

# Solo mit Beiboot

Wer mit der Fahrphysik konventioneller Gespanne auf Kriegsfuß steht, muss deshalb nicht auf einen Seitenwagen verzichten. Denn das Swing-Konzept von Kalich erlaubt Schräglagen wie mit einer Solomaschine – zum Beispiel mit der BMW R 1200 GS.



Fotos: A. Koenigsbeck

**Trennungsschmerz in jeder Linkskurve:** Bis zur Reifenhaftgrenze lässt sich die Zugmaschine linksherum abwinkeln.

Es gibt manche praktischen Gründe, die für einen Seitenwagen sprechen: die motorradbegeisterte Familie, das große Campinggepäck, der Hund als allzeit treuer Begleiter. Ganz davon abgesehen hat die eigenwillige Fahrdynamik starrer Gespanne durchaus ihren Reiz. Nun erschließt sich dieser aber nicht jedermann, sonst wären ja schon alle Biker ins Seitenwagenlager gewechselt.

Doch was tun, wenn rationale Erwägungen und gefühlte Antipathien aufeinander prallen? Größere Gepäcksysteme oder gar Anhänger scheiden für Fälle wie die oben aufgeführten weitgehend aus. Da erscheint die – übrigens schon vor einem Jahrhundert umgesetzte – Idee des Schwenkergespannes als die Lösung schlechthin. So eine Gondel lässt sich vielfältiger nutzen als alle Transport-Alternativen. Zudem stört das Schwenkerboot das Solofahrern vertraute Zusammenspiel von Zentrifugalkräften und Schräglage kaum, bei Bedarf lässt es sich überdies mit wenig Aufwand abkoppeln.

Ralph Kalich hat das von ihm propagierte Schwenkerkonzept zwar ebenso wenig erfunden wie die bereits seit den 1980er-Jahren mit der gleichen Technik angetretene Firma Armec aus der Schweiz. Doch kann der Badener nahezu alle von Bauart und Motorleistung her tauglichen Zugmaschinen derart mit einem dritten Rad bestücken. Die Palette reicht von den Yamaha-Diversion-Modellen über die H.-D. Sportster bis hin zu großen Reise-

## Die Preise sind attraktiv: Ab 6000 Euro ist ein Umbau mit TÜV zu haben

duros – wozu seit neuerem auch die BMW R 1200 GS gehört. Dabei sind auch die Preise attraktiv: Komplett mit TÜV-Eintrag für wahlweisen Solobetrieb kosten die Umbauten mit uniweißer Bootskarosserie zwischen 6000 und 6500 Euro. Einfärbung oder Lackierung sind ebenso aufpreis-

pflichtig wie Sicherheitsgurte, Heckbügel, Hochverdeck, Kindersitz, alternative Seitenwagenräder (auch 17 Zoll) oder die Parkstütze zum Arretieren der gelenkigen Verbindung.

Für Letztere sorgen zwei Kugelgelenke, die hintereinander unter der Antriebseinheit exakt in Maschinenlängsebene platziert sind. Dank dieser Anordnung halten sich die Einflüsse des Seitenwagens bei Last- und Schräglagenwechseln in Grenzen.

Dennoch erfordert das Anhängsel zur Rechten eine gewisse Umstellung: Beim Beschleunigen stemmt sich das Motorrad nach links vom Boot weg, beim Gaswegnehmen möchte es sich dagegen nach rechts neigen. Es braucht allerdings nur wenige Kilometer, bis man sich an diese Effekte gewöhnt hat.

Je größer der Gewichtsunterschied zwischen Maschine und Seitenwagen ausfällt, desto weniger macht sich der Beiwagen bei Last- und Schräglagenwechseln bemerkbar. So lässt sich die

mächtige R 1200 GS von der unbeladenen Swing-Gondel kaum beeindrucken. Anders als beim starren Gespann ist es daher ratsam, bevorzugt das Motorrad zu belasten – sprich Lebenspartner auf den Sozius und Nachwuchs ins Boot. Auf der anderen Seite zahlt sich der Gewichtsvorteil, den die

## Wie viel Schräglage ist mit dem Swing überhaupt möglich?

R 1200 GS gegenüber ihren Vorgängerinnen (s. TF 3/2001) mitbringt, spürbar aus: Die Kombination lässt sich leichter handhaben und schwenkt williger durch enge Kurvenfolgen.

Für eingefleischte Solisten dürfte die Frage entscheidend sein, wie viel Schräglage mit dem Swing überhaupt möglich ist. In Linkskurven gilt leicht nachvollziehbar: bis zur Reifenhaftgrenze. Etwas kniffliger verhält sich die Sache rechtsherum. Bauartbedingt geht das Swing-Gespann irgendwo um

die 40 Grad auf Anschlag – ein Wert, der von zurückhaltenden Fahrern selten erreicht wird. Geht man forscher zur Sache, gibt es auch keine Probleme. Wenn die Maschine den Seitenwagen mit letzter Innigkeit kontaktiert, lenkt man einfach ein – und schon lässt sich die Kombination auch um die vermeintlich zu enge Kurve zirkeln. In Links- wie Rechtskurven wirkt das Seitenrad durch seine zusätzliche Haftkraft stabilisierend, was vor allem bei nasser Fahrbahn von Vorteil ist.

