

Die Entdeckung der *Gemächlichkeit*

The background of the page is a photograph of a sunset over a forest. The sun is a bright, glowing orb on the right side, partially obscured by the word 'der'. The sky is a gradient of orange and yellow. In the foreground, the dark silhouette of a car's interior, including the steering wheel and dashboard, is visible against the bright background.

*Die Entdeckung der Gemächlichkeit
mit einem 98-PS-Gespann?*

Es klingt wie ein Widerspruch.

*Und doch wird man mit diesem
Gespann in eine andere Welt des
Gespannfahrens vordringen.*

*Termindruck und Streß werden
nebensächlich. Über einen Stau auf
der Autobahn kann man nur müde
lächeln, denn die vollgestopften
Highways werden nach und nach
in der Erinnerung verblassen.*

*Die Gemächlichkeit findet man
auf den einsamen Nebenstraßen.*

*Die Definition von Geschwindigkeit
überlassen wir den Schnellen,
den Hektikern und den Realisten.*

*Renaissance steht für ein Gespann-
konzept. Renaissance ist aber auch
das Synonym für die Entdeckung
der Gemächlichkeit.*

Um es gleich vorweg zu nehmen, mit der Entdeckung der Gemächlichkeit ist keinesfalls gemeint, daß man mit dem Gespann nur müde durch die Gegend gondeln kann. Im Gegenteil, während einer gemeinsamen Ausfahrt mit dem Side-Bike-Händler Uli Jacken (für ihn ist der Nürburgring überall) waren wir mit diesem Telegabelboliden doch ganz flott unterwegs, so flott, daß man eigentlich alle Vorurteile über Telegabel-Gespanne revidieren müßte. Die Cruiser-Welle schwappte auch auf den Side-Bike-Konstrukteur Jean-Claude Perrin über. Nach High-Tech wie Mega-Comete und Kynos, nach dem schwenkbaren Außenseiter Toro, macht er nun mit dem Renaissance auf sich aufmerksam und beweist erneut, daß der französische Gespannbau Pfiff hat. Bei einem Rundgang um das Gespann betrachten wir die konstruktiven Details der Honda-F6C-Renaissance-Kombination.

Die Solomaschine bleibt wie sie ist und wird für Gespannbetrieb mit einem Hilfsrahmen für die beiden unteren Anschlüsse sowie zwei Klemmschellen für die beiden oberen Anschlüsse versehen. Nicht sichtbar sind die beiden Vorspannhülsen für die Gabelfedern. Das an der unteren Gabelbrücke angeflanschte Teil ist kein Lenkungsämpfer, sondern der Geberzylinder für die hydraulische Beiwagenlenkung. Die Anschlußtechnik regt zum Nachdenken an. Die Streben bestehen aus einem Formbogen, der gleichzeitig den oberen und unteren Anschluß bildet. Die Klemmung am Beiwagen erfolgt in einem dem Radius entsprechenden Formteil. Das Chassis entspricht in den Grundzügen dem Doppelstockchassis der bisherigen Mo-





Das Auge cruist mit: Bei diesem Gespann gefallen die Details.

delle. Der komplette Achsschenkel stammt aus der Kynos-Baureihe. Das Boot bietet eine Sitzbreite von 790 Millimetern. Der Fußraum fällt mit 850 Millimetern für langbeinige Mitfahrer etwas kurz aus. Das liegt in einem neuen passiven Sicherheitselement, das Jean-Claude dem Renaissance spendiert hat.

In die Front des Bootes sind Rohre einlaminiert, die bei einem Crash als Knautschzone dienen bzw. den Innenraum schützen sollen. Der Innenraum ist durch eine zusätzliche Polyesterwand abgedeckt, verdeckt also die Knautschzone

Form des Sitzpolsters mit der Aussparung in der Mitte hat seinen Grund: So muß man beim Einstieg nicht auf den Sitz treten.

Die Cruiser-Philosophie findet sich am Boot in den liebevollen Details wieder: Das sind zum Beispiel die Leuchtenhalterungen, das Side-Bike-Emblem, der geschickt eingebaute Gasdruckheber oder die durchdachte Verdeck-Gestängekonstruktion. Alles in allem: Viele optische Finessen.

