

GÖTTER DÄMMERUNG!

Zeus, in der griechischen Mythologie der Herrscher über den Olymp, der Herr über Blitz und Donner. Kann das Zeus-Gespann von Side-Bike diese Führungsrolle bei den Gespannen für sich beanspruchen? Hat der Konstrukteur Jean-Claude Perrin vielleicht sogar den Stein des Weisen gefunden?



40

Grad im Schatten! Fahrtwind ist die einzige Möglichkeit, die Hitze zu überstehen. Mit Helm im Beiwagen zu fahren wäre eine Qual. Und da die Helmpflicht beim Zeus mit Dreipunkt-Automatikgurten in Frankreich nicht so genau genommen wird, verzichten wir heute darauf, ebenso auf luftundurchlässige Motorradbekleidung. An Wörter

wie Verantwortung und Sicherheit denken wir morgen wieder.

An Morgen denken muss man jedoch bereits gestern, will man auf dem Gespann-Markt dauerhaft eine Führungsrolle für sich beanspruchen. Das scheint der Wahlspruch Jean-Claude Perrin zu sein. Mega-Comete und Kyrnos waren Vorreiter für die Zeus-Idee. Zweifellos hat Jean-Claude Perrin mit Comete und Kyrnos die Gespannszene beeinflusst und Trends gesetzt, vielleicht sogar für das Zeus-Gespann vorbereitet. Mit dem Zeus hat er nun den vorläufigen Gipfel seines Gespann-Olymps gekrönt. Die damals eingeschlagene Entwicklungsrichtung hat er konsequent weiterverfolgt, die von Anfang an herkömmliche Denkweisen ausschloss.

Mit dem Zeus entfachte Perrin eine Diskussion, inwieweit ein mit Automotor befeuertes Fahrzeug und völlig neuem Chassis noch zu den Gespannen zählt. Hinsichtlich der Fahrwerksgeometrie stellt sich die Frage nicht, denn das Zeus basiert auf dem asymmetrischen Grundkonzept des Gespanns. Das komplett neue

Chassis sollte auch nicht das vorherrschende Thema sein, denn Reichler und Ruko haben ebenfalls Fahrwerke im Programm, die mit einem herkömmlichen wenn auch geänderten Motorradfahrwerk nichts zu tun haben. Krauser Domani wäre ein weiteres Beispiel. Einzig und allein die Lage des Motors im Heck des Beiwagens könnte man als Argument aufführen.

Letztlich kann nur das Fahrerlebnis die theoretische Pro- und Contra-Diskussion klären. In Frankreich übernehmen wir einen Zeus direkt bei Side-Bike. Sicherheitshalber lassen wir uns die Bedienung und den Schaltmechanismus per Tiptronic noch einmal erklären. Seit unserer ersten Bekanntschaft mit dem Zeus wurde vor allem im Bereich der Schaltung einiges geändert. Gekuppelt wird mit dem linken Fuß, geschaltet per Knopfdruck rechts und links an je einem großen Druckknopf. Mittels geänderter Elektronik ist die Schaltzeit nun kürzer. Zudem kann bereits während des Fahrens vorgewählt werden. Nehmen wir einen Überholvorgang an, bei dem einen Gang tiefer geschaltet werden soll. Man betätigt den



Einteiliges Fahrwerk und Automotor: Mit dem Zeuskonzept wird die Gespanntechnik im Serienbau neu definiert – nicht aber das Gespann als dreirädriges Vehikel.



Die Seitenansicht zeigt ein fast schon einem Roller ähnliches Design. Die Sitzposition ist sehr bequem, der Windschutz hervorragend.

linken Druckknopf. Die Elektronik „merkt“ sich die Absicht, zeigt dies durch einen ständigen Wechsel des Ganges in der digitalen Ganganzeige an, und beim Betätigen der Kupplung wird zurückgeschaltet. Der abgeschlossene Schaltvorgang am Getriebe wird mittels eines LED-Blitzes dem Fahrer angezeigt. Zu frühes Auskuppeln, das das Getriebe beschädigen könnte, verhindert ein Sicherheitsmechanismus.

So geschult und nach zwei Proberunden auf dem großen Vorplatz bei Side-Bike wagen wir uns auf die Autobahn und fahren Richtung Clermont-Ferrand. Etwas Schwierigkeiten hatten wir zuvor mit dem Verstauen des Gepäcks. So ist

das gesamte Gepäckvolumen mit etwa 400 Litern ausreichend, aber durch die zerklüftete Verteilung des Volumens auf Motorrad und Beiwagen sind mehrere kleinere Packstücke ratsam. Unsere Reisetasche ist einfach zu groß und landet auf dem zweiten Beiwagensitz.

