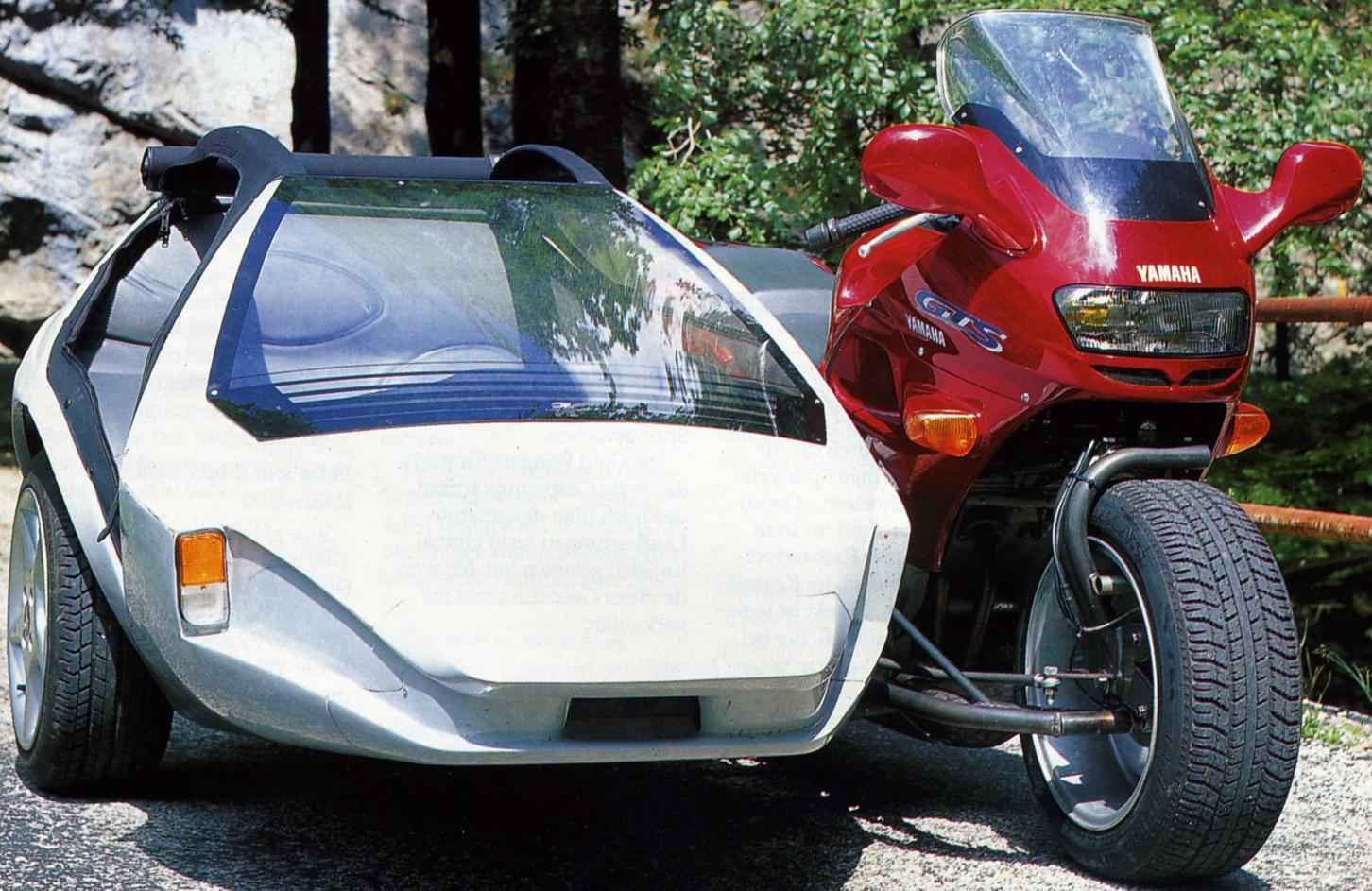


PROTO-Typ



Wir fahren in Frankreich für Sie das neue Side-Bike-Gespann Yamaha GTS 1000.

Kleine französische Bergdörfer. Enge Durchfahrten, daß kaum zwei Fahrzeuge nebeneinander passen. Die Gesamtbreite des Gespannes läßt sich sehr gut abschätzen. Direkt reagiert die Vorderradföhrung auf jeden Lenkbefehl. Ohne Anstrengung läßt sich das Yamaha-Gespann durch die Gassen zirkeln.