Wie steht es nun mit den Fahreigenschaften? Die Solo-geometrie mit einem Nachlauf von 152 und die Spurbreite von 1380 Millimetern lassen Befürchtungen aufkommen, und sofort nagt das schlechte Gewissen, den Trainer im Fitness-Studio in den letzten Monaten kaum gesehen zu haben. In der Stadt folgt dann ein Aha-Effekt: Das Gespann läßt sich erstaunlich wendig dirigieren, wenn man Gas und Bremse zur Unter-

und schützt somit auch vor eventuellen Splintern.

Der Kofferraum schluckt großzügige 250 Liter. An der Trennwand zum Innenraum ist auch das Verdeckgestänge platzsparend untergebracht. Damit man sich im Kofferraum bei Dunkelheit nicht verliert, gibt es auch eine Beleuchtung.

Die kratzfest beschichtete Frontscheibe wird durch stilvolle Chromblenden gehalten. Die merkwürdige



Technische Daten:

Side-Bike-Honda-F6C/Renaissance-Gespann

Motor:

Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor, je eine obenliegende Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben, zwei über Kipphebel betätigte Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub: 71 x 64 mm, Hubraum: 1520 cm³, Leistung: 72 kW (98 PS) bei 6000 U/min, Drehmoment: 130 Nm bei 5000 U/min, Lichtmaschine 468 W, Batterie 12 V/20 Ah.

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Rohrrahmen mit geschraubten Unterzügen, Telegabel mit Federvorspannhülsen, Zweiarmschwinge aus Stahlprofilen mit Originaldämpfern hinten.

Bremsen:

Synchro-Force-Bremssystem, hydraulisch betätigte Doppelscheibenbremse mit Doppelkolbensätteln vorn, mit einem Bremssattel am Beiwagen kombiniert, Scheibenbremse mit Doppelkolbensattel hinten, kombiniert mit zweitem Bremssattel am Beiwagenrad.

Bereifung:

Vorn:150/80 R 17
Hinten:180/70 R 16

Abmessungen Gespann:

Radstand:1690 mm
Spurbreite:1380 mm
Vorlauf:500 mm
Vorspur:40 mm
Nachlauf VR:152 mm

Beiwagen:

Rahmen: Doppelstockfahrwerk mit zwei Dreieckslenkern.

Gewichte:

Leergewicht:440 kg
Zul. Gesamtgewicht:750 kg
Höchstgeschw.:150 km/h

Karosserie:

Länge:2380 mm
Sitzbreite:790 mm
Fußraumlänge:850 mm
Kofferraumvolumen: ...ca. 250 l
Verdeck serienmäßig:ja
Kopfraumhöhe bei geschlossenem Verdeck:870 mm
Sicherheitsgurte serienmäßig: nein
Bereifung:155/80 x 13"
Federbein: .Gabriel o. White Power
Federweg:95 mm
Scheibenbremse serienmäßig: ..ja

Preise:

Kit Traditionell: ... **10 886,- DM**
Kit Standard mit Chromkit, gehobener Innenausstattung, gehobener Außenausstattung, verstärkter Karosserie, hydraulischer Beiwagenlenkung: . **15 341,- DM**
Kit Prestige, zusätzlich Synchroforce-Bremsanlage, Chromkit Standard und Verdeck: **18 183,- DM**

Leergewicht:99 kg
Zul. Gesamtgewicht:220 kg

stützung nimmt. Positiv bemerkt man den Einfluß des gelenkten Beiwagenrades. Mit zunehmender Geschwindigkeit wird die Rückstellkraft des Vorderradnachlaufes eine ernst zu nehmende Größe. Während man Linkskurven noch mit Normalkraft bewältigen kann, erinnert man sich in Rechtskurven doch ganz schnell wieder an den Fitness-Trainer. Es gibt

zwei Möglichkeiten, Rechtskurven ohne zehrendes Muskelspiel zu bewältigen: Der klassische Stil: Abbremsen vor der Kurve und das gewaltige Drehmoment des Sechszylinders ausnutzend durch die Kurve fahren. Der gemächliche Stil: Man fährt im Bummeltempo und wird daher kaum in die Lage kommen, Kraft ausüben zu müssen.



Für Personen ab 1,80 Meter Körpergröße wird der Fußraum etwas eng.