130 km/h sind auf französischen Autobahnen erlaubt. Nur durch den regelmäßigen Blick auf den Tacho unterlässt man höhere Geschwindigkeiten. Geräusche sind kaum mehr das Indiz für Geschwindigkeit. Den Motor hört man kaum und der bei manchen Gespannen lärmende Wind reduziert sich auf ein Säuseln. Der Fahrer sitzt so windgeschützt hinter der Verkleidung, dass man jederzeit mit

Jethelm fahren kann. Die Insassen des Beiwagens bekommen den gleichen Komfort, sofern zumindest das rechte Seitenteil des Verdecks montiert ist.

Der subjektive Eindruck des geringen Geräuschpegels wird durch das Messgerät bestätigt. Bei 100 km/im fünften Gang zeigt das Messgerät gerade mal 90 dB(A) an und erreicht somit den geringsten Wert aller bislang gemessenen Gespanne. Das Motorengeräusch hört man im Fahrbetrieb kaum. Nur bei hohen Drehzahlen erinnert ein soziales Brummen, wo der Motor arbeitet.

Zügig geht es über die Autobahn. Ein leichter Druck auf das Gaspedal und das Gespann schiebt mit

Nachdruck vorwärts. Ein Jahrhundert lang wurde gepredigt, dass Drehmoment beim Gespannfahren wichtig ist. Das bietet das Zeus im Überfluss: 195 Nm bei 4100 U/min. Gäbe es in Frankreich nicht die Autobahnautostellen, hätten wir die Strecke bis Clermont im fünften Gang zurück gelegt, trotz erhöhtem Verkehrsaufkommen mit Staufahrt auf der Umgehung von Lyon. Auf den langen und steilen Auffahrten zu den Monts Foret verschwinden die Autos im Rückspiegel. 133 PS bei einem Leergewicht von 650 Kilogramm lassen den Vierradlern keine Chance.

Das Fahren mit dem Zeus ist ein Genuss – an diesem Tag jedoch mit Einschränk-

Dieses Gespannheck sieht nicht nur anders sondern toll aus.



Die Handschrift des Designers Corrieras ist eindeutig auch im Zeus zu erkennen.



Noch muss man die Zeus-Sitzbank komplett entfernen, um den Kofferraum im Motorrad beladen zu können. Zum Pariser Salon stellt Side-Bike jedoch eine modellgepflegte Variante mit Gasdruckhebern vor.



Die Heizung funktioniert einwandfrei. Es gibt eine Klappe für den Fußraum und zwei Düsen für die Scheibe. Bei Regenwetter und geschlossenem Verdeck beschlägt die Frontscheibe nicht.



Die Fototasche hat im Heck des Motorrads nicht Platz. Vorsichtiges Beladen ist hier wichtig, weil die Rückleuchtelektrik keine Abdeckung hat.



Die Frontablage mit Deckel. Hier fliegt nichts durch den Beiwagen bei Kurvenfahrt.



Im Fußraum des Motorrads bringen wir die Phototasche unter. Zwei Helme passen auch hinein.



Schnell ist man mit Fußkupplung und Fußgas vertraut. Es ist nicht anders wie beim Auto.

kung. 40 Grad im Schatten und die windgeschützte Sitzposition lassen in meinen Gedanken die Fatamorgana einer schneebedeckten Piste auftauchen. Ganz besonders real wird die Vorstellung, wenn vom Kühler heiße Abluft an mir hoch zieht und mir förmlich den Atem raubt. In Clermont nehmen wir uns hitzefrei.

Bordeaux wird in der Nacht von schweren Gewittern und Stürmen heimgesucht, in Clermont regnet es nur leicht und kühlt sich zu unserer Freude um ein paar Grad ab. Fahren im Großstadtverkehr offenbart schnell Schwächen eines Gespanns hinsichtlich der Leichtgängigkeit der Lenkung, der Getriebestufung und der Bremsen. Gemisch-



Seitenfach serienmäßig. Auch die Kleinigkeiten gefallen bei der Ausstattung.

te Gefühle machen sich an gesichts des riesigen Gespannes breit. Sie sind aber unbegründet. Mit geradezu spielerischer Leichtigkeit schwimmen wir im Verkehr mit, spürten manchmal über Gebühr oder vollführen auf den zweispurigen Einfallstraßen Spurhopping, um bei einer grünen Welle dabei zu sein - eine dynamische Stadtbesichtigung mit der

Erkenntnis, dass das Zeus auch hier hervorragend zu dirigieren ist. Anfahren am Berg ohne Zuhilfenahme der Handbremse muss man gegebenenfalls üben.

