



Ralph Kalich übernahm den Gespannbesitz seines Bruders. Ihm stand er auf eine alte Schwenker-Peugeot und baute einen. Sein Grinsen verrät eine gute Entscheidung. Viele folgen

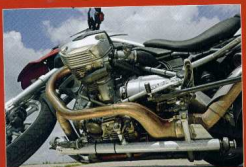


# SCHWENKER-GESPANN

Gespann fahren mit Schräglage – das geht! Aber nur mit einem Schwenker, bei dem das Motorrad am Drehgelenk schwingen kann. Eine Ausfahrt mit so einer Konstruktion wurde zu einer Lektion in Sachen **FAHRFREUDE**

TEXT: TIMO GRASMANN FOTOS: MID

TEST



Unter der Ölwanne ist der Hilfsrahmen im vorhandenen Rahmen geschnitten. Rechts und links sitzen die Kugellager auf dem Zapfen



Der An- oder Abbau des Beiboots dauert eine Minute. Die vordere Aufnahme ist etwas höher, so zieht das Swing-Fahrgestell besser in die Spur



Das Kugellager mit Teflonbuchsen der Firma Akabuhl sorgt für spielfreies Lauf. Die Buchse wird auf dem Zapfen mit einer Bundschraube fixiert



Links: Der 45-Grad-Anschlag für maximale Schräglage in Rechtskurven. Rechts: Die Parkstütze wird am Rahmen aufgesteckt

Es ging voll rein. Voll in Schräglage. Links wie rechts – was für ein Spaß. Zugabe, davor war unsere Redaktion dem rot-silbernen Schwenker-Gespann gegenüber schon etwas skeptisch. Wir sind schließlich ein Motorrad-Magazin und kein Dreirad-Club. Aber was fahrdynamisch mit dem Schwenker-Gespann vom Kalich geht, ist einfach unglaublich.

Ralph Kalich, der seit den schmerzhaften Gespannbauteil weiß um das Image-Problem von Gespannen. Sie sind nicht gerade angesagt beim echten Zweirad-Fan, wie beispielsweise dem Objektfeind dieser Magazine, der vom Schwenker lange nichts wissen wollte.

Solchen Gespannsgewinn fährte Schräglage, die Adrenalin-ausschüttung, die Dynamik eines Einspurfahrzeugs. Und weil Ralph Kalich dies nach jahrelangem Stargespannbau auch so ging, erinnerte er sich an "Taten aus dem Jahre 1935,

in welchem das System des Schwenkers beschrieben wird. Diesen plante er sich 1992 auf die Werkbank und fing an, eine moderne Konstruktion dieser komisch aussehenden Dreiräder auszutüfeln, bei denen das Motorrad in Schräglage geht und der Beiwagen horizontal nebenher rollt.

Ich sitze jetzt auf Kalichs BMW R 1200 GS-Swenker, schau von oben unter zum flachen Rahmen, auf dem das Beiboot liegt. Ja, ist ein klein, aus 503-Bauzahl zusammen-

Es berührt sich nichts, und das Bein kommt man sich auch nicht an. Obwohl es so aussieht

Boizen liegen und dem Secker für die Elektrik rücken – fertig! Ich werde jetzt aber mit Boot loslegen. Das wird schon, doch nicht. Ich und GS fahren kann ich ja, hab ich schon oft gemacht, hab' ja selbst eine 11er. Aber schnell merke ich, ganz so einfach geht das hier doch nicht. Beim Gasgeben zieht das Dreirad nach links, beim Gas Wagnahmen schiebe es nach rechts. Der Wagen drückt und zieht an der GS. Anständig wieder sich mich und halte dagegen. Was aber

überflüssig ist, so stark sind die Lenkmomente, die durch das asymmetrisch stehende dritte Rad entstehen, doch nicht. Ich muss den Schwenker einfach entspannt rollen lassen. Trotzdem, in den ersten Kurven im Wägengebiet vom badi-sch-schwäbischen Godesheim, wo Kalich seine Werkstatt hat, verhaue ich die Linien. Der exakte gesetzte Lenkimpuls sitzt nach nicht im Handgelenk, das Gefühl für die Dosierung fehlt. Aber das kommt, Kalich, der



Was hier gestellt ist, geht tatsächlich auch im Fahrbetrieb. Beim sehr schrägen Fahren kann es passieren, dass sich Fahrer und Beipassagen leicht berühren. Macht aber nichts

