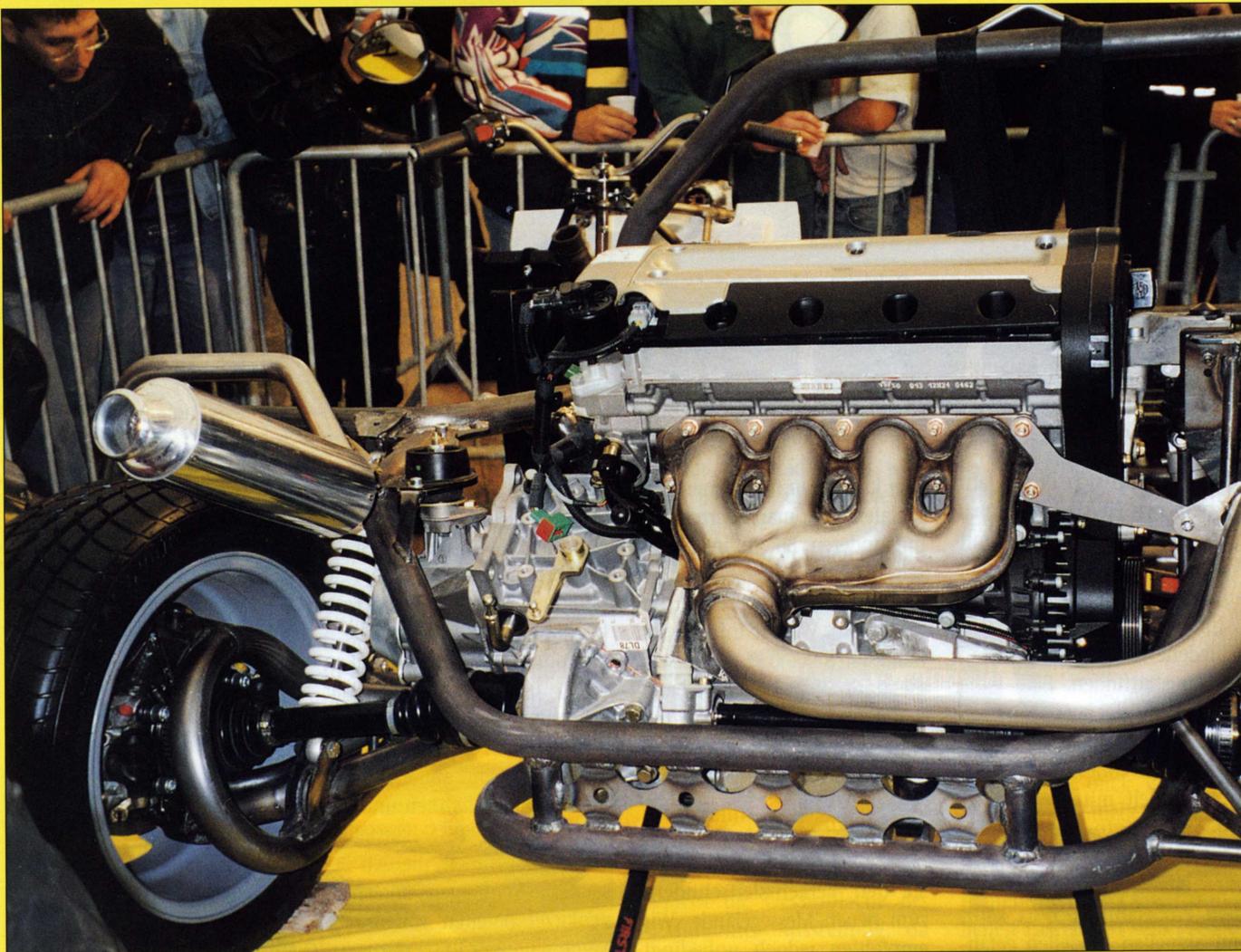


Zeus

Auf der Intermot 2000 in München präsentiert Side-Bike das erste Serienspann mit Automotor. Wir sagen Ihnen alles, was bislang über das Projekt bekannt ist.



Das Chassis mit eingebautem Motor in der Heckansicht: Deutlich ist auf der rechten Seite das Zwischengetriebe zum Beiwagenrad zu erkennen.

