

DIESEL, BITTE!



Er ist Vielfahrer. 50.000 Kilometer und mehr legt Teun Luigjes jährlich mit seinem Zeus-Gespann der Firma Side-Bike zurück. Da liegt der Gedanke nahe, einen sparsamen Dieselmotor in das Gespann einzubauen. Exklusiv in MOTORRAD-GESPANNE der erste ausführliche Fahrbericht über das neue Zeus-Diesel-Gespann.





Ob Diesel oder Benziner, das Fahrwerk des Zeus ist über jeden Zweifel erhaben.



Äußerlich unterscheidet sich das Diesel-Gespann nicht von seinem Bruder mit Benzinmotor. Ausstattung und Zubehör sind gleich.

„Da kann man doch einen sparsamen Diesel-Motor einbauen!“ – „Nein, wir bekommen keine Diesel-Motoren von PSA, und außerdem passt der Motor nicht in das Chassis.“ – „Aber der Umbau wäre ganz einfach...“ – „Nein!

So ähnlich verlief das Gespräch von Teun Luigjes, das er mit Jean-Claude Perrin, dem Konstrukteur bei der Firma Side-Bike, vor einigen Jahren führte. Side-Bike sah keine Marktchance für das Diesel-Zeus und wiegelte ab.

Aber was wäre die Gespannszene ohne findige Tüftler und Bastler? Teun Luigjes machte sich selbst an die Arbeit und besorgte sich ein gebrauchtes Zwei-Liter-HDI-Aggregat bei einem Autohändler.

Der Einbau gestaltete sich dann doch nicht so einfach wie angenommen, vor allem weil auch das Dieselgetriebe im Chassis Platz finden und eine geänderte Abgasführung entwickelt werden musste. Einige Wochen später war es dann doch soweit: Der Langstreckenfahrer Teun Luigjes war jetzt Herr über 110

PS und das gigantische Drehmoment von 250 Newtonmetern. Zum Vergleich: Der Motor einer Suzuki GSX 1400 bringt es gerade einmal auf 125 Newtonmeter. Teun Luigjes nutzte das neue Gespann reichlich, fuhr im Winter nach Norwegen oder legte mal schnell 2000 Kilometer am Wochenende zur Messe Sinsheim zurück. Der Kilometerzähler kam kaum zur Ruhe. Schon über 150.000 Kilometer fuhr er auf die Diesel-Uhr.

Side-Bike-Händler Axel Funke fand Gefallen an dem Projekt. Im Gegensatz zum französischen Gespannhersteller sah er durchaus Marktchancen in Deutschland. Es wurde ein weiteres Dieselgespann mit gebrauchtem Antriebsaggregat aufgebaut. Der TÜV segnete den Umbau ab. Ein Dieselgespann im High-Tech-Gespannsegment hat sicher Chancen, sich auf dem Markt zu behaupten. Die Autoindustrie macht es vor. Der Dieselmotor hat schon lange nichts mehr mit Rütteln, Schütteln und nervtötendem Nageln zu tun. Das Gespann fährt sich

so ruhig und komfortabel wie das Pendant mit Benzinmotor. Nur die nette Dame an der Tankstelle reißt ungläubig die Augen auf, als sie einen Motorradfahrer vor sich sieht, der den getankten Diesel von Zapfsäule 3 bezahlen will.

Gemütlich durch die Gegend dieseln kostet vier bis fünf Liter auf 100 Kilometer. Für ein Gespann mit diesen Abmessungen und der Leistung sicherlich rekordverdächtig. Der Benziner im Serien-Zeus genehmigt sich im Vergleich etwa einen bis zwei Liter mehr.

Den einst deutlichen Preisunterschied zwischen Benzin und Diesel gibt es allerdings nicht mehr. Das bedeutet: Die Umbaukosten zum Diesel werden sich über den Kraftstoff nicht amortisieren.

Diese Überlegungen können kaum die Entscheidung pro oder contra Diesel beeinflussen. Es ist die schiere Kraftentfaltung des Motors, die restlos begeistert. Es ist der bombastische Antritt aus dem Drehzahlkeller. Per Chiptuning kann das Leistungsangebot sogar auf 130 PS und 300 Newtonmeter erweitert werden. Diese Daten rücken das Diesel-Zeus-Gespann auch in den Fokus der Anhängerfraktion. Damit läßt sich auch der schwerste Anhänger durch die Gegend ziehen, ohne dass der Tank hohlwändig aus der Tankbelüftung pfeift und uns beißende Kupplungsgerüche in die Nase steigen.

Das Mehrgewicht des Dieselaggregats von 70 Kilogramm lastet vornehmlich auf Hinter- und Beiwagenrad. Das ausgewogene Zeus-Fahrwerk verkraftet diese Mehrbelastung pro-

blemlos. Auch im Fahrbetrieb stellen wir keine negativen Auswirkungen fest. Das Diesel-Zeus fährt genau so flott und sicher durch die Kurven wie sein Benzin-Kollege. Die Schwerpunktverlagerung ist bei einem Leergewicht von 720 Kilogramm durch die zusätzlichen 70 Kilo marginal. Und so bleibt das Zeus ein Zeus, egal ob mit Benzin- oder Dieselmotor.

Ausstattung und Zubehöroptionen unterscheiden sich zwischen Diesel und Benziner nicht. Als Basis für die Änderung dient immer ein serienmäßiges Zeus-Gespann mit Benzinmotor. Die Umbaukosten von etwa 5000 Euro für die Dieselsonversion sind das einzige Manko des Gespanns. Doch wie heißt es so treffend: Es war schon immer etwas teurer, einen besonderen Geschmack zu haben. ■

mf



Hier im Heck kann der Fachmann geringe Unterschiede erkennen. Die Abgasführung ist geändert.

Das Zeus-Gespann mit Dieselmotor ist ein Langstreckenfahrzeug oder wie in diesem Fall der ideale Untersatz, um am Main eine beschauliche Tour zu unternehmen.



TECHNIK

Abmessungen Gespann:

Radstand:.....	1980 mm
Spurbreite:.....	1410 mm
Vorlauf:.....	400 mm
Vorspur:.....	0
Nachlauf VR:.....	40 mm

Bereifung:

Vorn:.....	195/50 R 15
Hinten:.....	195/50 R 15
Beiwagen:.....	195/50 R 15

Beiwagen:

Länge:.....	2590 mm
Sitzbreite:.....	830 mm
Gepäckraumvolumen:.....	400 l
Verdeck serienmäßig:.....	ja
Kopfraumhöhe bei geschl. Verdeck:.....	900 mm
Sicherheitsgurt serienmäßig:.....	ja
Federbein:.....	White Power
Federweg:.....	130 mm
Bremse: hydr., Scheibe, innenbelüftet	

Gewichte:

Leergewicht:.....	720 kg
Zul. Gesamtgewicht:.....	980 kg

Preise:

Side-Bike Diesel-Zeus: ...35.000 Euro



Das Zeus-Gespann ist alles andere als ein landwirtschaftliches Fahrzeug, wie das Verkehrsschild vermuten ließe. Im Gegenteil, es ist die konsequente Umsetzung moderner Fahrzeugtechnik.