

MEGA, DIE ZWEITE

Aus den Tiefen des Archivs holte Side-Bike das ehemalige Erfolgsmodell Mega-Comete wieder ans Tageslicht. Dem Hauslieferanten Yamaha blieb Side-Bike treu. Als Nachfolger der seligen FJ wählten die Franzosen die XJR 1300, spendierten dem Fahrwerk eine überarbeitete Lenkung und übernahmen den Beiwagen weitgehend unverändert. Dieses Retro-Gespann aus dem eigenen Haus hat die klingende Modellbezeichnung Mega2 Legend.



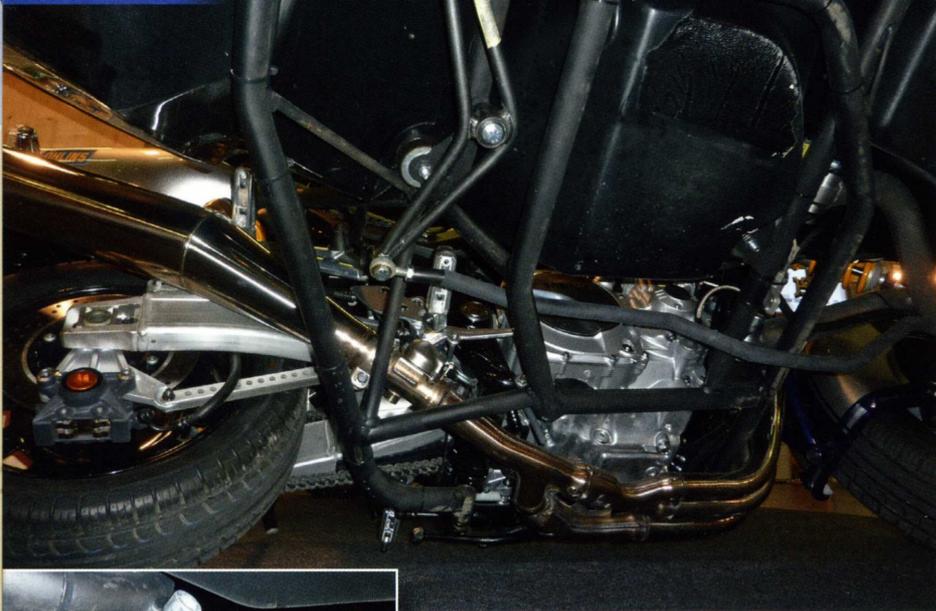
100 METER

mit zwei Kurven. Und sofort stellt sich das untrügliche Side-Bike-Gefühl ein. Sogar mit verbundenen Augen würde man spüren, dass man mit einem Side-Bike-Gespann unterwegs ist. Es ist die Art und Weise, wie es sich um die Kurven zirkeln lässt. Savoir vivre! Die Franzosen verstehen zu leben. Diese Leichtigkeit nimmt man sofort in der Lenkung wahr. Die Bewegungen an der Lenkstange gleichen mehr einem Ballett. Nach links, nach rechts, in harmonischer Gleichmäßigkeit. Das Gespann folgt der eingeschlagenen Richtung ohne Murren, lässt sich von einer Spurrille kaum beeindrucken. Der Vierzylindermotor der Yamaha XJR umrahmt mit orchestralem Sound das Dreiradballet, das man als Dirigent mit dem Gasgriff zu immer mehr Leistung antreibt. Aus den vielen Kreisverkehren in der Gegend von Herxheim ertönt diese Musik. Immer schneller, immer lauter. Bis zum großen Finale mit Pirouetten.

Ich hatte verdrängt, dass auch Side-Bike diese Figur beherrscht. Bei zu schneller Fahrweise verliert das Gespann abrupt die Reifenhaftung, und das Gespann bricht aus. Insbesondere bei Nässe sollte man den Gasgriff der Yamaha nicht über Gebühr strapazieren.

Side-Bike ist zurück. Endlich! Die Konzentration auf den Zeus als einziges Produkt hat sich auf lange Sicht nicht als der Weisheit letzter Schluss erwiesen. Die Gespannszene giert nach Neuem. Das Mega-Comete-Gespann und auch der Nachfolger Kyrnos waren





Das Chassis des Mega2 wirkt zerklüftet. Unter dem Boot führt das Lenkgestänge vom Vorderrad zum Beiwagenrad.

Das Beiwagenrad wird von zwei Querlenkern geführt. Deutlich ist das Lenkgestänge zu sehen.

große Erfolge. Die Besitzer sind mehr als zufrieden, auch heute noch. Das zeigte sich deutlich bei unseren früheren Leserumfragen. Side-Bike-Fahrer sind die glücklichsten Besitzer. Ein Side-Bike-Gespann auf dem Gebrauchtmarkt zu finden, ist wie die Suche nach der Nadel im Heuhaufen. Denn nur wenige wollen sich von ihrem Fahrzeug trennen. Ob das Mega2 Legend in die Fußstapfen des Mega-Comete oder Kyrnos treten wird?

Die technischen Voraussetzungen dafür hat Side-Bike geschaffen. Die Lenkung ist eine Neu-

konstruktion. Angelehnt an die Optik des Kyrnos ist es eine Radnabenlenkung. Beide Drehpunkte befinden sich innerhalb der Radschüssel.

Gelungen finde ich das Design des Lenkgestänges. Solche Details haben mich bei den Franzosen schon immer begeistert. Von der Gabelbrücke führen zwei gebogene Rohre zum Lager der Befestigung des Lenkschenkels. Eine großzügige Bremszange aus einem Automobil sorgt für Verzögerung. Typisch für Side-Bike ist das mitlenkende Beiwagenrad nach dem Kyrnos-Prinzip.