Jean-Claude Perrin hatte mich noch vor der offiziellen Premiere seines neuen Gespannes nach Moirans eingeladen. Jetzt bin ich auf entlegenen Bergstraßen nördlich von Grenoble unterwegs. Kurve reiht sich an Kurve. Auf jede kleine Drehbewegung des Gasgriffes rea-

giert der wassergekühlte Vierzylindermotor mit Schub. Ab 3000 U/min beschleunigt das Dreirad kraftvoll ohne Verschlucken. Erreicht der Drehzahlmesser die 5, geht's vehement vorwärts. Schon nach kurzer Zeit nutzt man die Leistungsentfaltung bewußt zum Kurvenfahren. Rechts rum das Gas genüßlich aufziehen, so daß im Kurvenausgang der spontane Schub ab 5000 U/min das Gespann regelrecht um die Kurve zieht.

Der Beiwagen unterstützt den Kurvenspaß, denn durch die tiefe Schwerpunktlage scheint das Rad regelrecht am Boden zu kleben.

Links rum. Das Beiwagenrad lenkt mit, und im ersten Moment vermißt man das harte Ziehen am Lenker, um das Boot durch die Kurve zu zwingen, wie es oft bei anderen Gespannen der Fall ist.

Eine einsehbare Rechtskurve, ein kurzer Blick auf den Drehzahlmesser, und jetzt der richtige Dreh mit der rechten Hand. Im Kurvenausgang liegt plötzlich Sand auf der Straße. Ohne Vorwarnung bricht das Heck nach links aus. Gegensteuern und Gas weg sind zwei zeitgleich ab-

denwellen und kleinere Schlaglöcher weg. Auch vom Hinterrad geraten kaum Schläge in das Kreuz des Fahrers, obwohl auch hier der originale Dämpfer arbeitet. Dafür

Noch zu wenig Negativfederweg am Beiwagen

hoppelt bei unbesetztem Boot das Beiwagenrad über die Unebenheiten und bringt etwas Unruhe ins Fahrwerk. Das seitliche White-Power-Federbein hat zu wenig Negativfederweg.

gut dosieren, bringt subjektiv viel Bremsleistung auf die Straße. Daß ein Bremsattel des Beiwagenrads mit dem Handbremszylinder gekoppelt ist, bemerkt man insofern, als das Gespann sauber in der Spur bleibt. Ohne erkennbares Fading eile ich Kurve um Kurve bergab.

Der Fußbremszylinder steuert den Hinterrad- sowie einen zweiten Bremsattel am Beiwagenrad. Die Bremswirkung ist eher mäßig.

Plötzlich öffnet sich der Wald, und ich habe einen



laufende Bewegungen. Das Vorderrad hält stur die eingeschlagene Richtung. Langsam stabilisiert sich die Fuhrer wieder. Tief Luft holen.

Die Hinterhand des GTS-Gespannes ist wie beim FJ-Comete-Gespann leicht. Das mitlenkende Beiwagenrad erfordert einen größeren Vorlauf. Damit verschiebt sich auch der Gesamtschwerpunkt nach vorn.

Stetig windet sich die Straße einen Berg hinauf, der Belag wird immer schlechter. Vorbildlich schluckt das vordere Federbein, zwischen Maschine und Boot liegend, Bo-

Auf der Paßhöhe wirkt ein kleines Café recht einladend, und eigentlich hätte ich gegen einen „Café au lait“ nichts einzuwenden. Aber ich möchte die Fahrt nicht unterbrechen. Die Wirkungsweise der Bremsanlage interessiert mich brennend. Perrin verwendet vorn den originalen Sechskolbenbremsattel von Yamaha. Die Bremsscheibe ist eine eigene Entwicklung von Side-Bike. Beides liegt sauber aufgräumt in der Radschüssel.