Die Eckdaten entsprechen dem Traum vieler Spannfahrer: Ein Fahrzeug mit einem satten Drehmoment, einer ausreichenden Spitzengeschwindigkeit und einem Benzinverbrauch, die dem Spritpreis und dem Umweltgedan-

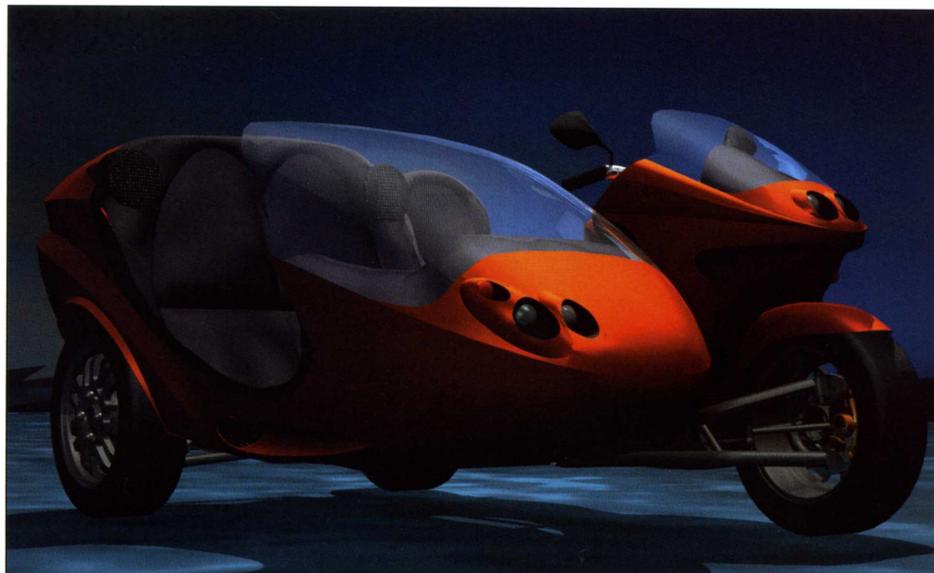
ken gerecht wird. Motorradmotoren können derzeit diese drei Bedingungen nicht optimal erfüllen, auch wenn der BMW-Viertventil-Boxer mit Einspritzung den Vorgaben schon recht nahe kommen. Nachdem jahrelang die schwedische Firma

Corda unter der Federführung von Klaus Rabe ein entsprechendes Projekt zur Serienreife bringen wollte und man bei EML ein ähnliches Konzept aus Kostengründen sehr schnell wieder in der Schublade verschwinden ließ, hat nun die Fir-

ma Side-Bike den Schritt in die Zukunft gewagt.

Zeus nennt sich das Spannkonzept aus Frankreich. Um einen modernen Peugeot 206-Motor mit zwei Litern Hubraum wurde ein schwungvoller Gitterrohrrahmen gebogen.

Er bildet das tragende Element für den Motor, die beiden hinteren Antriebsräder sowie die Vorderradföhrung. Das Motorrad und der Beiwagen sind nur ein designtechnischer Trick. Genau so gut könnte man eine komplett geschlossene Karosserie um das Fahrgestell bauen. Der Lenker des Motorrades dirigiert wie üblich die Vorderradföhrung. Ein mitlenkendes Beiwagenrad konnte bei diesem Projekt nicht realisiert werden. Um dem Beiwagenrad den Vorlauf zu geben, wird das beiwagenseitige Antriebsmoment mittels eines Kettengetriebes auf das Rad übertragen. Um dennoch der Side-Bike-Philosophie der zwei gelenkten Räder gerecht zu werden, wird beim Zeus das Hinterrad mitgelenkt.

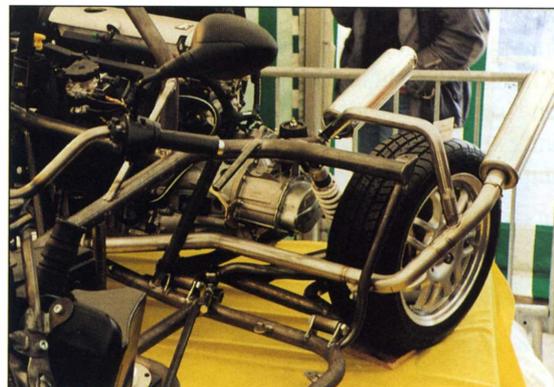


Futuristisches Design – Markenzeichen von Side Bike – natürlich auch beim Projekt "Zeus"

Über die Lenkerarmaturen werden technische Einrichtungen betätigt. Auch die Gangschaltung wird vom Lenker aus betätigt. Das 5-Gang-Peugeot-Getriebe mit Rückwärtsgang wird mittels Tiptronic bedient. Einen normalen Gasgriff, der die Einspritzanlage angesteuert, wird man soweit bekannt vergeblich suchen. Das Zeus-Gespann wird im Durchstieg zwei Fußhebel für jeweils Gas und Bremse haben.