Das Beiwagenboot besitzt eine geänderte Unterschale. Die Abmessungen des Innenraumes sind die des Mega-Comete. Hier hat sich nichts geändert. Auch der um 15 Grad aus der Vertikalen geneigte Sitz findet sich wieder, ebenso der riesige Kofferraum mit einem Fassungsvermögen von über 300 Litern. Geblieben ist der schmale Abstand zwischen Motorrad und Boot. Der rechte Fuß muss eingefädelt werden. Vor allem bei Schuhgröße 46. Doch: Savoir vivre – warum sich über solche Kleinigkeiten aufregen?

Mit Yamaha hat Side-Bike seit den Zeiten von Mega-Comete und Kyrnos einen Hauslieferanten. Auch beim aktuellen Mega2-Gespann bleibt die Firma ihren Prinzipien treu. Die XJR 1300 hat einen Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen. Die Anbindung des Beiwagens ist einfacher als beim Schwestermodell FJR 1300 mit Aluminiumrahmen. Das dürfte der Haupt-





Hochwertige Feder Elemente von Öhlins sind auch beim Mega2 serienmäßig. Für diese Ausstattung muss man bei anderen Gespannen meistens einen satten Aufpreis bezahlen.

grund sein, warum Side-Bike die luftgekühlte XJR wählte. Der nicht mehr auf dem neuesten Stand befindliche, aber bewährte Motor, der das maximale Drehmoment von 108 Newtonmetern bei 6000 U/min abgibt, dürfte auch zu dieser Entscheidung beigetragen haben.

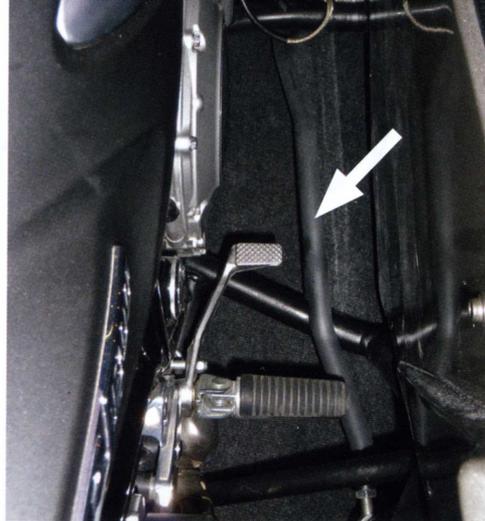
Sitzposition und Ergonomie entsprechen sehr gutem Standard. Auf der Yamaha fühlt man sich wohl. Das Fehlen eines Windschutzes vermisst man erst im höheren Geschwindigkeitsbereich.

Im Moment steht das Vorführgespann wieder bei Side-Bike in Maricolles. Der Prototyp wird noch in einigen Punkten überarbeitet. So bedarf die Abstimmung der Bremse noch einiger Feinheiten. Zudem suchen die Franzosen nach einem praxisgerechten Kofferraumschloss. Die Serienproduktion des Gespannes und des Umbaukits soll im Frühjahr anlaufen. Etwa 17.400 Euro wird der komplette Umbau einer angelieferten Yamaha XJR 1300 kosten. Ein interessanter Preis angesichts der wertigen Verarbeitung und der teuren Öhlins-Dämpfer für alle Räder.

Auf der Intermot konnte ich einen Gespannfahrer beobachten, wie er mit seiner Hand fast schon zärtlich das Gespann erkundete, wie er der Form des Einstiegs folgte und die Linienführung des Kofferraums ertastete. Ich kann das verstehen. So ein Side-Bike-Gespann ist ein Erlebnis für alle Sinne. Dazu gehört eben auch der Tastsinn. An seinem Gesichtsausdruck war zu erkennen, dass er von der Haptik begeistert war.

Sobald das Mega2-Legend-Gespann bei den Side-Bike-Händlern steht, werden wir darüber weiter berichten. ■

red.

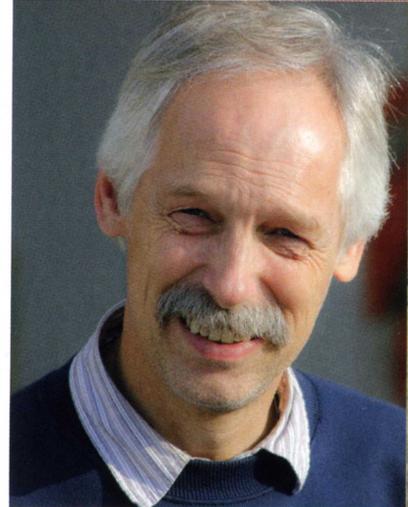


Zwischen Motorrad und Boot ist es eng. Fahrer mit Schuhgröße 46 müssen sehr vorsichtig beim Aufsteigen sein. Der Pfeil zeigt auf das Lenkgestänge, das zum Beiwagenrad führt.



Ein Blick zwischen die Krümmeranlage der XJR 1300. Am Querrohr des Motorradrahmens liegt ein Befestigungspunkt für den Beiwagen.

Uli Jacken



Er ist Spezialist für Side-Bike-Gespanne. Vom Mega2 Legend ist er begeistert, hat jedoch einige Verbesserungsvorschläge: „Ich habe die Franzosen inständig gebeten, das Gespann breiter zu machen für mehr Fußraum zwischen Motorrad und Beiwagen, länger zu machen für mehr Spurstabilität und den Beiwagen umzugestalten, damit der Einstieg einfacher wird. Angedacht ist eine steilere Frontscheibe, die gleichzeitig die Innenhöhe vergrößern würde. Ob das umgesetzt wird, weiß ich noch nicht.“

Unverkennbar ein Side-Bike-Gespann. Sich draufsetzen und wohlfühlen – und den Gasgriff fordern. Es macht Spaß.

