



SIDE- BIKE- Meeting

Die Firma Side-Bike im französischen Moirans hatte Anfang Juni das erste europäische SIDE-BIKE-Meeting organisiert. Wir folgten der Einladung des deutschen Generalimporteurs Walter Matheis, suchten nach den Ursprüngen der grell bemalten Comanchen und erkundeten die Gegend.

Les Deux Alpes hieß unser Ziel am Freitag vor Pfingsten, wo das erste europäische Side-Bike-Meeting stattfinden sollte. Den üblichen Campingplatz hätte man vergebens gesucht. Ein ganzes Hotel war für die Teilnehmer reserviert worden. Mit den 150 Franc (46,- Mark) Anmeldegebühren waren nicht nur zwei Übernachtungen in komfortablen Appartements bezahlt, sondern auch Vollverpflegung während der gesamten Zeit.

Am Samstagvormittag trudelten nach und nach die Gespanne ein. Cometen und Comanchen aus ganz Europa waren der Einladung der Franzosen gefolgt und hatten die serpentinreiche Auffahrt zu dem Wintersportort in den französischen Alpen unter die drei Räder genommen.

Das Motto "Gespannfahren kennt keine Altersgrenzen" ist natürlich auch bei der Side-Bike-Fangemeinde gültig. Der jüngste Teilnehmer war gerade acht Wochen alt, und da mußte sich das Baby mit zwölf Wochen fast schon als alter Hase gefühlt haben. Der älteste Teilnehmer kam aus der Schweiz.

Den Samstagnachmittag nutzen wir für eine Werksbesichtigung. Die Manufaktur der französischen Renner findet man in Moirans, ein paar Kilometer nordwestlich von Grenoble.

Trotz der großen, modernen Halle darf man in Moirans keine großartigen Produktionsanlagen erwarten. Um die Investitionen für den Betrieb in Grenzen zu halten, läßt Jean-Claude Perrin einen Großteil der Produktion von Zulieferfirmen fertigen.

Die Fertigung in Spezialbetrieben gewährleistet eine gleichbleibend gute Qualität und hält den Endpreis niedrig. Die wenigen Mitarbeiter kümmern sich in erster Linie um Vertrieb und den Zusammenbau der Gespanne. Lediglich die Fahrgestelle werden in den eigenen Hallen zusammengeschweißt.

Beeindruckend ist das große Lager. Lieferprobleme werden



der französischen Firma wohl in nächster Zeit ein Fremdwort sein.

ÜPPIGE LAGERHALTUNG VERSPRICHT KURZE LIEFERZEITEN

Über 50 Comete-Aufbauten standen aufgereiht, in allen lieferbaren Farben, auf Montageböcken und sind sofort verfügbar. Räder, Sitze und auch alle Kleinteilkomponenten reichten sich in übersichtlichen Regalen.

Im Verkaufsraum im Fond der Halle, wo man ständig mit Musik berieselt wird, standen ein Co-

mete- und ein Comanche-Gespann aus einer limitierten Sonderreihe. Das waren zwei Ausstellungstücke mit besonders auffälliger Lackierung; Vorführobjekte und Verkaufsargument gleichzeitig.

Dahinter liegt ein kleiner Büroraum mit einem riesigen Zeichenbrett, wo Jean-Claude Perrin seine Ideen zu Papier bringt. Leider fanden wir keine Hinweise auf irgendwelche Neuigkeiten, sogar der Papierkorb war vorher (vorsichtshalber?) ausgeleert worden.

Insgesamt macht das Werk einen perfekt durchorganisierten Eindruck; Stücklisten für den

Sehen und gesehen werden. Dem Comanchen steht jeder Mitfahrer.



Vaters Freud, Kinder Leid: "Hoffentlich kommt der Papa bald aus dem Werk."

Jean-Claude Perrin kann sich glücklich schätzen: herrliches Wetter und eine prima Atmosphäre begleiteten sein erstes Markentreffen.

Versand an die einzelnen Importeure, die Mitarbeiter in den gleichen Kombis. "Cooperate Identity", für die Franzosen kein Fremdwort, sondern der Schlüssel zum Geheimnis ihres Erfolges.

Side-Bike-Besitzer hatten die Möglichkeit, ihr Gespann kostenlos durchchecken zu lassen, aber die Mitarbeiter hatten außer

den einzelnen Prüfpunkten keine zusätzliche Arbeit.

Am Abend, zurück in Les Deux Alpes, zählten wir 110 Gespanne, davon etwa 80 aus der Manufaktur in Moirans. Interessant, daß auch Side-Bike-Besitzer das Basteln nicht lassen können und so für eine individuelle Gestaltung ihrer Fahrzeuge sorgen.



VORSTELLUNG: GESPANN MIT DREI GELENKTEN RÄDERN !

Da konnte man die in Eigenregie gebauten Gepäckträger sehen, im Boot integrierte FJ-Blinker oder ein Plexiglasdach eines deutschen Teilnehmers. Exklusive Lackierungen gab es sowieso reihenweise. Am interessantesten war wohl der Heckumbau zweier Franzosen, die so dem Comete zu einem ansehnlichen Kofferraumvolumen verholfen hatten.

In Frankreich oft zu sehen, Gespanne aus der Fabrikation von Héchard - hier mit einer Kawasaki als Zugmaschine.

Um was für eine Marke es sich bei diesem Seitenwagen hier handelt konnten wir leider nicht feststellen. Vielleicht kann uns hier einer unserer Leser sagen, um was für ein Boot es sich an dieser BMW RT handelt?



