

Dumping-Dreier mit Finessen

Mit einem preisgünstigen Umbaukonzept für BMW R 850 und 1100 will TripTeq den Gespannmarkt beleben. Für gehobene Ansprüche rüstet der deutsche Haupthändler Joy-Tek das Heeler-Beiboot praxisingerecht um.



Fotos: A. Koenigsbeck

Der Heeler baut im Verhältnis zur Roadster sehr leicht. In Rechtskurven neigt das dritte Rad zum Steigen.

Messe Sinsheim 2005. Ohne Tusch und Trommelwirbel präsentiert sich eine BMW R 1100R, die trotz oder gerade wegen ihres schlichten Umbaukonzepts für mehr Aufmerksamkeit und Diskussionen sorgt als so mancher Hightech-Bolid. Im Vordergrund steht bei diesem Gespann namens Heeler eine möglichst preisgünstige Fertigung, um technische Konventionen scheinen sich die Konstrukteure dabei wenig zu scheren. Zudem soll der normal bedarfte Kunde sein Gespann in Eigenregie zusammenschrauben können.

Für dieses Projekt zeichnet TripTeq verantwortlich, doch nur vordergründig handelt es sich bei dem niederländischen Unternehmen um einen Branchenneuling. Vielmehr steckt mit Motoport Hengelo ein im Gespann-Sektor schon länger etablierter Händler hinter der eigens gegründeten Manufaktur. Als Basis für den Heeler sollen zunächst die Ur-Vierventilboxer mit 850

und 1100 Kubik fungieren, weil sie einerseits als Zugmaschinen beliebt und vergleichsweise günstig auf dem Gebrauchtmarkt zu bekommen sind, sich andererseits der Umbaufwand gegenüber den neueren R-Modellen in Grenzen hält.

Die Kräfteeinleitung vom Beiwagen ins Motorrad erfolgt über ein Dreipunkt-Anschlusssystem und einen fünffach mit der BMW verschraubten Verstärkungsrahmen. Dabei ist die obere Anschlussstrebe nahe dem rechten Zylinder platziert, so dass in der Schlucht zwischen Motorrad und Boot keine Rohre stören. TripTeq hat sein Arrangement ebenso auf Betriebsfestigkeit prüfen lassen wie die Telegabel und das Vorderrad, die von der Basismaschine übernommen werden.

In der preisgünstigsten Umbaustufe verbleibt auch das originale Hinterrad, eine Bootsbremse gibt es nicht. Damit lässt sich der Seitenwagen völlig pro-

blemlos abschrauben und die Maschine solo nutzen. Bei den 127 mm Vorderradnachschiebung der R 1100 R fallen die Lenkkräfte zwar nicht unakzeptabel hoch aus, doch bedarf es schon des geschickten Einsatzes von Gas und Bremsen, um Kurven mit sauberem Strich zu fahren. Der Verzicht auf die Seitenradbremse scheint bedenklich. Zwar baut der Heeler im Verhältnis zur Roadster sehr leicht, unbeladen wird er deren Vorderrad bei Bremsmanövern deshalb kaum aus der Spur drücken. Anders sieht die Sache allerdings aus, wenn das Boot beladen und die Fahrbahn rutschig ist. Von daher scheint es sinnvoll, 230 Euro in eine zusätzliche Trommelbremsanlage zu investieren. Eine zur Beiwagen-Demontage notwendige Hydraulik-Schnelltrennkupplung schlägt zusätzlich mit 300 Euro zu Buche.

Wer auf Soloeinsätze keinen Wert legt, fährt mit der Kit-Version 1 wirtschaftlicher. In dieser ist nicht nur die Bremse, sondern auch eine Nachlaufverkürzung für das Telelever enthalten. Durch eine Platte zwischen unterer Gabelbrücke und A-Lenker rückt das Vorderrad um 71 mm weiter nach vorne, damit reduzieren sich die Lenkkräfte deutlich. Besonders bei höheren Fahrleistungen macht dann die Kit-Version 2 Sinn, in der zusätzlich ein 15-Zoll-Stahlrad samt Pkw-Bereifung enthalten ist. Bei welcher Kilometerleistung sich die 500 Euro Aufpreis amortisieren, ist ein Rechenexempel.

Die Serien-Federelemente taugen auch für Gespannbetrieb – das spart Kosten

Die runde Kontur des schmalen vorderen Reifens reagiert neutral auf Längsrinnen oder spitzwinklig angefahrte Kanten, entsprechend unbeirrbar ist der Geradeauslauf. Dank der geänderten Lenkgeometrie lässt sich das Gespann überdies ohne Kraftanstrengung einlenken und zielgenau durch Kurven zirkeln. Geht es rechterum, neigt das dritte Rad allerdings zum Steigen. Ballast im Gepäckabteil ist bei Leerfahrten dringend angeraten.

Zur Kostendämpfung trägt auch bei,

dass sich die Federelemente der R 1100 R selbst auf die Gespannbelastung abstimmen lassen. Die Schräglenker-Langschwinge des Heeler stützt sich normalerweise über ein Hagon-Element ab, das einigermaßen seinen Zweck erfüllt, vor allem bei Soziusbetrieb fährt man mit dem alternativ angebotenen Wilbers Ecoline (300 Euro) oder einem anderen Premium-Federbein jedoch besser.

Mehr als ausreichende Verzögerung liefern die Bremsen. Die vordere Doppelscheibenanlage packt bissig zu, auch die Pedalbremse bringt die Reifen zum Wimmern. Mit der empfehlenswerten Beiwagenbremse lässt sich das Gespann selbst in prekären Situationen einigermaßen auf Kurs halten, vorausgesetzt man hat die Dosierung der beiden Bremsen intensiv trainiert.