Die Beiwagenlenkung mit hydraulischer Betätigung

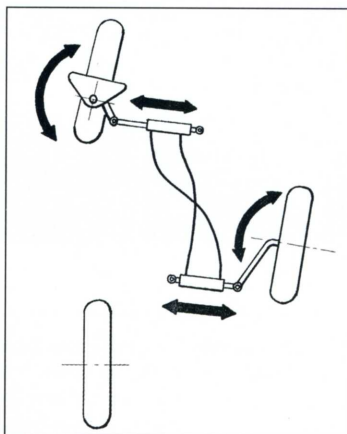
Seit der Präsentation des Comete arbeitet Side-Bike mit der mechanischen Beiwagenlenkung. Erst durch die Beiwagenlenkung konnte bei relativ großer Spurweite das Beiwagenrad mit viel Vorlauf versehen werden, was zu erhöhter Kippsicherheit in Linkskurven führt.

Die Auslegung des Lenkgestänges ist bei allen Modellen gleich: Das Beiwagenrad folgt bei Kurvenfahrt annähernd dem tatsächlichen Kurvenradius. Das Lastenheft des Renaissance hingegen sah als wichtigstes Ziel die Beibehaltung der Gesamtansicht des Motorrads und damit der originalen Gabel vor. Dadurch war eine mechanische Beiwagenlenkung nach bewährtem Prinzip nicht mehr anwendbar.

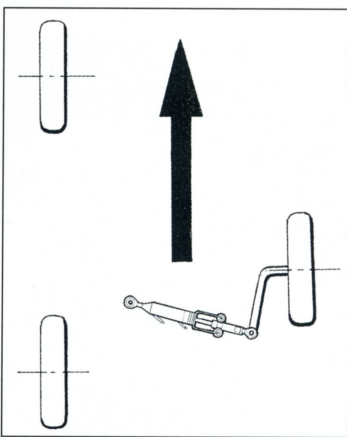
Die Übertragung der Lenkbewegung der Vorderradgabel auf das Beiwagenrad wird beim Renaissance mittels eines hydraulischen Systems realisiert. Zwei korrespondierende, doppelwirkende Zylinder sind durch Leitungen verbunden.

Ein Zylinder wird durch die Gabel angetrieben, der zweite wird am Beiwagenrad befestigt. Durch die Anordnung des Geberzylinders wird eine asymmetrische Ansteuerung analog der Kurvenradien erreicht. Die Theorie erscheint sehr einfach, die Umsetzung in die Praxis war um so komplizierter. Als Beispiel sei hier die starke Wärmeausdehnung der Übertragungsflüssigkeit erwähnt.

Um trotz der Ausdehnung der Flüssigkeit eine konstante Einstellung der Vorspur zu gewährleisten, wurde eine „Verriegelungsvorrichtung“ am beiwagenseitigen Zylinder genau in Geradeausfahrt vorgesehen.



Die Darstellung zeigt die Anordnung der beiden Hydraulikzylinder für die Beiwagenlenkung.



Die „Verriegelungsvorrichtung“ bei Geradeausfahrt. Die Kolbenstange des beiwagenseitigen Hydraulikzylinders wird von den beiden federbelasteten Rollen in seiner Position gehalten. Das schließt ungewollte Einflüsse vom Beiwagenrad auf die Motorradlenkung aus. Die Kraft, die aufgewendet werden muß, um die Kolbenstange aus dieser Position zu bringen, ist allerdings minimal.

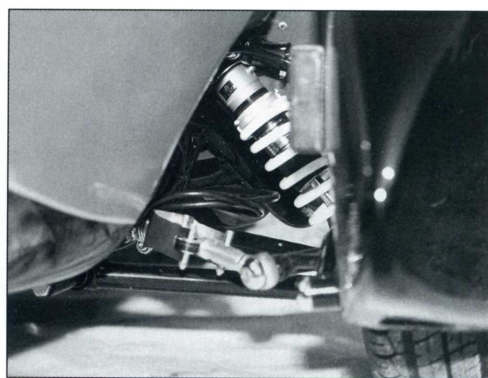
Wir zogen bald den gemächlichen Stil vor. Bei Drehzahlen von gerademal 2300 U/min gleitet man mit etwa 90 km/h durch die Landschaft.

Jetzt entdeckt man die Gemächlichkeit. Der Langsame sieht mehr, fühlt mehr, entdeckt die heimische Landschaft aus einer ganz anderen Perspektive. Man nimmt die regelmäßige Zeichnung der abgeernteten Felder war. Das leichte Säuseln des Motors wird noch überstimmt durch das helle Läuten der Glocke der kleinen Dorfkapelle.

