

MOTOSPORTSCHWEIZ

1996

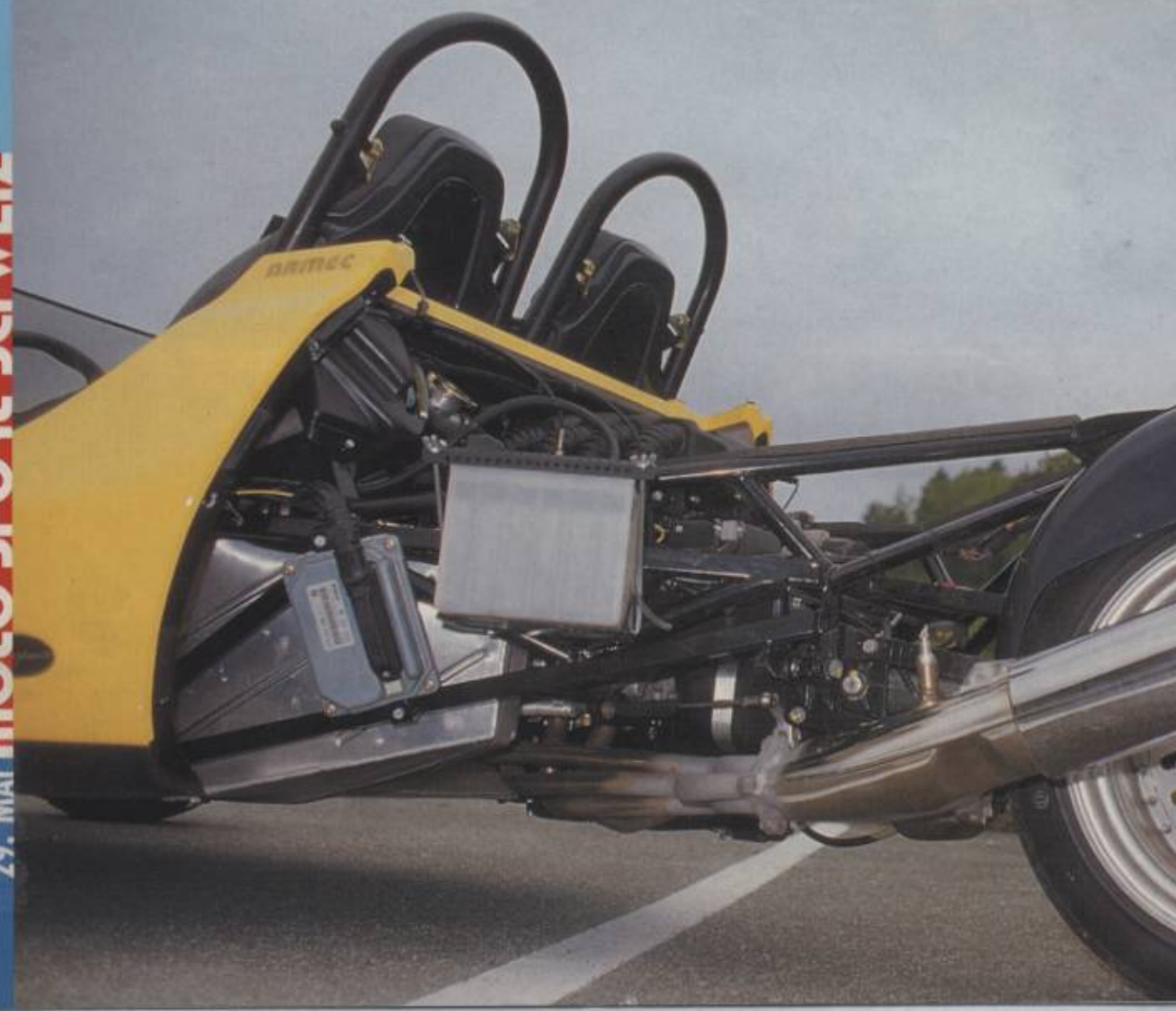


Ritt
Honda F6 Valkyrie

URS WENGER
Stress beim GP in Mugello



Scorpion 3-Wheeler: Auto oder Töff?



GRÖSSTER MOTOMARKT DER SCHWEIZ

Fr. 3.90 WÖCHENTLICHES MOTORRADMAGAZIN
29. MAI **MOTOSPORTSCHWEIZ**

Fahrbericht Scorpion:
Grinnall BMW K 1100 Threewheeler

Britisch, bayrisch, bombastisch!