Schwarze Wolken bringen für kurze Zeit weiteren Regen. Schnell ist das Verdeck trotz der vielen Knöpfe montiert. Es ist absolut passgenau. Die Beiwagenhei-

zung des Zeus verhindert, dass die Scheiben innen beschlagen. Der heftige Regenschauer ist zwar nur von kurzer Dauer, zeigt aber keine Schwächen an der Verdeckkonstruktion.

In den nächsten Tagen sind wir bis zu 12 Stunden auf kleinen Landstraßen unterwegs. Ermüdungserscheinungen sind uns fremd. Die Sitzposition im Boot ist bequem. Meine Aphrodite im Beiwagen meint sogar, die beste Mitfahrgelegenheit seit dem GT-Twin. Nur das Aussteigen fällt auf Dauer schwer, vor allem, weil wir an jeder Ecke anhalten, um irgendwelche Bilder zu machen, die dann doch nicht veröffentlicht werden. Das ist ein Nachteil der Bootsform und vom



Eine zusätzliche Gepäcktranspormöglichkeit wird ein Träger am Heck des Bootes schaffen. Die Serienausführung wird Side-Bike auf dem Pariser Salon im Herbst präsentieren.



Die Hinterradföhrung des Zeus: Die Bremsscheibe wird speziell für Side-Bike hergestellt. Deutlich zu erkennen ist auch die Lenkstange für das Hinterrad (Pfeil).



Wegen des Vorgeleges für den Beiwagenantrieb ist das Beiwagenrad nicht mitgelenkt. Das Vorgelege federt mit.



Die Vorderradföhrung des Zeus mit innenbelüftet Bremsscheibe. Hinter dem Peugeot-Karton verdeckt sitzt der große Wasserköhrler.

Comete und Kyrnos nicht unbekannt.

Die kurvenreichen Landstraßen hier im Land der Vulkane reizen zu einer flotten Gangart. Ab mittleren Drehzahlen merkt man deutlich die Lastwechselreaktionen des Zeus, die zudem konträr zu einem herkömmlichen Gespann mit ausschließlichem Hinterradtrieb sind. Sind Sie schon einmal eine Dnepr mit Beiwagenantrieb gefahren? Beim Gasgeben muss man nach rechts Gegenlenken, beim Gaswegnehmen nach links. Genau so verhält sich das Zeus mit seinen beiden angetriebenen Rädern. Die anfängliche Konzentration auf die Reaktion weicht bald einem Automatismus. Gasgeben in Linkskurven unterstützt das Lenkverhalten.

Wie von selbst steuert das Gespann durch die Kurven und als bald brettet man nur noch mit Power durch die Gegend. Die Lenkhilfe in Form von Beschleunigung in Linkskurven bedeutet nicht zwangsweise, dass Rechtskurven wesentlich schwerer zu händeln sind. Ein geringfügig stärkerer Druck am Lenker ist nötig. Tadellos sind auch

Kann das Zeus-Gespann eine neue Ära einleiten?

Ein Gespann ist ein Motorrad mit Beiwagen - sagt man. Das ist immerhin seit 100 Jahren so. Auch die heutigen Gespannbauer sind dem Solomotorrad behaftet. Bis auf eine Ausnahme: Side-Bike. Jean-Claude Perrin hat sich mit dem Zeus komplett von der Vorstellung losgelöst, dass an ein Motorrad ein Seitenwagen geschraubt wird. Er entwickelte ein anderes Konzept, das optisch zwar einem Gespann ähnlich ist, technisch jedoch mit der ursprünglichen Idee Motorrad mit Beiwagen nichts mehr zu tun hat. Viele Ideen, von denen Gespannfahrer bislang träumten wie zum Beispiel einem drehmomentstarken Automotor, günstigem Benzinverbrauch, anständige Bremsen eventuell mit ABS und noch viel mehr, sind im Zeus realisiert. Zeus bietet Antworten auf Fragen, die seit Jahrzehnten immer wieder gestellt wurden. Oder war ein Arabella-Automotor im Zündapp-KS-601-Fahrwerk nicht ein Versuch, die Frage der Zuverlässigkeit, des Drehmoments und des Benzinverbrauchs zu lösen? Ist eine Einarmschwinge vorn nicht die Antwort auf einfachen Radausbau? Viele Gespannfahrer fahren aus optischen Gründen eine Ural, eine klassische Guzzi oder BMW mit Boot. Das klassische Gespann wird Zeus nicht verdrängen. Aber bei den Tourengespannen der Oberklasse lohnt sich ein rationaler Vergleich.



