

Söhne des Zeus

DER OLYMP IN GRIECHENLAND HAT AUSGEDIENT.
DIE SÖHNE DES ZEUS TREFFEN SICH IN LES KARELLIS
IN DEN FRANZÖSISCHEN ALPEN.







Schöne Airbrush-Arbeiten sind vor allem an Comete- und Comanche-Gespannen zu finden. Hier hat sich der französische Designer Billon verwirklicht.



Comanche-Gespanne machen Spaß, das beweist dieser Gespannfahrer deutlich bei der kehrenreichen Bergauffahrt.

Wie hingeklebt schlängelt sich die Straße einen steilen Berg Kehre um Kehre aufwärts. Stellweise hängt sie kunstvoll auf Betonpfeilern über dem Abhang. Für schwache Nerven ist diese Auffahrt wahrlich nicht gebaut. Aber um zum Ort der Ereignisse zu gelangen, muss dieses Hindernis überwunden werden. Für Gespannfahrer ist es eine fahrerische Herausforderung vor landschaftlich atemberaubenden Hintergrund.

Les Karellis ist einer jener französischen Wintersportorte in den Alpen, die zu alptraumhaften Geisterstädten werden, sobald die kräftige Frühjahrssonne die letzten Schneefelder geschmolzen hat. Nur am Pfingstwochenende dröhnen dort oben auf über 1600 Metern die Motoren. Dann bevölkern einige Hundert Gespannfahrer die sonst verwaisten Bettenburgen. Das Side-Biking ist ein Begriff und für Side-Bike-Fahrer die alljährliche Wallfahrt zu Gleichgesinnten, eine Demonstration der Verbundenheit zur Firma Side-Bike. Und dennoch sind Gespannfahrer aller Marken herzlich willkommen. Die Weltoffenheit zeigt sich auch darin, dass mittlerweile die französischen Voxan- und BFG-Clubs das Side-Biking zum größten Festival französischer Motorradmarken erweitert haben. Die rechtzeitige Anmeldung ist Pflicht. Immerhin müssen etwa 800 Personen gepflegt

und untergebracht werden. Nur ein Gespannfahrer baut eisern sein Zelt zwischen den Hotels auf.

On parle moto: Man spricht Motorrad! Wie auf jedem Treffen stehen Erfahrungsaustausch und Benzingespräche im Vordergrund. Dieses Jahr hätte man das Motto „Söhne des Zeus“ hinzufügen können. Über 70 Zeus-Gespanne wurden in Les Karellis gezählt. Es ist schon ein faszinierender Anblick, wenn so viele Fahrzeuge dieser ungewöhnlichen Spezies wie an einer Schnur aufgereiht auf dem Parkplatz stehen. Obwohl baugleich, so unterscheiden sich doch alle allein schon durch die charakterliche Vielfalt der Fahrer.

Ein fester Bestandteil des Side-Biking ist die kostenlose technische Durchsicht aller Side-Bike-Gespanne durch die Mechaniker des Herstellers. Bei einem Fahrzeug wie dem Zeus, das gerade erst etwa zwei Jahre auf dem Markt ist, sammelt Side-Bike mit dieser Aktion auch wertvolle Erfahrungen für den Langzeitbetrieb. Grundsätzlich werden alle Motoren mit einem Diagnose-Gerät überprüft. Aber ernsthafte Probleme scheint es nicht zu geben. Das Zeus-Gespann ist ein ausgereiftes Produkt und die Fahrer sind damit zufrieden. Die Vorgänger-Modelle werden vom Chef persönlich überprüft:

Jean-Claude Perrin ist Monsieur Side-Bike, ein begnadeter Konstrukteur und leidenschaftlicher Schrauber.

Gerold Schlegel aus der Schweiz ist ein überzeugter Zeus-Fahrer. „Früher konnte ich nicht verstehen, warum man als Gespannfahrer am Winter Gefallen findet. Im September letzten Jahres kaufte ich mir ein Zeus-Gespann. Heute zeigt der Tacho bereits 25.000 Kilometer, und ich bin vom Winter fasziniert!“ erzählt er uns. 25.000 Kilometer im Winterhalbjahr legt man nicht an sonnigen Wochenenden zurück.

Marcel Sieling, vielen Forumteilnehmern auf der Homepage von MOTORRAD-GESPANNE bestimmt ein Begriff, ist zum ersten Mal beim Side-Bike-Treffen. Les Karellis ist für ihn Zwischenstation auf den Weg in die Pyrenäen. Wie er nutzen einige deutsche Teilnehmer die Pfingstferien für einen anschließenden Urlaub an der Côte d'Azur oder einen Trip durch die Seealpen. Wenn man schon so nah an bekannten Kurvenparadiesen wie Croix de Fer oder Galibier ist, sollte man sie auch unter die Räder nehmen. Zudem ist die Anreise mit 1.000 Kilometern und mehr für ein Wochenende schon verdammt lang.