Threewheeler sind typische Spleen-Cars. Reine Spielzeuge, um den Ur-Elementen auf dem Asphalt zu trotzen. Vor allem da, wo zwischen Himmel und Hölle möglichst viele Kurven hingepflastert wurden. Getreu dem Motto: "Pure Sports" für unzimperliche Leute und Hasardeure! Selbstverständlich besitzt auch Mr. Mark Grinnall's Scorpion alle Merkmale eines solchen Lustvehikels, um das Erbe der legendären "Morgans" stilecht wieder aufleben zu lassen. Zwar "British unlikely" mit modernster deutscher Motorradtechnologie von BMW, aber die fulminante Leistung des 1100er "Ziegelsteins" passt hervorragend zur Fahrzeugphilosophie.



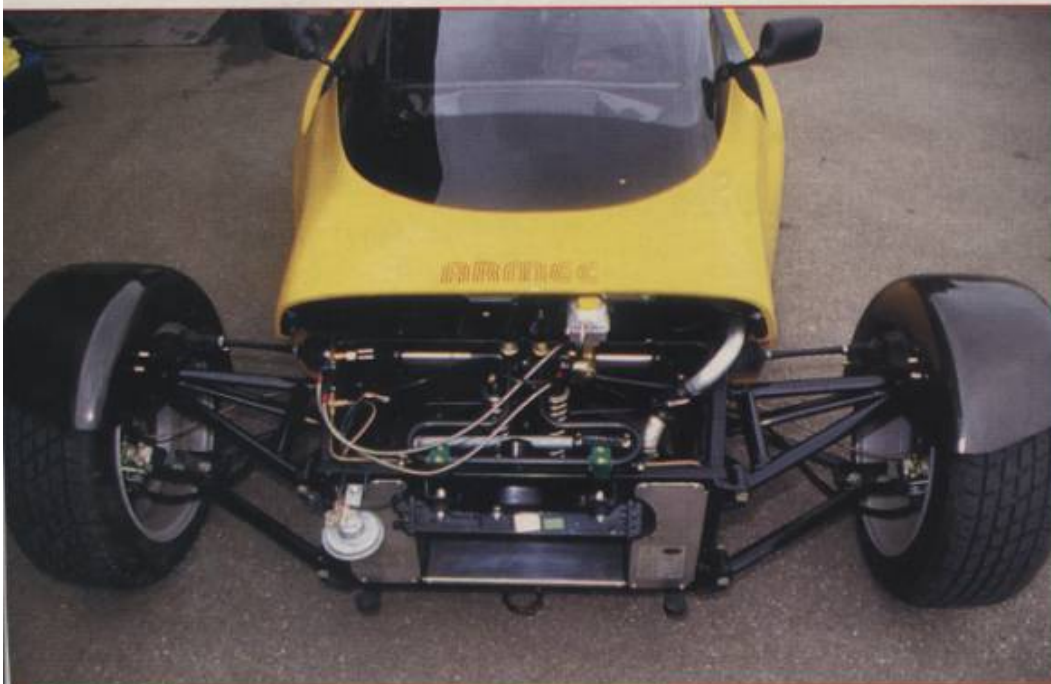
Der Grinnall-Threewheeler stellt eine Symbiose aus Auto und Motorrad dar. Ein Zwitter, der kaum mit einem Gespann oder Trike verglichen werden kann. Mag sein, dass deswegen viele Motorradfahrer auf den ersten Blick eher ablehnend reagieren: "Ha..., das ist doch ein Auto!" Abgesehen davon, dass auch die sauber gezeichneten Formen der gelben

Flunder für eine grosse Anziehungskraft sorgen, muss man den Scorpion selbst fahren, um eines Besseren belehrt zu werden. Denn da öffnen sich neue Welten!

Man sitzt zwar im Fahrzeug nebeneinander und führt alle Bedienungs-bewegungen wie ein Automobilist aus, doch ansonsten ist Scorpion-Fahren mit derselben Fahrlust verwandt, welche die "Faszination Zweirad" auszeichnet. Zudem müssen fast motorrad-ähnliche Einschränkungen in Sachen Zuladung und Wetterschutz in Kauf genommen werden. Aber davon später!

BMW-Motor und Autozubehör

Auch für Biker faszinierend bietet das Dreirad eine Unmenge hochinteressanter technischer Details an. Unter der GFK-Aussenhülle verbirgt sich ein aufwendig verstrebrter Gitterrahmen aus hochfestem Vierkantstahlrohr, der im Bereich der Fahrgastzelle mit der Karosserie zusätzlich vernietet und verklebt ist. Mit wenigen Handgriffen (über Schnellverschlüsse) können die kompletten Front- und Heckverkleidungen



Vorne dominiert Auto-Technik: Doppelte Querlenker aus ovalen Stahlrohren, Querstabilisator, Zahnstangenlenkung von Ford, zwei Hagon-Federelemente, Walzen im Blechkarossenformat 185/55 - 15



"Also das da links sind ganz sicher echte Motorräder, aber die dicke gelbe Flunder – na, ich weiss nicht so recht ..."