Das Hinterrad wird mitgelenkt.



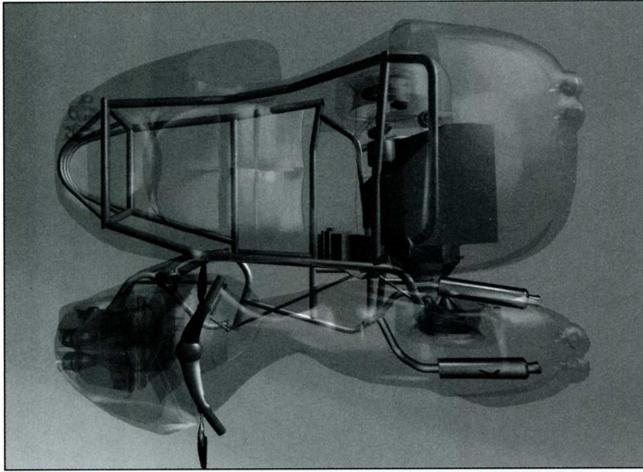
Die beiden Auspuffendrohre sollen an ein Motorrad erinnern.

Der Beiwagen ist als sehr großzügiger Zweisitzer ausgelegt. Gigantische 400 Liter Volumen wird der Kofferraum aufnehmen. Alle Sitze, sowohl auf dem Motorrad als auch im Beiwagen, sind auf Bequemlichkeit ausgelegt. Zeus soll nicht nur sichere Fahreigenschaften bieten, sondern als ausgeprägtes Touren-Gespann der Besatzung entspanntes Fahren auf langen Strecken ermöglichen. Zu den passiven Sicherheitselementen gehören Sicherheitsgurte im Boot, der im Boot integrierte Gitterrohrrahmen und als Option ein ABS-System für alle drei Räder. Heizungs- und Lüftungsanlage dienen dem Komfort der Passagiere.

Das Chassis: Der riesige Kühler sitzt hinter dem Vorderrad. Die Vorderradaufhängung mit Achsschenkellenkung. Die Bremstechnik stammt von Peugeot.



Trotz der einteiligen Konstruktion und des Automotors wird in Frankreich das Fahrzeug als Motorrad mit Beiwagen zugelassen, allerdings wegen der



Durchblick: Karosserie und Rahmen in einer Abbildung.

dort herrschenden strikten 100-PS-Begrenzung in einer zahmen Leistungsversion. In welche Kategorie das Zeus trotz geplanter EU-Zulassung in Deutschland fällt, ob es sogar als Sonderfahrzeug eingestuft werden wird, wofür für die Führerscheinklasse 3 erforderlich wäre, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Sicher ist: Hersteller und Importeure werden alle Anstrengungen unternehmen dieses Fahrzeug als Motorrad mit Beiwagen zuzulassen.

chen. Das Treffen zeigte aber auch, dass die Entwicklung des Zeus wesentlich langsamer voranging als ursprünglich geplant. Denn eigentlich sollte zu diesem Zeitpunkt bereits das erste fahrbereite Gespann auf drei Rädern stehen. Die Produktion wurde deswegen auf das Frühjahr 2001 verschoben. Dennoch findet das Zeus bislang sehr großes Interesse. So liegen bei Side Bike bereits 30 verbindliche Kaufverträge vor.

Unser Leser Thomas Reichenspurner, der auf dem Side-Bike-Treffen in Frankreich war und uns diese Abbildungen zur Verfügung stellte, beurteilt das Zeusgespann wie folgt:

"Wie ich als Maschinenbauingenieur finde ist das Zeusgespann ein absolut faszinierendes Teil. Ich freue mich bereits auf die Intermot in München und eine erste Probefahrt im nächsten Frühjahr oder Sommer. Sollte das Teil dann annähernd soviel Fahrspaß bereiten wie es ausstrahlt und dazu noch der Sound mehr einem Bike als einem Auto ähneln, so wird es wohl wieder einmal nichts mit dem Bedürfnisaufschub. Unter Verwendung dieses Begriffes versucht ein alter Freund, ein Soziologe, immer wieder, mir zugunsten meines Bankkontos meine spontanen, 2- und 3-rädigen Kaufentscheidungen -allerdings meist vergeblich - auszureden."

Wie man auch immer das Zeus-Gespann beurteilt: Die Franzosen um Jean-Claude Perrin werden ein gewagtes Projekt auf die Strasse stellen, das schon heute als Meilenstein der Gespanntechnik gilt. ■

mf