



## Frischer Wind

**Gespänne sind zu teuer. Sagt TripTeq und schickt sich mit seinem Heeler an, das dritte Rad billiger zu machen. Zumindest für diverse BMW-Vierventilboxer.**

Zugegeben - billig ist der Anbau eines Seitenwagens nicht, vor allem wenn die Zugmaschine ordentlich Leistung haben soll. Doch gerade in Zeiten schwacher Konjunktur sind hohe Preise Gift für die Branche, denn potentielle Neueinsteiger resignieren unter solchen Umständen schon, bevor sie überhaupt ein Gespann ausprobiert haben. Hier sah Motoport Hengelo, wo man sich schon lange auch mit dem dritten Rad beschäftigt, Handlungsbedarf, gründete die Firma TripTeq und entwickelte einen preisgünstigen Umbau zunächst auf Basis der BMW-Vierventilboxer mit 850 und 1100 Kubik. Wohl durchdacht, denn die sind einerseits weit verbreitet und mittlerweile auch bei einem schmalen Budget erschwinglich, andererseits ist BMW im Gespannsektor klar die Nummer eins.

Der 3000 Euro billige Standardkit zum Selberschrauben umfasst einen Zusatzrahmen für die Zugmaschine, den kompletten Heeler-Seitenwagen sowie Bauanleitung und TÜV-Gutachten. Telelever und Räder der BMW werden weiterverwendet, die Verbindung zwischen Motorrad und Boot erfolgt über nur drei Anschluss-Streben, die Beiwagenkarosserie besteht aus tiefgezogenem ABS und

ist unlackiert. Für 300 Euro Aufpreis gibt die Version 1 mit zusätzlicher hydraulischer Seitenrad-Trommelbremse sowie einer Nachlauf-Verkürzung für die Vordergabel. Mit dieser lassen sich die Lenkkräfte spürbar reduzieren. Version 2 mit einem Hinterrad in 15 Zoll kostet nochmals 500 Euro mehr. Vor allem Vielfahrern hilft der Pkw-Reifen Kosten sparen, da er je nach Fahrweise doppelt bis dreimal länger hält. Überdies reduziert er die Gesamtübersetzung. Als Zusatzausstattung gibt es eine Pulverbeschichtung für die Rahmenteile, Leichtmetallfelgen für Hinter- und Seitenrad sowie einen Gepäckträger für das Bootsheck. Der norddeutsche TripTeq-Händler Joy-Tek bietet sogar einen aufwendigen Umbau mit aufklappbarer Karosserie (780 Euro), hohem Windschild (65 Euro) und Heckklappe (460 Euro) an. Selbstredend können alle TripTeq-Gespänne auch händlerseits montiert (ab 500 Euro) und lackiert (ab 350 Euro) geliefert werden. Skeptikern sei bereits an dieser Stelle der Wind mit dem Hinweis aus den Segeln genommen, dass die Holländer ihre Konstruktion auf Betriebsfestigkeit prüfen ließen, Bruch muss man also nicht befürchten.

Tester bekommen selbstredend immer

die beste Ausstattung geboten, und so entsprach das von uns gefahrene Gespann der Ausbaustufe Version 2. Doch welcher Umbau taugt für wen? Nun - wer das Gespann lediglich nutzt, um mit Gatten, Kind oder Hund an schönen Sommerabenden durch die Natur zu flanieren, wird wahrscheinlich die R 850/1100 R oder GS bevorzugen, für die der Standardkit prinzipiell ausreicht. Die Lenkkräfte sind auch ohne die mit einer am A-Lenker zusätzlich montierten Platte zum Vorversatz des Vorderrades - sprich Nachlaufverkürzung - nicht ungebührlich hoch. Um den Servo-Effekt zu nutzen, den die träge Masse des Seitenwagens erzeugt, sollte man jedoch konsequent in den Rechtskurven beschleunigen und in die Linkskurven hineinbremsen, Will man allerdings größere Touren angehen oder sportlich ums Eck wetzen, dürfte die Maschinenwahl eher auf die RS respektive die RT fallen. Hier machen Version 1 und 2 wegen der agilen Lenkung, kürzerer Gesamtübersetzung, Bootsradbremse und langlebiger Hinterreifen allemal Sinn. Jedenfalls ist der geräumige Einsitzer mit 75 Kilo recht leicht und neigt trotz 1,27 Metern Spurbreite schon neben der Roadster in Rechtskurven zum Steigen. Falls ohne Passagier unterwegs, lädt man tunlichst Ballast in das zirka 100 Liter fassende Heckabteil, das durch Vorklappen der Sitzlehne zugänglich ist. Abgesehen von der Tendenz zu solchen Kurven-Kapriolen fährt, federt und bremst die Kombination recht manierlich.