Der süßliche Duft von Zuckerrübenschnittzeln liegt in der Luft. Der gemächliche Fahrstil wird durch einen akzeptablen Benzinverbrauch be-



Die Lenkhydraulik am Motorrad bewegt über Leitungen und ...

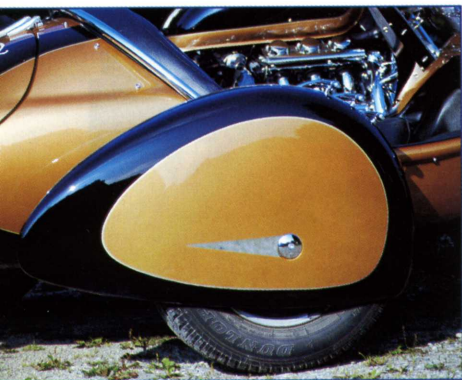


...einem zweiten Zylinder das Beiwagenrad.

lohnt. Zwischen sieben und acht Liter fließen auf 100 Kilometer durch die Vergaser. Der klassisch-flotte Fahrstil macht den Maschinentank wesentlich früher leer. Der Verbrauch

steigt je nach Aktivität der Gas- hand um bis zu zwei Liter. Und muß man mit dem Renaissance in die Wirklichkeit zurückfinden und aus irgendwelchen Gründen über die Autobahn ra-

sen, so sind für 10 km/h etwa 1 Liter zu rechnen. Die Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h, die das Fahrwerk problemlos verkraftet, führt einem sehr deutlich vor Augen, wie schnell



Der wunderschöne Beiwagen-Kotflügel schwenkt beim Lenken mit.

sechs Kehin-Vergaser einen 20-Liter-Tank leeren können. Am gemächlichen Fahrstil werden nicht nur der Geldbeutel sondern auch die Beiwagenpassagiere mehr Freude haben.

Mit zunehmender Geschwindigkeit nimmt der Luftzug von hinten zu - ein Problem, das viele offene Beiwagen mit steiler Windschutzscheibe haben. Unser Tip: Erfreuen Sie die Passagiere mit einem orginellen Side-Bike-Schal. Herbstzeit ist Traktorzeit - zumindest in ländlichen Gegenden. Erhöhte Aufmerksamkeit sollte man den Landwirtschaftsgeräten auf und neben der Straße schenken. Nicht selten steht man hinter einer Kurve vor einem Ungetüm von Erntemaschine. Gute Bremsen lernt man dann zu schätzen.

Beim Renaissance ist der Standard-Kit mit dem sogenannten Synchroforce-Bremssystem ausgestattet. Hand- und Fußbremse sind mit je einem Bremssattel am Beiwagen kombiniert. Bei unserem Gespann überbremste der Beiwagen vehement und zog das Gespann nach rechts. In manch zu schnell angefahrener Rechtskurve läßt sich dieses Moment durchaus für eine Richtungskorrektur einsetzen, solange das Beiwagenrad Bodenkontakt behält. Insgesamt wäre aber eine andere Bremsabstimmung wünschenswert. Eine einzige Frage war bis Redaktionsschluß noch nicht beantwortet: Die TÜV-



Quizfrage: Wie baut man das Beiwagenrad aus? Man benötigt einen 6er-Innensechskantschlüssel, einen 13 mm-Ringschlüssel und zwei Minuten Zeit, um den Kotflügel abzuschrauben. Dann müssen nur noch die vier Radmuttern gelöst werden.



Optisch ist das Honda-Valkyrie-Gespann ein Leckerbissen. Bei der Ansicht von links dominiert der gewaltige Sechszylinder-Boxermotor.



„Tschüß Nina und Elisa, wir treffen uns in der Eisdiel!“

Frage. Side-Bike wird für die Modelle Honda F6C und Yamaha Royal Star ein Festigkeitsgutachten erstellen lassen.