Auch in puncto Federung und Bremsen dominiert die Zugmaschine beim Swing stärker als beim starren Gespann. Grundsätzlich reichen die Dämpferelemente der R 1200 GS aus, anspruchsvolle Naturen werden hier wie bei der Solo auf Nachrüstware wechseln. Nicht zuletzt, um den Kostenrahmen zu begrenzen, verzichtet Kalich auf jedwede Anti-Dive-Systeme. Im Fall der GS genügt die serienmäßige Dämpfung, um übermäßige Reaktionen zu unterbinden. Eine Seitenrad-

bremse sucht man ebenfalls vergeblich, bei ausgewogener Gewichtsverteilung ist sie auch tatsächlich verzichtbar. Doch wenn das Boot richtig voll gepackt und damit das dritte Rad stark belastet wird, bringt die zusätzliche Bremse nach unseren Erfahrungen mit ähnlich konzipierten Armec-Schwenkern durchaus ein Plus an Sicherheit.

Der in allen Lebenslagen kräftige GS-Boxer hat mit dem Swing-Umbau erwartungsgemäß leichtes Spiel. Weniger interessant erscheint dabei die gegenüber der R 1150 GS (s. TF 3/2001) gestiegene Höchstgeschwindigkeit als der ruhigere Motorlauf und der moderatere Spritkonsum: Je nach Fahrweise spart man mit der aktuellen GS deutlich über einen Liter Super.

Das Swing-Boot mag durch seine schlanke Bauweise und die Distanz zur Zugmaschine zunächst wie ein Fremdkörper wirken, im Hinblick auf die Schräglagenfreiheit in Rechtskurven ist eine solche Konfiguration jedoch zwingend. Der Einsitzer gewährt schlanken Personen mit Durchschnittsmaßen durchaus genügend



### Technische Daten

#### Kalich-BMW R 1200 GS Swing

##### Motor:

Leistung 72 kW (98 PS) bei 7000/min, maximales Drehmoment 115 Nm bei 5500/min, Hubraum 1170 cm<sup>3</sup>, luft-/ölgeköhlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, vier Ventile pro Zylinder, 600-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 V/14 Ah, Elektrostarter

##### Kraftübertragung:

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, Kardanwelle

##### Fahrwerk:

Gitterrohrrahmen aus Stahl mit angeschraubtem Verstärkungsrahmen, Seitenwagen: Unterflurrahmen aus Stahlrundrohr, Zweipunktanschluss, vorn Telelever-Gabel mit einem Federbein, 41 mm Standrohr-Durchmesser,

hinten LM-Einarmschwinge, ein Federbein, Seite Zugschwinge, ein Federbein, Federwege 190/200/70 mm, Drahtspeichenräder, Bereifung v. 110/80 H 19, h. 150/70 H 17, Scheibenbremsen 2 x v./h., Durchmesser 305/265 mm

##### Maße und Gewichte:

Leergewicht voll getankt 295 kg, zul. Gesamtgewicht 640 kg, Radstand 1519 mm, Spurweite 1290 mm, Vorlauf 360 mm, Nachlauf 110 mm, Tankinhalt 20 l, Kraftstoffverbrauch 8,3 l/100 km Super

##### Höchstgeschwindigkeit:

zirka 180 km/h

##### Preis:

Komplettumbau ab 6000 Euro zzgl. Lackierung

##### Hersteller:

Kalich-Fahrzeugtechnik, Hirschgartenstr. 5, 75053 Gondelsheim, Tel. 07252/958177, Fax 958178, www.motorradgespanne.de

Platz, hinter der vorklappbaren Sitzbanklehne lassen sich rund 110 Liter Gepäck verstauen. Wenn das nicht reicht – ein großer Koffer zur Linken sowie ein Topcase lassen sich an jedes Basismotorrad montieren.

Ganz abgesehen von den praktischen Vorzügen macht das Swing eine Menge Spaß – nicht nur dem Fahrer, sondern auch den Beiwageninsassen. Dabei braucht man keine Angst zu haben, dass sich Chauffeur samt Maschine in der nächsten Linkskurve auf Nimmerwiedersehen davonmachen. Denn auch in dieser Hinsicht hält die Verbindung, was sie verspricht ...

Axel Koenigsbeck

### Zwei Kugelgelenke unterhalb des Antriebs

sorgen für Beweglichkeit. Beim Parken lässt sich die Verbindung auf Wunsch mittels einer Stütze arretieren.