Mit 80 PS bietet der Boxer für ein derart leichtes Gespann allemal genug

Leistung für flotte Überholmanöver auf der Landstraße und bei 165 km/h Spitze ausreichendes Potenzial für Autobahnrichtgeschwindigkeit, selbst wenn man die 310 Kilo Zuladung ausnutzt. Mit dem 15-Zoll-Hinterrad ist der große Gang kurz genug übersetzt. Nicht zuletzt dank der leichten und windschlüpfrigen Bauweise des Heeler kommt der in allen Drehzahlbereichen kultivierte Zweizylinder im Mischbetrieb mit weniger als neun Litern aus, mit ruhiger Gashand lässt sich der Verbrauch sogar unter die Acht-Liter-Marke drücken. Schnelle Autobahnetappen kosten dagegen zwischen zehn und elf Liter.

Die Bootskarosserie besteht aus tiefgezogenen ABS (=Acrylnitril-Butadien-Styrol-Copolymer)-Komponenten, die sich preisgünstiger herstellen lassen als handlamierte Polyesterformen. Da die Tiefziehtechnik keine

komplexen Konturen erlaubt, sind die Möglichkeiten der Formgebung begrenzt. Dennoch wirkt der Heeler nicht unproportioniert. Aus praktischer Sicht erfordert er jedoch Bereitschaft zu Kompromissen, wie etwa eine gewisse Gelenkigkeit beim Ein- und Aussteigen. Das rund 100 Liter große Gepäckabteil ist nur durch Vorklappen der Sitzlehne zugänglich und Wasser einbrüchen ausgesetzt, wenn die Spritzdecke wegen eines Mitfahrers die Bootsluke hinter dem Windschild nicht komplett verschließen kann. Mit rund 50 cm Sitzbreite und vergleichsweise opulentem Fußraum bietet der Heeler aber auch großen Mitfahrern hinreichend Platz.

Bei der Zusatzausstattung finden sich Extras wie Feuerverzinkung und Pulverbeschichtung für die Rahmentteile, eine Leichtmetallfelge mit 155/70er-Reifen, ein Gepäckträger-



Technische Daten

TripTeq-BMW R 1100 R Heeler

Motor:

Leistung 59 kW (80 PS) bei 6750/min, maximales Drehmoment 97 Nm bei 5250/min, Hubraum 1085 cm³, luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, 700-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 V/19 Ah, Elektrostarter

Kraftübertragung:

Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardanwelle

Fahrwerk:

Tragende Motor-Getriebeeinheit mit angeschraubtem Verstärkungsrahmen, Seitenwagen: Unterflurrahmen aus Stahlvierkantrohr, Vierpunktanschluss, vorne Telelever-Gabel mit einem Federbein, 35 mm Standrohr-Durchmesser, hinten LM-Einarmschwinge, ein Federbein, Seite Schräglenker-Langschwinge, ein Federbein, Federwege 120/135/50 mm, vorne LM-Rad, hinten und Seite Stahlräder, Bereifung v. 120/70 ZR 17, h. 155 R 18, S. 145/80 R 13, Scheibenbremsen 2 x

v./h., Trommelbremse S., Durchmesser 305/276/185 mm, Fußbremse h./S., Handbremse 2 x v.

Maße und Gewichte:

Leergewicht vollgetankt 340 kg, zul. Gesamtgewicht 650 kg, Radstand 1555 mm, Spurweite 1270 mm, Vorlauf 350 mm, Vorspur 25 mm, Nachlauf 55 mm, Wendekreis rechts (Mitte Hinterrad) 4,63 m und links (Mitte Seitenrad) 7,45 m, Tankinhalt 21 l, Kraftstoffverbrauch 8,8 l/100 km Super

Höchstgeschwindigkeit:

zirka 165 km/h

Preise:

Standard-Kit 2990 Euro, Kit Version 1 3290 Euro, Kit Version 2 3790 Euro, Montage ab 500 Euro, Lackierung ab 350 Euro, Sw-Klappe vorne 780 Euro, Sw-Klappe Heck 460 Euro, hohe Sw-Scheibe 65 Euro

Hersteller und Händlernetz:

TripTeq, Tel. +31/74/250-4893, Fax /250-6729, www.tripteq.com; Testgespann/Sw-Umbau: Joy-Tek, Schepser Damm 3a, 26188 Edewecht, Tel. 04405/4505, Fax /4664, www.joy-tek.de

Kit sowie Farbvarianten für Sitz und Persenning. Darüber hinaus hat sich Joy-Tek – einer der deutschen TripTeq-Haupthändler – darangemacht, das Boot umfassend zu optimieren. Firmenchef Manfred Dettmers entwickelte einen Gepäckraumdeckel ebenso wie eine Klappe für den Fahrgastraum. Gleichzeitig erhält die Sitzlehne eine Rückenplatte, die den Kofferraum wasserdicht macht. Dazu kommen ein höherer Windschild und eine separate Bodenplatte samt Gummilagerung für das Boot, das sich so für Wartungsarbeiten am Motorrad leicht abnehmen lässt.

Dies macht aber einen TripTeq-Umbau gleich deutlich teurer. Insofern sticht der Billig-Trumpf der Holländer vor allem, wenn man konsequent auf das Standardprogramm setzt.

Axel Koenigsbeck

Basisversion ohne Joy-Tek-Klappen für Bootsfront und -heck. Mittels drei Streben ist das Boot am Verstärkungsrahmen der BMW befestigt. Eine Platte zwischen unterer Gabelbrücke und A-Lenker rückt das Vorderrad weiter nach vorn (v. l. n. r.).