Bezüglich des Rahmens der Valkyrie oder des Beiwagenfahrgestells hat niemand Bedenken. Das Fragezeichen schwebt über den Serienrädern. Die Firma HGT mußte seinerzeit bei der Festigkeitsprüfung der Honda GL 1500 mit Serienrädern und wahlweisem Eintrag ein verstärktes Hinterrad einbauen, um das zulässige Gesamtgewicht von 800 Kilogramm eingetragen zu bekommen. Zu hoffen wäre, daß die F6C-Räder hier nicht Federn lassen müssen, denn einerseits wäre es schade, die schönen Räder zu verunstalten, andererseits würde ein verstärktes Rad - wie auch immer es aussehen mag - den Preis in die Höhe treiben.

Drei Ausführungen des Renaissance sind lieferbar. Die preisgünstigste Version kostet 10.886 Mark und kann man gleich vergessen, da es sich hier nur um ein Fahrgestell mit der äußeren Bootsschale handelt. Die Standard-Ausführung mit Anbaukit, Beiwagenbremse, Beiwagenlenkung, der verstärkten Karosserie sowie gehobener Innen- und Außenausstattung kostet 15.341 Mark.

Das Modell Prestige, das durch das Verdeck, der sogenannten Synchroforce-Bremsanlage und zusätzlichen Chromteilen aufgewertet wird, kostet 18.183 Mark.



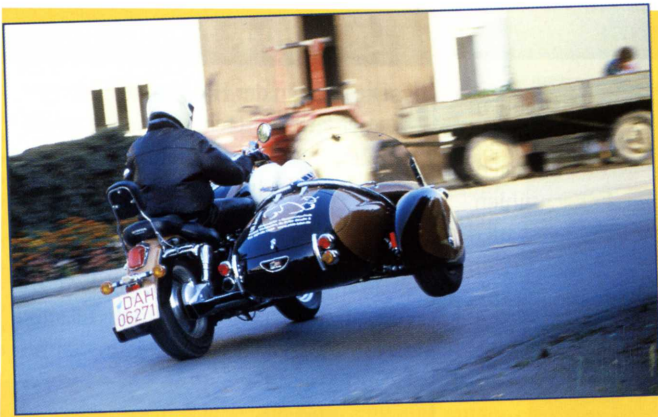
Was uns gefiel:

- Durchzugsstarker Motor
- Fahrgefühl
- Design



Was uns nicht gefiel:

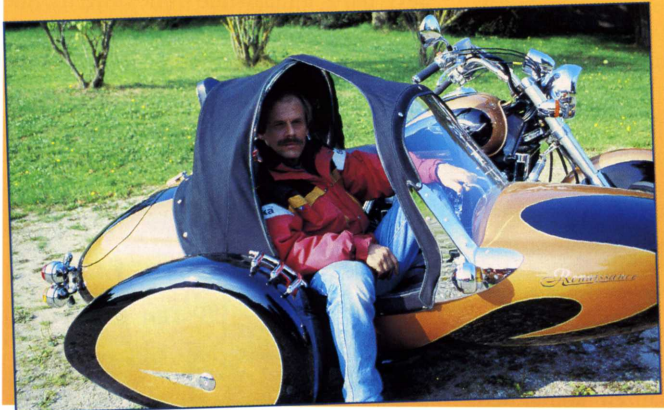
- Hoher Benzinverbrauch bei schneller Fahrweise
- Zu kurzer Fußraum für große Insassen
- Bremsabstimmung



„Hey, etwas langsamer bitte!“ Trotz Telegabel kann man mit dem Renaissance-Gespann ziemlich flott unterwegs sein.



Die Montage des Verdecks ist einfach und durchdacht. Im Kofferraum sind die Seitenbügel platzsparend untergebracht. Die Bügel werden nur in die beiden Halterungen am Boot eingesteckt und das Verdeck mittels vieler Druckknöpfe befestigt. Die großen mit Reißverschlüssen eingesetzten Seitenteile erlauben den Einstieg bei montiertem Verdeck. Die Kopffreiheit ist für Personen mittlerer Größe auch mit Helm ausreichend.



Das Boot wird entweder schwarz eingefärbt angeliefert oder auf Wunsch für unglaublich niedrige 1.770 Mark mit einer Zweifarbenlackierung inklusive Trenn-Linierung versehen. Etwa fünf Stunden benötigt ein versierter Mecha-

niker für die Montage des Renaissance an die Valkyrie. Wenn man sich also bei einem Händler am Vormittag in so ein Gespann verguckt, kann man am Nachmittag schon auf drei Rädern fahren. ■

mf