Manfred Stahmer, als neuer Side-Bike-Händler zum ersten Mal in Les Karellis, kann ein Lied davon singen. „1600 Kilometer einfach mal so schnell über's Wo-

Der beste Spruch beim Side-Biking

*Feststellung über die Qualität der Soundanlage während der Karaoke-Show: „Ich glaube, der Toningenieur fährt privat eine Hilti!“
Hans-Peter Hoffmann*



Wer zieht wen? Auf alle Fälle ist der Anhänger riesig.



Kleinere Probleme mit dem Verdeck werden sofort kostenfrei in der Werkstatt behoben.



Monsieur Jean-Claude Perrin nimmt an der gemeinsamen Ausfahrt mit einem weißen Zeus-Gespann teil.



In der Werkstatt werden alle Zeus-Gespanne kostenfrei gecheckt. Die Überprüfung des Lenkgestänges gehört zum Wartungsplan.

chenende sind kein Pappentier.“ Auch Uli Jacken und die Mitarbeiter der Firma Zweirad Norton sind nach Frankreich gekommen – mit Zeus-Gespannen natürlich. Einmal im Jahr kommt die Side-Bike-Familie zusammen. Als Händler kann man sich da nicht ausschließen.

Diese Einstellung hat auch Takaaki Shimba, der japanische Side-Bike-Importeur. Zusammen mit seiner Frau ist er ein regelmäßiger Teilnehmer beim Side-Biking. Er zeigt mir Bilder von einem Zeus mit Klimaanlage und Scheibenwischer am Boot – der Luxus kennt keine Grenzen. Das hat hier in Europa bislang noch niemand versucht. Zudem hat er eigens passende Abdeckplanen für das

Zeus-Gespann in Japan herstellen lassen. Einige wenige, die er mitgebracht hat, sind schnell verkauft.

Ein Kyrnos-Gespann mit Celler Zulassung kommt uns bekannt vor. Den Besitzer Uwe Fischer lernten wir erst vor ein paar Wochen in Most kennen (siehe Seite 58). Er beweist, dass sich sportliche Ambitionen, Treffen-Atmosphäre und ausgedehnte Reisen mit dem richtigen Gespann und einer offenen Einstellung locker unter einen Hut bringen lassen. Dass unter seinem fahrerischen Können hier in den Bergen besonders die vorderen Bremsbeläge leiden, muss er am Samstag schmerzlich feststellen. Sie sind bis auf das Trägerblech abgeschliffen.

Auf einen ganz anderen fahrbaren Untersatz setzt Gilles Nulli. Unser ehemaliger Mitarbeiter kam eigens von Kanada nach Frankreich. Er organisierte die ersten drei Side-Bikings, wanderte dann aber vor Jahren nach Kanada aus und veranstaltet nun Schneescoter-Touren. Seine Einla-

dung geht an alle Leser von MOTORRAD-GESPANNE. Mal sehen, ob wir eine starke Truppe für Februar 2005 zusammenbekommen und die kanadische Wildnis unsicher machen.

Ein Zeus mit französischer Zulassung zieht einen riesigen Anhänger. Für eine Anhängelast von 300 Kilogramm ist der Zeus zugelassen – zumindest in Frankreich. Nur in Deutschland wird die EU wieder einmal mit Füßen getreten. Die Zulassung macht Probleme, vor allem die Genehmigung von Anhängern mit mehr als einem Meter Breite.

Auch wenn das Zeus schon werksseitig komplett ausgestattet erscheint, einfallsreiche Bastler finden immer einen Punkt, den es zu verbessern gilt. Vor allem verschiedene Gepäckträgersysteme sind zu sehen.

An Comanche- und Comete-Gespannen sind sie vermehrt anzutreffen, am Zeus sind Airbrush-Arbeiten noch selten. Vereinzelt werden Klebefolien verwendet, um die glatten Lackflächen des Dreirads aufzulockern.



Dieses Handzeichen sagt alles.

Computergesteuerte Plotter eröffnen da heute neue Dimensionen.

Das Hotel bietet Vollverpflegung. Grundsätzlich muss nach dem Abendessen der deutsche Tisch immer aufgefordert werden, endlich den Raum zu verlassen. Zum Glück ist die Hotelbar offen. Am Samstagabend spielt eine Band überwiegend französische Chansons. Hier sind die Franzosen eindeutig im Vorteil, was das Mitsingen betrifft. Bei der Karaoke-Show am Sonntagabend geben auch die Franzosen den Ton an. Egal, gefeiert wird, bis die Bar schließt.

Höhepunkt des Treffens ist am Sonntag eine gemeinsame Ausfahrt mit anschließendem Picknick an einem Bergsee. Treffpunkt ist der riesige Parkplatz unterhalb der Hotelanlage. Abfahrt ist um zwölf Uhr. Aber bereits um zehn trudeln die ersten Gespanne ein: Sehen und gesehen werden. Die vielen Gespanne und Motorräder vor dem grandiosen Bergpanorama sind ein überwältigender Anblick. Pünktlich setzt sich dann eine lange Kolonne in Bewegung.

