

Mein Fahrlehrer sagt:



Mein Fahrlehrer sagt: „So ein Schwenkergespann ist ja weder ganz Gespann noch ganz Motorrad.“ Der Toro, so heißt er, war im ersten Leben eine TDM 850 von Yamaha, die mittels eines einfachen Unterzugs zur Aufnahme des Beiwagenrahmens vorbereitet wird. Der Beiwagen wird über drei Kugelköpfe ange-



"Wenn du dich eingefahren hast, dann geht es so richtig flott zur Sache!"

Eines Tages hörte man aus dem französischen Nachbarland etwas von einem Schwenkergespann, gezeichnet von einem gewissen Jean-Claude Perrin. Jetzt klingelt's: Das war doch der mit den Cometen! Was der wohl wieder ausgeheckt hat?

schraubt, der dazu nötige Schraubenschlüssel liegt dem Bordwerkzeug bei. Nun wird noch ein Stecker für die Stromversorgung sowie über einen Schnellverschluß die Beiwagenbremse angeschlossen, und fertig ist das Gespann. Das geht wirklich so schnell, wie es hier steht. „Beiwagen ab- und wieder an-

bauen in drei Minuten“, sagt mein Fahrlehrer. In diesen drei Minuten hat man auch noch die beiden Abdeckungen von den rechten Motorradblinkern gezogen oder wieder aufgesteckt. Sie wissen schon: StVZO! Genug geschraubt, jetzt wird gefahren. Aber wie fährt man sowas? Und vor allem: Wie fährt sich sowas?

Fangen wir ganz von vorn an. Mein Fahrlehrer hat gesagt: "Nimm dein rechtes Bein und bau dir deine Querstrebe gegen das Umkippen. Fuß auf den Beiwagenrahmen, Knie an den Tank, fertig ist das konventionelle Gespann." Stimmt, aber nur im Stand. Das Anfahren und die folgenden ersten Meter führen

bei den Umstehenden zu schreckhaft geweiteten Augen und Mündern angesichts der Schlangenlinien, die der Toronovize auf die Straße malt. Aber mein Fahrlehrer sagt: „Das gibt sich.“ Das Schwenkergespann benötigt eine andere Fahrweise als ein starres Gespann. Die träge Masse des Beiwagens muß durch



Trotz spartanischem Äußeren schluckt der Kofferraum allerlei Equipment. Allzu anspruchsvoll sollte man jedoch nicht sein.

entsprechende Schräglage ausgeglichen werden, und dies führt bei Lastwechseln zu den geschlängelten Schlangenlinien.

Die TDM fährt mit Originalübersetzung, was sie trotz des schmalen und leichten Beiwagens stark einbremst und den Benzinverbrauch in die Höhe treibt. Allerdings gibt es diverse Möglichkeiten, dies einzuschränken.

Die Bremsanlage der TDM ist über jeden Zweifel erhaben, hier wird zusätzlich die Hinterradbremse mit der Beiwagenbremse gekoppelt. Für sensible Naturen hat der TÜV einen einstellbaren Lenkungsdämpfer verordnet. Wenn man sich nach den ersten Kilometern an die Toro-Eigen-

schaften gewöhnt hat - wie zum Beispiel die Schräglagenbegrenzung per Gummipuffer oder die von Könnern hingele-

gten wunderbaren Slides - kann man es wagen, einen Passagier zu einer gemütlichen Spazierfahrt einladen. Und alle sind erst einmal begeistert! Diese Schwenkerei hat schon was. Man sitzt wie in einem maßgeschneiderten Schallensitz, wahlweise auch angegurtet, kommod gefedert, und läßt sich durch die Gegend schwenken. Bei Regen gibt es entweder eine Regenkombi, oder man bedient sich des Verdecks. In Pausen ist in jedem Fall für große Menschaufläufe gesorgt.

„Und wenn der Toro-Novize sich eingefahren hat, geht's auch richtig flott“, sagt mein Fahrlehrer. ■

⇒ red.