Nach mehrtägiger Testfahrt ist für mich Zeus ist das beste Tourengespann seit Jahren mit einem bislang unerreichten Preis-Leistungsverhältnis in dieser Klasse. Ob Zeus eine neue Ära einleitet und ob andere Hersteller sich von der Idee inspirieren lassen, wird die Zukunft zeigen.
Martin Franitza

Geradauslauf und Zielgenauigkeit der Vorderradföhrung. Sie lässt sich auch nicht von Bodenwellen, Querrinnen oder Schlaglöchern beeindrucken und hält den einmal eingeschlagenen Kurs wie an der Schnur gezogen bei.

Inwieweit das mitlenkende Hinterrad des Zeus einen gravierenden Einfluss auf das Fahrverhalten hat, lässt sich am besten beim Schieben des Gespannes feststellen. Das Beiwagenrad ist durch das Vorgelege der rechten Antriebswelle entgegen der Side-Bike-Philosophie nicht lenkbar. Damit jedoch alle drei Räder annähernd einem Kurvenradius folgen, konstruierte Jean-Claude Perrin das mitlenkende Hinterrad. Rollen statt Radieren bemerkt man beim Schieben durch einen geringeren Kraftaufwand. Probieren Sie das einmal bei Ihrem Gespann mit voll nach links eingeschlagenem

Lenker aus! Ein rollendes Rad kann zudem mehr Seitenföhrung aufbauen und höhere Querkräfte übertragen. Auf dem Zeus föhlt man sich als Fahrer jederzeit sicher, bei jeder Geschwindigkeit. Fahrwerk, Federungsabstimmung und nicht zuletzt die hervorragenden Bremsen mit ABS (siehe auch MOTORRAD-GESPANNE Nr. 70) sind dafür verantwortlich.

Wir lassen die Drehzahlen wieder sinken. Vor allem seit die französische Polizei ihre Radarpistolen als liebstes Spielzeug entdeckt hat, bleiben wir lieber im gesetzlichen Geschwindigkeitsbereich. Wir schonen damit auch unseren Geldbeutel beim Tanken. Im Landstraßenbetrieb errechneten wir einen Durchschnittsverbrauch von 7 bis maximal 8 Litern, bei Autobahnrichtgeschwindigkeit nur geringfügig mehr. Intercity-Express-Tempo auf dem

Highway ab 150 km/h kostet bis zu 10 Litern.

Die maximale Geschwindigkeit liegt bei etwa 195 km/h. Hinsichtlich der Reichweite ordnet sich das Zeus in Motorräder mit großem Benzinfass wie zum Beispiel BMW-GS ein und bietet hier keine Vorteile.

Blinker links und erneut wird ein Überholvorgang in sekundenschnelle abgeschlossen. Eine automatische Blinkerrückstellung hat das Zeus nicht und die Kontrollleuchten im Cockpit sind bei Tag sehr schlecht zu erkennen. Das ist der Kompromiss, den man eingehen muss, wenn aus Kostengründen PKW-Teile ohne entsprechende Änderung auf ein Motorrad übernommen werden. Zu diesem Punkt stellt sich auch gleich die Frage, warum die Handbremskontrolleuchte nicht angeschlossen wurde?

Dafür ist die gesamte Innenausstattung des Bootes hochwertig: Handschuhfach mit Deckel, Seitentasche, Lautsprechervorbereitung bzw. bereits montiert, Beiwagenheizung bzw. Lüf-

tungsdüsen. Die französische Variante des Zeus bietet nur eine Heizung, nicht aber eine Lüftung. Den Einbau eines Heizungsventils bietet nur Uli Jacken an. Überhaupt unterscheiden sich Zeus-Gespänne von Uli Jacken in kaum sichtbaren dennoch wichtigen Details. Er lässt in den Fahrzeugbrief Winterreifen auf Stahlfelgen eintragen. Er positioniert auch die Schaltelektronik an eine Stelle, die weniger von der heißen Kühlerluft umströmt wird und minimiert somit das Risiko eines elektronischen Schadens.

Sicher, auch das Zeus ist nicht perfekt. So sind die Automatikgurte zu hoch angebracht. Doch ist ein Gespann nicht grundsätzlich ein Kompromiss? Und ich finde, das Zeus ist in der oberen Tourenklasse der beste Kompromiss. Es bietet sicherheitstechnisch das derzeitige Optimum, hat ein zeitgemäßes Fahrwerk, ist bequem und hat zudem das beste Preis-Leistungsverhältnis.