Am Abend, nachdem die Teilnehmer eine Riesenpaella aus einer vier Meter großen Pfanne verschlungen hatten, sollte die Präsentation des Gespannes mit drei gelenkten Rädern sein. Eine echte Neuheit oder nur ein Gag? Das wußte selbst nicht einmal Walter Matheis. Perrin versprach ihm aber, daß er es als erster fahren dürfte.

Plötzlich radelte etwas Undefinierbares um die Ecke: das Gespann mit drei gelenkten Rädern. Alle Räder des "Fahrrades" sind miteinander verbunden, so daß auch jeder Fahrer Einfluß auf die Fahrtrichtung nehmen kann. Sicher hatten die Werksangehörigen vorher fleißig geübt, und der Umgang mit dem Ding sah spielerisch leicht aus. Wie sich dann aber bald herausstellte, war es nicht so einfach wie es aussah.

Besonders der seitlich, quer zur Fahrtrichtung, sitzende Fahrer hatte durch die anfangs fehlende Einschätzung der Fahrtrichtung Probleme und gab der Fahrspur eine oft ungewollte Richtung. Tapfer schlug sich das Team der Importeure auf dem anschließenden Rundkurs, und eine Damenmannschaft, die gekonnt mit erhobenem Seitenwagenrad um die Ecke eierte, verwies deutlich die anderen Männernteams in ihre Schranken.

Auch an diesem Fahrradgespann zeigte sich, wie ernst die Franzosen das einheitliche Erscheinungsbild nach außen nehmen. Der Rahmen war nicht nur einfach zusammengebraten. Al-



Wesentlich lieber folgte ich am späten Abend der Aufforderung, mit einem Comanchen die Serpentina "runterzuglöhnen". Als Beifahrer konnte ich den Motorjournalisten Peter Frohnmeyer gewinnen.

Schon auf den ersten Metern der Fahrt mußte ich meine Aussage bezüglich der harten Lenkung revidieren. Seit der Vorstellung der ersten Comete-Gespanne ist viel Wasser die Isère runtergeflossen und mit der neuen, ver-



les war perfekt durchgestylt und lackiert.

Der Sonntag stand zur freien Verfügung. Wer nichts Bestimmtes vorhatte, konnte an einem gemeinsamen Picknick in 3000 Meter Höhe und an einer damit verbundenen Ausfahrt teilnehmen. Viele Besucher zog es bei herrlichem Wetter auch auf nahegelegenen Pass-Straßen.

Wir hatten von einem kleinen Gespanntreffen ganz in der Nähe erfahren und wollten mal sehen, was sich sonst noch so mit drei Rädern auf den französischen Straßen tummelt. Neben den üblichen Jeaniel- und Hechard-Um-



Das Ausstellungs- und Vorführgespann.

DIE SITZPOSITION SIGNALISIERT ACTION

bauten fanden wir ein Honda-CBR 1000-Gespann von Beringer und eine 13"-Guzzi ebenfalls von Beringer. Bei einigen der angereizten Gespannen würde wohl der deutsche TÜV graue Haare bekommen.

Als ich nach einer Probefahrt mit einem XS 1100 - Gespann mit Poly-Fai-Seitenwagen dem Besitzer zu verstehen gab, daß mir der Motor etwas müde vorkam, lud er mich mit deutlicher Rambomine zu einer weiteren Fahrt ein. Angesichts der Tatsache, daß mich Frau und Kinder wieder gesund zurück erwarteten und ich den Anschlüssen wenig Vertrauen schenkte, lehnte ich dann doch dankend ab.

besserten Fahrwerkseinstellung sind die Fahrzeuge nicht mehr wiederzuerkennen. Willig reagiert der Comanche auf die Lenkerbefehle und läuft auch freihändig geradeaus. Mehr noch als der Pilotensitz reizte mich aber das offene Boot und bereitwillig ging Peter Frohnmeyer auf das Tauschangebot ein.

Allein schon die Sitz-, oder sollte man besser sagen Liegeposition im Comanche signalisiert "action". Wir bretterten wieder bergauf und in jeder noch so kleinen Kurve, ob gewollt oder nicht, ging mein Oberkörper in Richtung Kurveninneres. Durch die sehr tiefe Sitzposition bekommt man den Eindruck einer wesentlich höheren Geschwindigkeit und es bleibt einem nichts anderes übrig, als mitzuarbeiten. Trotz der relativ kurzen Fahrt muß ich eingestehen, daß noch



kein Gespann mir soviel Fahrspaß im Boot vermittelt hat wie der Comanche.

Abends wurde noch viel Benzin geredet. Thema, wie sollte es anders sein, Side-Bike. Immer wieder ging es um Jean-Claude Perrin, jenen unscheinbaren Franzosen, der in Zusammenar-

Dreirad mit drei lenkbaren Rädern. Man sitzt Rücken an Rücken mit den Mitfahrern, und jeder hat seinen eigenen Lenker.



beit mit seinem Designer D. Corrieras wirklich den Gespannmarkt revolutioniert hat. Die Revolution spielte sich nicht nur in Form und Aussehen der Seitenwagen wieder, sondern auf einem Sektor den die Konkurrenz vielfach verschlafen hat: Perfektes Marketing und professioneller Vertrieb.

Montag morgen war dann auf dem Hotelvorplatz ein geschäftiges Treiben. Kinderwagen mußten wieder verstaut werden, der Nachwuchs vorher noch gewickelt und die Hunde Gassi geführt werden. Nach und nach verstreuten sich die Cometen und Comachen wieder in alle Himmelsdimensionen.

Nach dem gelungenen Treffen-Auftakt in diesem Jahr soll das Side-Bike-Meeting zu Pfingsten einen festen Platz im internationalen Treffenkalender bekommen. Ob 1991 die Bettenkapazität des in diesem Jahr schon fast ausgebuchten Hotel ausreicht?

Martin Franitza □