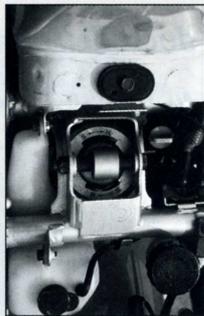
So wird das Toro zur Solo-TDM:



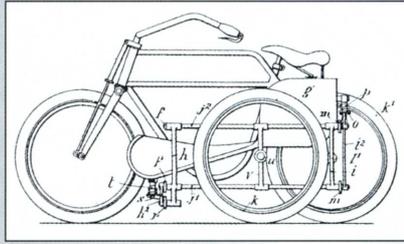
Vorn zwei Schrauben lösen ...



...hinten eine Schraube lösen, den Elektrikstecker ziehen und die Schnellkupplung der Bremsleitung lösen. Schon wird das Toro zur Solo-TDM.



Eventuell muß man noch einen schnellen Griff unter der Sitzbank tätigen und die Federung von hart auf weich stellen.



Die Schwenker-Lösung von Edmond Gustave Henry aus dem Jahre 1914.

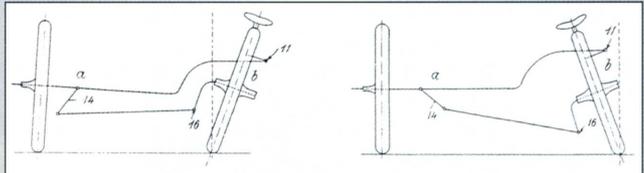
Das Schwenker-Gespann übte seit der Erfindung des Beiwagens auf die Gespannkonstrukteure aller Länder einen besonderen Reiz aus. In Frankreich setzte sich im Jahre 1914 Edmond Gustav Henry mit einem Schwenker auseinander. Seine Konstruktion bestand aus einem schwenkbaren Parallelogramm-Fahrgestell, in das der Beiwagensitz frei gelagert eingehängt war. Der Sitz konnte bei Kurvenfahrt frei nach unten auspendeln und blieb annähernd waagrecht.

Anfang der 20er Jahre entwickelten die beiden Franzosen Louis Rustin und Paul Doumenjou eine recht ungewöhnliche Lösung. Das Funktionsprinzip zeigt die Skizze.

Alle Konstrukteure konnten sich nicht über kommerzielle Erfolge ihrer Konstruktionen freuen. Die meisten Schwenker verschwanden noch schneller wieder in der Versenkung als sie konstruiert worden waren.

Einzig und allein flexible Rennspanne waren der einschlägigen Fachpresse Meldungen wert. Das war auch bei Henri Jeanerette der Fall, der Mitte der 30er Jahre mit einem selbst gebauten Schwenker auf der Rennpiste mehrere Siege erringen konnte. Wie Armec in der Schweiz knüpft Jean-Claude Perrin mit seinem Toro-Gespann an die vielfältige Schwenker-Tradition an.

Der Beiwagenboom der Neuzeit brachte die Schwenker wieder aus der Versenkung hervor. Während man früher durch eine Schwenker-Konstruktion versuchte, Solofahreigenschaften auf "Gespanne" umzusetzen bzw. die gespanntypischen Reaktionen zu eliminieren - was aber physikalisch nicht möglich ist -, steht heute der Fahrspaß im Vordergrund. Schwenker-Fahrer sind die Abenteurer-Solisten der Neuzeit.



Vielleicht sollte man zuerst ein paar Gläser Portwein schlucken, bevor man mit Louis Rustin und Paul Doumenjou durch die Kurven schwankt.



Technische Daten: Side-Bike-Toro-Gespann

Abmessungen Gespann:

Radstand:1475 mm
 Spurbreite:1160 mm
 Vorlauf:620 mm
 Vorspur:40 mm
 Nachlauf VR:105 mm
Gewichte:
 Leergewicht:324 kg
 Zul. Gesamtgewicht:550 kg

Preise:

Umbaukit bei angelieferter Maschine:9704,- DM
 Beiwagenbremse:668,- DM
 Verdeck:741,- DM
 Abdeckplane:225,- DM
 Montage inkl. TÜV-Abnahme:520,- DM