Den Stein des Weisen hat Jean-Claude Perrin nicht gefunden. Das perfekte Gespann wäre ein Widerspruch in sich. Aber das Zeus wird seinem Namen gerecht. Es beansprucht die Führungsrolle bei den Tourengepannen zu recht. ■

Martin Franitza

Preise:

Zeus Standard25.490 €
Überführung vom Werk in Colombe nach Welshofen sowie alle zur Zulassung in Deutschland nötigen Fahrzeugpapiere, Karosserie in 2 Farben eingefärbt, zentrale Elemente grau-metallic, Baumwollverdeck, WHITE-POWER-Federbeine rundum, Integralbremsystem

Zeus Prestige26.390 €
zusätzliche Geräuschisolierung, Heizung mit 1 Ausströmer im Fußraum und 2 an der Windschutzscheibe, zwei 3-Punkt-Sicherheitsgurte, Kratzfeste Windschutzscheibe, Handschuhfachdeckel im Beiwagen in Fahrzeugfarbe lackiert, Innenausstattung in Alpaka, digitale Ganganzeige im Armaturenbrett mit Schaltblitz, Radiovorbereitung mit Kabeln für 2 Lautsprecher im Beiwagen und 2 am Motorrad

Zubehör:

ABS-System für 3 Räder1.620 €
Lackierung der angeschraubten Anbauteile der Karosserie (die zentralen Elemente bleiben grau-metallic eingefärbt)1.400 €
Halbe Tür rechts143 €
Anhängerkupplung mit 300 kg.
Hängelast ungebremst, mit TÜV-Eintrag218 €
Windschutzscheibenerhöhung in klar, kratzfest, vielfach einstellbar59 €
Heizungsventil58 €
Windschutzscheibe in rauchgrau oder dunkelbraun, 5 cm höher138 €
Sitzbank für verkürzten Abstand zum Lenker und den Pedalen85 €
Schutzblech für Auspuffkrümmer in Edelstahl, aufgesteckt78 €
Lautsprecher für Motorrad, 2-Weg, ø 130 mm, wasserfest95 €
Lautsprecher für Beiwagen hinten, 2-Weg, ø 160 mm95 €
Lautsprecher für Beiwagen Armaturenbrett, 2-Weg, ø 130 mm75 €



Technische Daten:

Motor: Wassergekühlter Vierzylinderreihenmotor PSA Typ EW 10 J4 (Peugeot), 16 Ventile in DOHC-Anordnung mit Hydro-Stößeln, Mehrfach-Einspritzung mit 3-Wege-Katalysator, Bohrung x Hub: 85 x 85 mm, Hubraum 1.997 ccm, Verdichtung 10,8, Leistung 134 PS / 98 KW bei 5500 U/min, Drehmoment 198 Nm bei 4.100 U/min, 5-Gang-Schaltgetriebe mit elektro-mechanischer Folgeschaltung an den Lenkerenden und Rückwärtsgang, hydraulische Fußkupplung

Fahrwerk: Side-Bike-Chassis, vorne geschobener Längslenker mit Radnabenlenkung hinten gezogener Längslenker mit Radnabenlenkung, Winkel des mitgelenkten Hinterrads 15° in jede Richtung, am Beiwagen geschobene Schwinge mit innenliegendem gekapseltem Kettenvorgelege mit 2 Querlenkern, Vorspur und Sturz einstellbar.

Bremsen: 2-Kreis-Bremsssystem mit Fußpedal und Servounterstützung, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und am SW, Handbremse auf Hinterrad wirkend, wahlweise ABS mit 3 Kanälen.

Bereifung: Alle drei Räder 195/50 R 15 auf 6,5 Zoll-Alufelge, wahlweise Winterreifen auf Stahlfelgen 185/65 R 15

Abmessungen Gespann:

Radstand:1.980 mm
Spurweite:1.410 mm
Vorlauf:400 mm
Nachlauf VR:40 mm

Leergewicht:650 kg
Zul. Gesamtgewicht:990 kg

Höchstgeschwindigkeit: etwa 195 km/h



Was uns gefiel:

- + Drehmoment und Leistungsentfaltung
- + Preis-Leistungsverhältnis
- + funktionierendes ABS



Was uns nicht gefiel:

- Beiwagenausstieg
- Kontrollleuchten schlecht einsehbar
- In der Serienversion lässt sich die Heizung nur über die Lüftungsdüsen abstellen

Geräuschmessung*

50 km/h	4. Gang	88 dB(A)
80 km/h	5. Gang	87 dB(A)
100 km/h	5. Gang	90 dB(A)

*Messung außerhalb des Helmes in Kopfhöhe mit montierten Seitenteilen. Ein geschlossener Integralhelm dämpft ca. 10 dB (A).

