

Finest Sidecar

Eines ist sicher: Die unzählbare Innovationskraft der australischen Gespannbauer lässt die hiesigen Fachwerkstätten abgelebt und greisenhaft erscheinen. MOTORRAD-GESPANNE möchte es nicht versäumen, eine Schöpfung der australischen Gespannbaukunst vorzustellen.



Endlich ein Gespann, das auch nach dem dritten Blick noch Feinheiten in Verarbeitung und Design offenbart. „Vollendet-genial“ und „begnadet“ sind Worte, die mir in den Sinn kommen. Ich will das Unmögliche versuchen. Ich will meine Euphorie beiseite legen und das Gespann sachlich, emotionslos, linkshirnig und nüchtern betrachten.

Zunächst fallen die Ultraquerschnitt-Sechsspeichenräder auf. Sie geben dem Fahrzeug eine vierschrotige, aber auch athletische Figur. Das Vorderrad befindet sich in der Obhut einer Parallel-Doppelneigerschwinge, die vollstes Vertrauen in Forschungsergebnisse von hoch spezialisierten Metallographen setzt.

Das Motorradfahrwerk in Doppelschleifenrahmen-Ausführung bietet auf den ersten Blick nicht die Innovationsfreude anderer Komponenten. Aber auch hier offenbart sich eine ganzheitliche Konzeption. So wird durch gewichtsreduktive Rohrquerschnitte auch bei Landstraßen zweiter Ordnung eine geradezu heimelige Fahrwerksabstimmung erreicht.

Der Lenker, eine orthopädische Meisterleistung, fordert vom Chauffeur eine kompromisslos gesunde Körperhaltung,

während die Wirbelsäule fast unmerklich vom langstreckentauglichen Schwingsattel abgewippt wird.

Kommen wir zum Herz der Zugmaschine. Das komplette Antriebsaggregat ist korrosionsgeschützt und resonanzmindernd gekapselt. Mit einem Schnellspannverschluss lässt sich der Zylinder abnehmen, wobei sich dann der Blick im Kurbelgehäuse verliert. Der Krümmer, als Vorresonanz-Röhreneinheit in 5/4 Zoll ausgebildet, endet im Carbon-Edelschalldämpfer.

Das Getriebe – selbstredend als separate Baugruppe angeflanscht – wird hydropneumatisch mittels Handschaltung betätigt. Während über den Hebel am rechten Lenkerende Gas gegeben wird, führt das Hantieren am linksseitigen Hebel über einen Drehmomentwandler zum sofortigen Stillstand des Hinterrades. In Anbetracht des gewählten Reifenmaterials (St 54) beantwortet sich die Frage nach einem Bremslicht.

Der Beiwagen: Eine Offenbarung im Seitenwagenbau. Warum, so muss man fragen, haben uns die europäischen Gespannbauer noch keine solch zeitlose Beiwagenform präsentiert? Beim Betrachten dieser Bootsform hört man förmlich das laute JA zur

synergetischen Verbindung von Praxistauglichkeit und überwältigendem Design.

Einige Highlights: Ein Beiwagen, in dem auch Füße mit Schuhgröße 46 noch bequem Platz haben. Innenraum und Stauraum wurden durch perfekte Ergonomie verschmolzen. Zur Vollausrüstung gehören CB-Funk, Anhängerkupplung, eine Haltestange die ihrem Namen Ehre macht, multifunktionales Gepäckgitter am Heck und das Beiwagenrad: Die ultimative Antwort zum Thema Aquaplaning. Dass der Hersteller den Pazifik-Paint-Award gewonnen hat, muss man voraussetzen.

Dass Gespanne Spaß machen, ist bekannt. Doch es bedarf immer wieder eines Beweises, der unwidersprochen bleiben sollte. ■

Bernhard Götz

Wir danken unserem Leser Marcel Schmid, CH, der dieses Gespann auf der South Coast Strecke Richtung Albany in Südastralien fotografierte.