Oben am Bergsee qualmt es schon an verschiedenen Grillständen, Vorspeisen werden

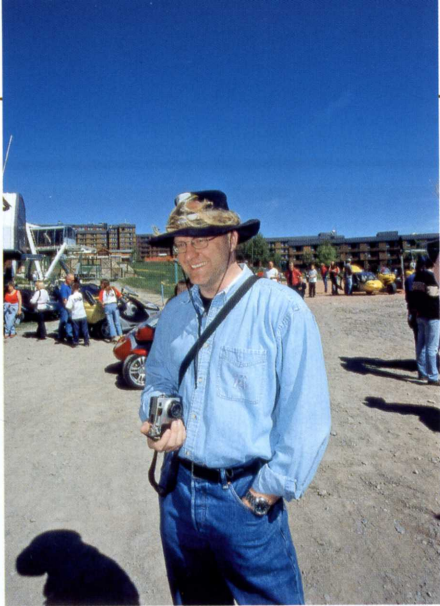
ausgepackt und Weinkartons für eine durstige Menge aufgestapelt. Vom Tal trägt eine leichte Brise das Geräusch hunderter Motorradmotoren in die Höhe. Dann trudeln langsam alle ein. Die Parkmöglichkeiten am See reichen kaum. An den Essenständen bilden sich lange Warteschlangen. Für Kurzweil sorgen zwischenzeitlich die Brüder Pernoud. Die französischen Champions zeigen Trial-Gespannfahren vom Feinsten. Am späten Nachmittag, nach ausgiebiger Mahlzeit lichten sich die Gespannreihen wieder. Die Sonne verschwindet langsam hinter den Bergen, und es wird kühl.

Das Side-Biking ist die größte französische Gespannveranstaltung und allemal eine Reise wert. Abschiedsszenen am Montag morgen. Keine Frage, die meisten werden wohl im nächsten Jahr wieder kommen. ■

Martin Franitza



Toro-Gespanne gehören einer aussterbenden Rasse an. In Les Karellis war nur ein einzelnes Exemplar zu sehen.



Das ist Marcel Sieling, ein fleißiger User des Forums unserer Internet-Homepage.



Wer so friedlich schläft, dem muss es einfach gut gehen. Vereinzelt waren auch Renaissance-Gespanne in Les Karellis.

Keine Frage, Zeus ist ein Familiengespann.

Hayabusa-Side-Bike?

Zwei Suzuki-Hayabusa-Gespanne mit Mega-Comete- und Comanche-Beiwagen waren nach Les Karellis gekommen. Sofort tauchte die Frage auf: Baut Side-Bike nun Suzuki-Gespanne? Aber dieser Frage muss man mit einem eindeutigen Nein beantworten. Beide Gespanne wurden von dem französischen Hersteller Choda aufgebaut. Die Besitzer waren mit der Qualität und dem Komfort der Side-Bike-Beiwagen zufrieden und ließen sich die Boote auf ein neu gefertigtes Chassis ohne Beiwagenlenkung an die schnellen Hayabusas montieren.

BFG

1978 tauchten die ersten Ideen des sogenannten BFG-Motorrades auf. BFG ist die Abkürzung der Ideengeber Louis Boccardo, Dominique Favario et Thierry Grange. Der Motor stammt vom Citroen GS mit 1300 ccm Hubraum. 1982 wurden die ersten Motorräder verkauft. Hauptkunde war jedoch die französische Regierung. Die Polizei wurde mit BFG-Motorrädern ausgestattet. Ende 1983 geriet BFG nach etwa 400 produzierten Exemplaren in finanzielle Schwierigkeiten. Die Firma MBK kaufte die marode Firma für 1 Franc und stellte unter dem eigenen Markenzeichen bis 1988 noch etwa 150 Exemplare her. 1989 übernahm der französische Beiwagenhersteller Precision das komplette Ersatzteillager. Aus Einzelteilen wurden noch einige Maschinen zusammengeschaubt. 1996 konnte der französische BFG-Club das Ersatzteillager übernehmen. Im BFG-Motorrad mit dem zuverlässigen Citroen-Motor sahen viele französische Gespannfahrer die ideale Zugmaschine. Der Gitterrohrrahmen erforderte zwar eine aufwändige Anschluss technik mit Hilfsrahmen, aber das Drehmoment des Motors von 100 Newtonmetern, der Kardantrieb und der große Tank von 22 Litern rechtfertigten den finanziellen Mehraufwand. Beim Treffen waren überraschend viele Gespanne auf BFG-Basis zu sehen. Als langlebige Tourer haben BFG-Gespanne einen guten Ruf. Das beweisen mehrere Fahrzeuge mit aktuellen Beiwagen der letzten Produktionsjahre.

