umlaufender Rohrrahmen mit Unterzügen, GfK-Boot, Fünfpunktanschluß, geschobene Schwinge mit einem Federbein und 60 mm Federweg, Bereifung 125 R 15 auf Drahtspeichenrad, hydraulisch mit Hinterradbremse kombinierte Scheibenbremse, Durchmesser 180 mm

Maße und Gewichte: Leergewicht vollgetankt 420 kg, zul. Gesamtgewicht 675 kg, Radstand 1700 mm, Spurweite 1230 mm, Vorlauf 410 mm, Vorspur 30 mm, Nachlauf 138 mm, Wendekreis rechts (Mitte Hinterrad) 4,58 m und links (Mitte Seitenrad) 6,90 m, Tankinhalt 15,5 l, Kraftstoffverbrauch 8,2 l Normal

Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h

Preis: Komplettumbau 15.140 Mark

Hersteller: Stern, Bahnhofstraße 3, 94333 Geiselhöring, Telefon 09423/902214