Kehre folgt Kehre, beschleunigen, hart abbremsen. Die Bremsen werden gefordert. Die Handbremse läßt sich sehr

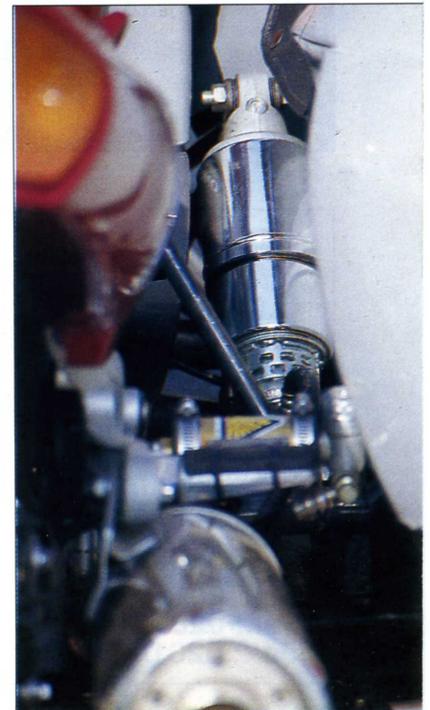
wunderbaren Ausblick auf Grenoble und die Autobahn. Ich kann es nicht lassen: Trotz der französischen Geschwindigkeitsbeschränkung von 130 km/h will ich dem Gespann - wenn auch nur kurzzeitig - die Sporen geben, und ich folge den blauen Schildern.

Noch zwei Ausfahrten, dann wären wieder Gebühren zu entrichten. Die Einfahrt im Zweiten, hoch in den Dritten, die linke Spur ist frei, der vierte Gang. Ab 150 km/h schwimmt das Fahrwerk ein wenig, nicht beängstigend, aber doch deutlich

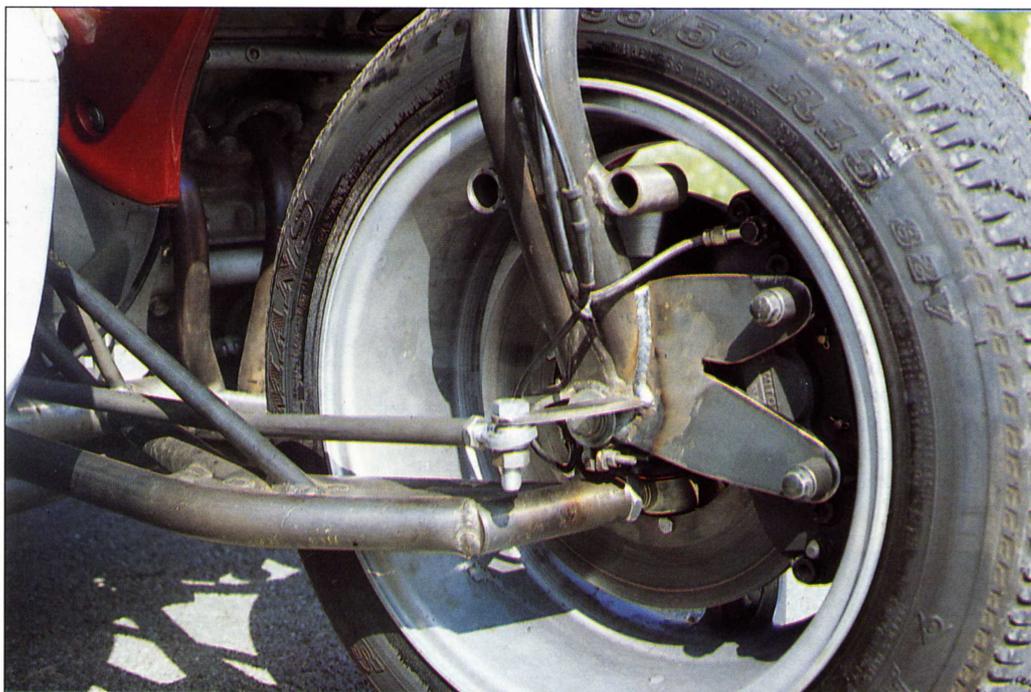


Zu sehen ist der Lenkmechanismus: Das durch den Steuerkopf führende Rohr bewegt über die beiden Spurstangen den Radträger. Eine Querstrebe (poliert, knapp unter der Verkleidung) verhindert Querbewegungen der Lenkachse.

Das Vorderradfederbein liegt beim Side-Bike-Achsschenkelumbau zwischen Beiwagen und Maschine.