## Das Fahrgefühl ist ganz nah am Solomotorrad. Der Spaß ist einzigartig

angeschraubt. Vorne und hinten am Hilfsrahmen sitzen zwei Zapfen. Die Gegenstücke, zwei spielfreie Kugellager am Beiwagenrahmen, sind hier drauf geschoben und gesichert – konstruktiv einfach und gut geworden funktionieren sie ähnlich wie Schärner. Rahmen und Boot wiegen zirka 70 Kilogramm. Und natürlich hat der TÜV dies alles abgeprüft. Kalich hat den Beiwagen abmontiert. Er hat eine Minute dafür gebraucht. „Ganz einfach“, sagt er, „wollt du ohne Boot fahren, ist es ganz schnell weg. Dafür muss man nur den

Der „Kalich-Swing-Uniboot“ steht sauber da. Je nach Marke und Modell hat es das Peil ab 6000 Euro. Ausstattung, Lack oder Beiboot sind individuell wählbar



TEST

mit dem Gespann in voller Schräglage Minuten Reite um mich fahren kann, sagt: „Die meisten, die einen Schwenker Probe fahren, wackeln ein bisschen unsicher von hier los und kommen mit dem irritierten Grinsen zurück.“ Gut, vielleicht liegt das auch an dem ein oder anderen Witz, den Kalich zwischendurch gerne macht. Er ist heutzutage gelernt. Seine beiden Töchter und da, beide erlernte Beiboot-Pilotinnen. Sein Frau würde an gerne einen Kaffee machen, aber wir verarmen es ständig, das verlockende Angebot auch wahr zu nehmen. Denn irgendwie wird das Thema Dreirad immer spannender.

## Von drei auf zwei Räder umzurüsten, dauert eine starke Minute

Wir stehen in der Werkstatt vor einem großen roten Beiboot. Die GS-Schalen, line Kalich fertigen. Das rote Exemplar hier ist für eine badi-sch-schwäbische, die sich kürzlich einen Hund angeschafft hat. „Zehn bis 20 Prozent aller Kunden besitzen das Boot als Hunde-Transporter.“ Dafür bietet Kalich spezielle Spreitdecken mit Gummiboden und Befestigung an. Merkt kommt dann gar kein Sitz im Boot, sondern ein Hundekorb.



Asphalt, ganz knapp. Die gezogene Schwingen des Beiwagens droht Unbehoblen entgegen zu kommen. Es lässt sich gut reiten im Boot – aber auch verdammt heftig die Dynamik des Schwenkers erleben. Mir ist perplex. Das Fahren geht mir schon ganz natürlich von der Hand. Die Lenkimpulse sitzen. Die Schräglagen werden stärker. Rechtskurven geht das bei der 120er GS bis 45 Grad. Dann ist der Zylinder auf dem Anschlag auf Wackelwerk auf den Absoluten. Ich verlagere mein Gewicht nach unten, berühre Mio an der Schale, und ziehe am Gas. Dreiradfahren mit Kraftschluss in voller Schräglage. Man gewöhnt sich schnell dran. „Der nächste Schritt heißt Driften“, grinst Kalich. Linkerum ist alles anders. Der Fahrer entfernt sich sehr weit vom Beiboot. Es geht maximal schräg. Da geht, was geht. Ganz sicher fährst du nicht, ganz entspannt, wir haben sehr viel Spaß. Wir fahren Motorrad. Neben Mio ist das dritte Rad. Von mir 1290 Millimeter entfernt. Das bedeutet: Die Kurvenlenkung entsprechen denen eines Autos immer an der Mittellinie entlang. Wir halten. Mio merkt die Parkstütze. Ich steige ab. Mio aus, und uns ist klar: Gespannfahren macht aber so richtig viel Spaß. Danke.

Die Sicht des Passagers aus dem Beiboot. Die Fahrmaschine ist immer er voll mit. Schwere Maschine und die sehr niedrige Straßentlage erleichtern es bei Kart fahren

Kontakt: Ralph Kalich Fahrzeugtechnik 72080 Gersheim Telefon 07142 9501-77 Fax 78 www.kalich.de, info@kalich.de



In seinem eigenen Beiboot hat er zwei Stue drin – für die beiden Töchter. Den zweiten Klappbar, um besseren Einstieg hinten. Im GS-Boot auf diesem Seiten ist ein Einsteiger, der, sehr bequem, mit Hosenenträger. Hinter dem Sitz ist ein abschließbarer 10-Liter-Kofferraum. Der Überrollbügel darüber ist allerdings nur Stütz. Fotografen Mio muss jetzt im Boot mitfahren. Und, was soll ich sagen, sie lacht sich schlagig. Ich habe das Fahren mittlerweile ganz gut im Griff. Die Regenerie bei Mosbach rollt durch. Sie sitzt direkt auf dem

Im Rechtskurven drückt die Filtrkraft des Boots gegen das Motorrad. Außerdem zieht es. Einlenken muss deshalb mit Nachdruck passieren



Linkskurven benötigen Platz. Die Linie erreicht sich zwischen Gegenwehr und Fahrerhand ein. Man hat sich aber schnell daran gewöhnt