



Wie schräg sind 32 Grad Schräglage? Und was passiert danach? So lauten die drängendsten Fragen zweier MOTORRAD-Mitarbeiter, als sie die badische Ortschaft Gondelsheim verlassen. Dortselbst hat ihnen Ralph Kalich soeben seine jüngste Kreation anvertraut, eine Paarung aus BMW-Cruiser und selbst entwickeltem Beiboot namens Swing.

„Der Gummipuffer auf dem Seitenwagen-Rahmen stoppt die Schräglage nach rechts bei 32 Grad“, hatte der Erbauer kundgetan. Der Zwang zur Begrenzung leuchtete ein, als Kalich das Motorrad vom Seitenständer nahm und in Richtung Boot gleiten ließ: Irgendwann ist bei einem Schwenker-Gespann einfach Schluß mit Schräglage. Wobei im vorliegenden Fall nicht etwa die ausladenden Zylinder, sondern vielmehr die Auspuffanlage diese Grenze markiert. Sie hätte komplett neu um den hinteren der beiden Seitenwagenanschlüsse herumkonstruiert werden müssen, um noch mehr Schräglagenfreiheit zu realisieren. Na gut.

Mit dem insgesamt nur 70 Kilogramm schweren, recht schmal geschnittenen Boot Swing hat der bullige Boxer leichtes Spiel, beschleunigt munter aus niedrigen Dreh-



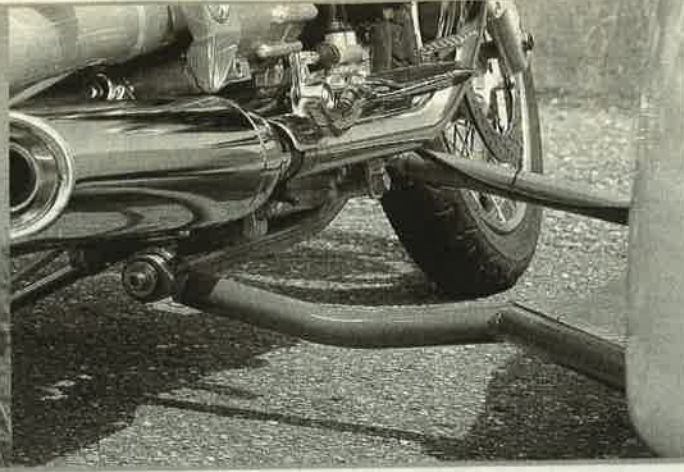
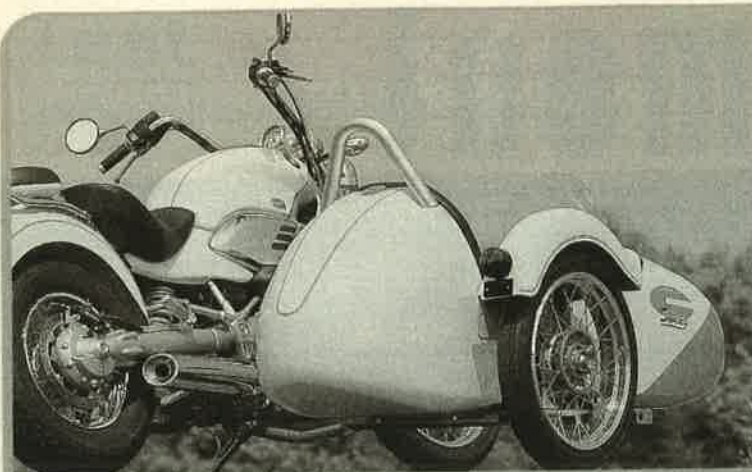
Kipp-Moment

Gespannfahren und Schräglagen genießen: Ralph Kalich spannt den BMW-Cruiser R 1200 C als Zugmaschine ein und läßt ihm – dank Schwenker-Beiboot Swing – dennoch alle Freiheiten. Fast alle.

Von Helmut Faidt und Fred Siemer; Fotos: Jörg Künstle



Gegensätze: Rechts rum wird's eng, links rum trennen Fahrer und Passagier beinahe Welten



Im Heck verbirgt sich ein großer Kofferraum, der Hilfsrahmen versteckt sich kaum sichtbar hinterm Auspuff

Fahrbericht

zahlen hoch. Freilich bedarf es einer gewissen Übung, Kurs zu halten, weil die Masse des Boots die BMW beim Gasgeben stets nach rechts ziehen möchte. Anders jedoch als bei einem starren Gespann ist es nicht mit kräftigem Gegenlenken getan: Das Motorrad macht auch eine kleine Verneigung nach rechts, die ausgeglichen werden muß. Die konstruktionsbedingte Instabilität erschwert zunächst sogar Wendemanöver: Ein Schwenker-Zugfahrzeug kann nämlich umkippen, beim Fußeln behindert rechts aber der Seitenwagen-Rahmen, und zusätzlich treten deutlich höhere Lenkkräfte als beim Solofahrzeug auf. Das will geübt sein.

Wohlthuend bekannt benimmt sich das Gespann beim Einlenken in Kurven. Nämlich fast wie ein Solo-Motorrad. Kein übertriebenes Gezerre an den Griffen, kaum lenkintensive Einflüsse des unbremsten Beiwagens. Kein Aufsteigen. Vor allem: kein Aufsteigen. Geht ja auch nicht. Freilich wird die Fuhre links herum schon ganz schön breit, wenn die BMW sich bis auf die Rasten hinunterwinkelt.