Eine völlige Neukonstruktion ist die Vorderradaufhängung. Die Drehpunkte liegen nun in der Fahrzeuglängsachse, wobei der obere Drehpunkt sich über dem Rad befindet. Der untere Längslenker wird über das Federbein gedämpft. Der obere Längslenker besitzt Führungsfunktion. Das in der Bildmitte liegende Lenkgestänge führt zum Seitenrad.



Die Aluminiumhinterrad-schwinge bleibt, statt dem originalen 17"-Rad bringt nun ein 14"-Niederquerschnitt-reifen die Leistung auf die Straße.



spürbar. Das ist auf den ultrabreiten 195er Vorderradreifen zurückzuführen. 160 auf der Uhr. Der Tacho ist elektronisch angeglichen, spiegelt also keine utopischen Ge-

**Das Meßgerät bestätigt es:
Das Boot ist Abgasfrei.**

schwindigkeiten wie manches FJ-Comete vor. Nur zählt der vierte Gang ab 160 km/h weiter. Ist die GTS mit dem 14-Zöller hinten zu lang übersetzt? Ich komme nicht mehr dazu, eine Antwort auf diese Frage zu finden. Das

Ausfahrtschild vor der Mautstelle zwingt wieder zu gemächlicherer Gangart.

Zurück in Moirans, packe ich unsere Meßgeräte aus und setze mich ins Boot. Den Lenker übernimmt Jean-Claude Perrin. Bereits der Prototyp soll auf Abgase untersucht werden, denn im Falle eines Falles könnte man gleich vor der Serienproduktion sich noch etwas einfallen lassen. Wegen des rechtsseitigen Auspufftopfes montieren wir die linke Seitenscheibe sowie das Verdeck als zurückgerollte Cabrio-version. So müßte der In-

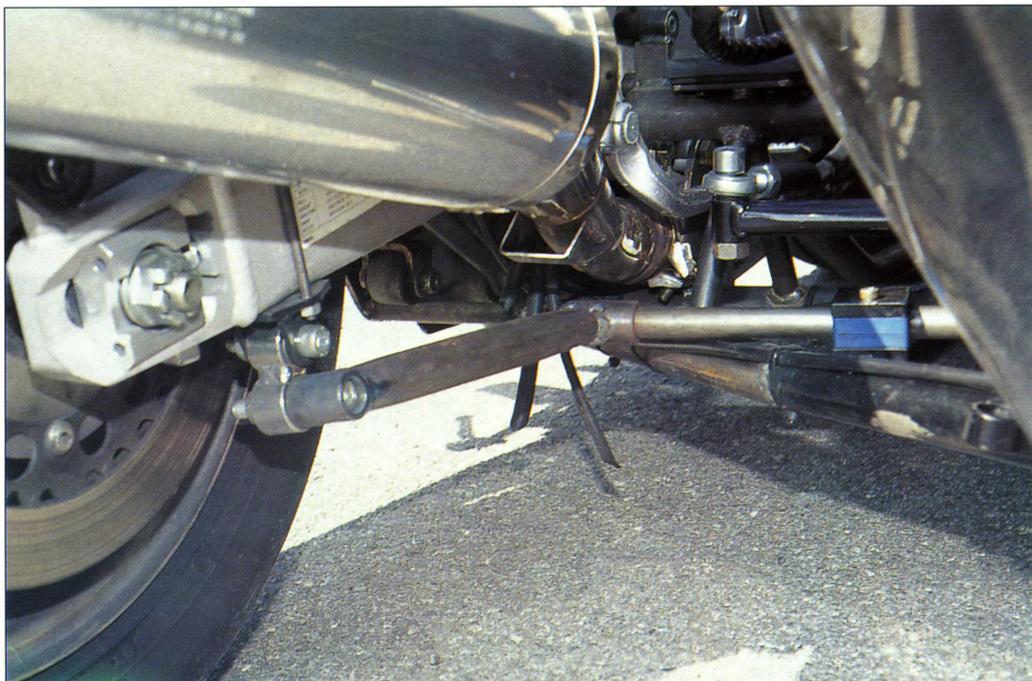


Der Querstabilisator führt von der Hinterradschwinge zum Seitenwagenrad und verhindert wirksam starkes Abtauchen der Dämpfer bei Kurvenfahrt.

nenraum völlig abgasfrei sein, meint Jean-Claude. Er hat rechts. Weder bei niedrigen noch hohen Geschwindigkeiten meldet das Meßgerät CO-Werte. Überraschend niedrig fallen auch die Geräuschwerte aus. 88 dB(A) bei 50 km/h, 94 dB(A) bei 100 km/h und 98 dB(A) bei 130 km/h. Im Gegensatz zum FJ-Comete ist das GTS-Gespann ein Leisetreter. Ein leichtes Dröhngeräusch im Boot müsste allerdings noch beseitigt werden.