**Angedockt: Die Verbindung zwischen Bike und Boot erfolgt über drei Streben.**



**Bleibende Werte: Räder und Telelever werden auch nach Beiwagen-Montage weiter verwendet.**

Nun wird der geneigte Leser fragen, warum andere Gespannbauteile in dieser Klasse deutlich teurer kommen als 4640 Euro montiert und lackiert. TripTeq verbaut soweit möglich Komponenten, die sich günstig zukaufen oder ohne großen Aufwand fertigen lassen. Außerdem setzt man konsequent auf schlichte und damit preisgünstige Lösungen. So kann man sich mit Telelever und großen schmalen Rädern auch bei flotter Fahrweise gut arrangieren. Wer jedoch bevorzugt auf der letzten Rille fährt oder gerne mit viel Gepäck auf Tour geht, wird mit solchen Kompromissen kaum glücklich. Doch fett bereifte Räder, die dazu notwendigen Adapter und Bremsenanpassungen sowie spezielle Gespannlenkungen treiben die Kosten richtig in die Höhe. Sparpotential gibt es auch beim Seitenwagen. Karosserieformen aus tiefgezogenem ABS-Kunststoff sind ungleich preisgünstiger zu produzieren als handlamierte und womöglich in Sandwich-Technik hergestellte Poly-



**Smarte Ansichten: Für ein Gespann dieser Hubraum-Klasse wirkt das Trip-Teq-Gespann recht zierlich.**

esternteile. Dass die Sache mit Klappen vorne und hinten dennoch gleich deutlich wird, zeigen die - übrigens denkbar knapp kalkulierten - Preise von Joy-Tek. Wie lange die ABS-Bodenwanne Dauerbelastung und Vibrationen ohne Rissbildung im Verschraubungsbereich aushält, muss sich erst noch erweisen. Beim tschechischen Vlorex, der ähnlich hergestellt wird, kommt es hier nach unseren Erfahrungen gelegentlich zu Problemen. Jedenfalls ist der Heeler selbst für mittelgroße Leute bequem, der Windschutz nach Roadster-Maßstäben ausreichend. Zum Ein- und Aussteigen muss man etwas Gelenkigkeit mitbringen.

Zweifellos wird das Heeler-Konzept die Käufer glücklich machen, die einfach nur ein wenig Gespannspaß erleben wollen und für Kompromisse die notwendige Genügsamkeit mitbringen. Perfektionisten und Liebhaber

exklusiver Lösungen sind bei TripTeq an der falschen Adresse. Wenngleich Vordenker Gus Bos auch Gespannfans im Visier hat, die von seinem jungen Unternehmen mehr als nur Schlichtgespanne erwarten. So bietet er neuerdings - vorerst auf Basis der Yamaha Diversion 900 - einen Umbau mit der Achsschenkelenkung des Side Bike Kyrnos und kleinen Rädern mit Pkw-Bereifung rundum an. Weitere Kombinationen auf Basis der BMW R 1150 R/RS/GS sowie Beiwagen-Varianten sind angedacht. „Wir müssen uns aber zunächst auf unsere aktuellen Projekte konzentrieren“, schränkt Bos ein - wohl wissend, dass eine allzu schnelle Ausweitung des Programms zu Lasten von Qualität und Lieferfähigkeit geht. Und mit überhasteten Experimenten möchte sich TripTeq seinen kaum erworbenen guten Ruf keinesfalls ruinieren.

Günter Koslowski