Und rechts rum? Also, 32 Grad Schräglage, behauptet der Beifahrer, sind ganz schön schräg, weil ihn bei geschätzten 25 schon der Rückspiegel im Boot besuchen kommt, bei

28 Körperkontakt zum Fahrer ansteht und bei über 30 der Platz nicht mehr reicht. Also rechts hinauslehnen. Was freilich Freude bereiten kann.

Der Fahrer wendet ein, 32 Grad seien nicht die Welt. Und dann macht er sich Gedanken, was denn passiert, wenn's mal Reserven braucht, weil eine Kurve zu schnell angegangen wurde. Weil: Driften wie mit einem normalen Gespann ist nicht. Womit der Kalich-Cruiser als beruhigendes Genußmittel entlarvt wäre. Als Ausflugsgespann, das vorzugsweise der Sonne entgegenstrebt. Dann macht sich im recht straff gefederten Boot schnell gute Laune breit: Rechts fliegen die Wiesen und Felder vorbei, links pendelt der chromblitzende Cruiser. Obendrein erlaubt der niedrige Sitzplatz noch aufschlußreiche Hörproben aus dem Innenleben eines BMW-Getriebes...

Und wenn alle genug geschwenkt haben, dann entsteigt der Passagier blitzfink und – dank des breiten Ausschnitts – auch ohne anzuecken. Freundlicherweise geht er noch zur Hand, wenn der Fahrer das gesamte Boot demontiert, bevor er zur Solo-Partie startet. Jawohl, zur Solo-Partie, denn darin liegt ein ganz besonderer Gag der Kalich-Konstruktion. „Drei Minuten“, so schwört der Erbauer, „braucht man zum Abbauen.“ Der Blick in den

Kfz-Schein beweist, daß es ihm tatsächlich gelungen ist, den wahlweisen Betrieb mit oder ohne Beiwagen vom TÜV genehmigen zu lassen.

Dieser Verlockung sind schon etliche Dutzend Gespann-Freunde erlegen. Wobei die wenigsten, das weiß Kalich, ständig davon Gebrauch machen. „Die meisten fahren immer mit Boot.“ Und sie fahren längst nicht nur

Cruiser: Eine besonders gelungene Variante läßt sich von einer Africa Twin bewegen, just ist ein BMW R 1100 R-Umbau in Arbeit. Und auf die unumgängliche Frage nach der Schräglagenfreiheit weiß Ralph Kalich eine beruhigende Antwort: „Die haben mehr, die Africa Twin zum Beispiel rund 45 Grad.“ Wie schräg also fährt ein Motorrad mit 45 Grad? □

Kalich-BMW R 1200 C/Swing

Daten

Motor: Luft-/ölkühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, Kurbelwelle längsliegend, je eine hochliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile, Stoßstangen, Tassenstößel, Kipphebel, Naßsumpfschmierung, elektronische Saugrohreinspritzung, Motormanagement, geregelter Drei-Wege-Katalysator, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 700 W, Batterie 12 V/19 Ah.

Bohrung x Hub 101 x 73 mm
Hubraum 1170 mm³
Verdichtungsverhältnis 10:1

Nennleistung 45 kW (61 PS) bei 5000/min
Max. Drehmoment 98 Nm (10 kpm) bei 3000/min

Kraftübertragung: Primärtrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardan, Sekundärübersetzung 2,54.

Fahrwerk: Tragende Motor/Getriebe-Einheit mit geschraubten Hilfsrahmen, längstenkergeführte Telegabel mit Federbein, Standrohrdurchmesser 35 mm, Eingelenk-Einarmschwinge aus Stahlrohr, Zentralfederbein, verstellbare Federbasis. Seitenwagen: Über Hilfsrahmen und Kugelgelenk-Köpfe

schwenkbar angelenkter Stahlrohr-Rahmen mit gezogener Schwinge. Doppelscheibenbremse vorn, Vierkolbensattel, schwimmend gelagerte Bremsscheiben, Ø 305 mm, Scheibenbremse hinten, Doppelkolbensattel, schwimmend gelagerte Bremsscheibe, Ø 285, Seitenwagenrad unbremst.
Speichenräder vorn 2,50 x 18
hinten 4,00 x 15
Seitenwagenrad 2,50 x 18
Reifen 100/90 H 18;
170/80 H 15; 90/90 H 18

Fahrwerksdaten: Radstand 1650 mm, Spurbreite 1270 mm, Vorlauf Seitenwagenrad 500 mm, Vorspur bei Geradeausfahrt 15 mm, Lenkkopfwinkel 60,5°, Nachlauf 80 mm, Federweg v/h/s 144/100/70 mm

Maße und Gewichte
Gewicht vollgetankt 330 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 615 kg
Zuladung 285 kg
Tankinhalt 17 Liter

Lieferbare Farben: Motorrad: Schwarz, Rotbraun, Elfenbein, Seitenwagen: nach Wunsch

Garantie ein Jahr auf alle Kalich-Umbauteile

Preis inklusive MwSt. für den Umbau bei Anlieferung des Motorrads 11 420 Mark