Anschließend diskutiere ich noch lange mit Jean-Claude über sein neues Gespann. Das Vorderrad wird einen 165er Niederquerschnittreifen in der Größe 14 Zoll erhalten. Damit wird das Hochgeschwindigkeitsschwimmen beseitigt. Versuche wurden schon gefahren. Das Beiwagenrad wird eine identische Reifengröße erhalten. Die gefahrene superbreite 15"-Version soll einem Sportfahrwerk vorbehalten sein. Die Fußbremseinheit wird noch über-

Trotz des hochgezogenen rechtsseitigen Auspufftopfes kommen keine Abgase ins Boot bei montierter linker Seitenscheibe.

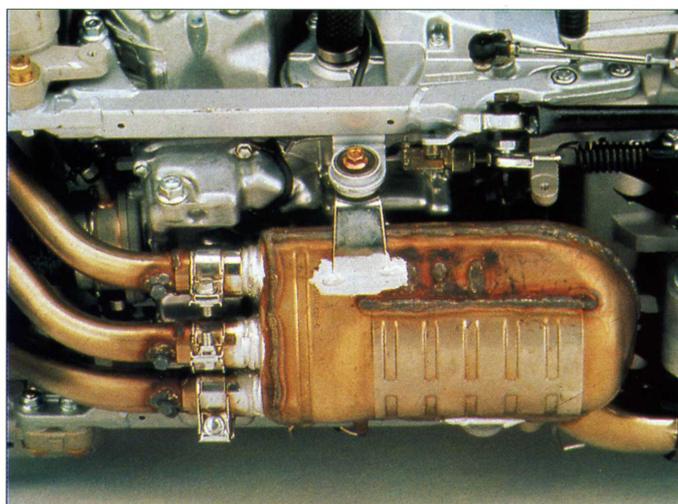


arbeitet. Das Boot, in den Abmessungen mit dem FJ-Mega-Comete identisch, erhält nur optische Retuschen.

GTS 1000: Ein echtes Gespannmotorrad

Das GTS-Gespann soll den FJ-Mega-Comete keinesfalls ersetzen, auch wenn der luftgekühlte Vierzylinder von Yamaha schon in die Jahre gekommen ist und auf Ablösung wartet. Vielmehr soll es eine zeitgemäße Alternative sein. Einspritzung und geregelter Katalysator treiben den Preis in die Höhe. Das GTS-Gespann wird teurer als das FJ-Comete sein. Insofern ist die GTS nicht die Konkurrenz im eigenen Hause, sondern die DeLuxe-Ausführung mit modernem Motormanagement.

Seit einem Jahr arbeitet Jean-Claude an dem GTS-Gespann. Der lange Entwicklungszeitraum erklärt sich aus der Tatsache, daß Side-Bike eine Serienproduktion anstrebt. Da müssen alle Teile passen. Schnell mal einen Anschluß nachrichten oder ein Rohr bie-



Serienmäßig: Geregelter 3-Wege-Katalysator.

gen ist bei diesem Konzept nicht eingeplant. Die Händler erhalten fertige Kits, die Präzision reduziert die Montagezeit.

Nachdem sich die einschlägige Presse nicht über die genaue Einstufung der Yamaha im Klaren war und der dehnbare Begriff „Tourensportler“ in die Ohren gesungen wurde, hat nun Jean-Claude Perrin den einzigen und wahren Charakter der GTS aufgezeigt: Gespannmotorrad.

Das Händlernetz befindet sich in Deutschland im Umbruch. Von der alten Garde sind nicht mehr viele übrig geblieben. Der gemeinsame europäische Markt fordert gleiche Preise in allen Ländern. Mit einem neuen Vertriebskonzept soll das realisiert werden.

Jetzt aber warten wir auf den Pariser Salon und die offizielle Premiere in Frankreich. Danach hat das GTS-Gespann die TÜV-Hürde zu nehmen. Mit der Auslieferung ist in Deutschland im Frühsommer nächsten Jahres zu rechnen.

MF