Edle Mixtur: Das Wichtigste ist von BMW, der Rest von VDO und anderen Autozubör-Firmen

demontiert werden, um so problemlos Wartungsarbeiten an der Vorderachse und an der gesamten Antriebseinheit vorzunehmen.

Motorradkennern dürfte der Mittelmotor bestens vertraut sein: Inklusiv der ganzen Paralever-Hinterradaufhängung, der Bremsanlage und dem Endantrieb stammt der wassergekühlte, 16-Ventil-Vierzylinder aus der BMW K 1100, welcher dem lediglich 395 Kilo leichten Gefährt enorme Kraftreserven beschert. Locker und heiter verspricht das Datenblatt von Importeur Aregger (ARMEC, Emmenbrücke) eine Leistung von 100 bis 125 PS, die sich bei Bedarf via den hinteren, 16-zölligen 195/55er-Schlappen brutal in den Teer krallen!

Oberhalb des Triebwerks, durch einen breiten Deckel von aussen zugänglich, befindet sich eine Art "Kofferraum" – genauer gesagt, ein grösseres Staufach. Es reicht für das Notgepäck, die Kreditkarte, Regenzeug und evtl. einen Helm. Merke: Camping ist mit dem Scorpion verboten! Ein Gepäckträger ist wohl kaum vorgesehen und passt auch nicht unbedingt an diese Art Fahrzeug...

Das Cockpit besteht aus einer erlesenen Mixtur: Von der BMW K 1100 stammt die komplette Instrumenten-Einheit, welche leider durch das kleine Lederlenkrad (Ø



Der Innenraum ist sehr eng bemessen; Ausfahrten im Duett sind mit der Scorpion eine ziemlich intime Angelegenheit

28 cm) etwas verdeckt wird. Die Neben-Instrumente (Benzinstand und Wassertemperatur) von VDO sowie der Licht/Blinkerschalter werden aus dem Autozubehörhandel bezogen. Die Benzinuhr arbeitet etwas unpräzise! Steht der Zeiger auf leer, sind in Tat und Wahrheit noch acht Liter im 25 l-Tank drin.

Angewöhnung und feines Schuhwerk verlangt die eng zusammengepackte Pedalerie, welche dafür als Entschädigung mit einem einzigen Handgriff für verschiedene Beinlängen längs verstellt werden kann. Geschaltet wird zwar per Schaltstock, aber die Bedienung erfolgt analog der Motorschalt-Mechanik. Wegen des engen Innenraums sitzt der Hebel fast unter der Kniekehle, doch die Schaltvorgänge werden davon nicht behindert und sind blitz-

schnell auszuführen. Nur Sprung vom ersten in den zweiten macht ein bisschen Mühe, dieses Kapitel gehört dann eben zu der BMW-Geschichte!

Der Rückwärtsgang – via seinen Motor und Getriebe flanschten, separaten Antriebsmotor – wird per Knopf neben dem Sitz eingelegt. Zuerst muss aber der erste Gang eingesteuert und die Kupplung gedreht werden. Das Rückwärtsfahren verlangt einige Übung, um nicht deutlich schneller "hinschi" gefahren werden als etwa bei einer Honda GoldWing.

Die Feststellbremse wirkt per Zug und Dreh-Zug-Griff am Rahmenmechanisch an Kolben der hydraulischen Schwimmsattelbremse, welche vom Ford Sierra Cosworth (Terradbremse) stammt. Für individuelle Bedürfnisse kann



Motor, Auspuffanlage, Kardantrieb und Hinterradbremse stammen komplett von der BMW K 1100

Wenn dieses Ding durch die Gegend kurvt, klappen garantiert und in schöner Regelmässigkeit ein paar Dutzend Kinnladen herunter

Technische Daten

Motor: BMW K 1100. Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, ringsliegend eingebaut, DOHC, 16 Ventile. Motronic-Einspritzanlage mit Schubabschaltung. Elektronische Zündung, E-Starter. Geregelter 3-Wege-Katalysator.

Hubraum: 1059 ccm, Bohrung x Hub: 70,5 x 70 mm, Verdichtung 11:1, Leistung (EU) 74 kW (100 PS) bei 7500 U/min, Drehmoment 107 Nm (10,9 mkg) bei 5500 U/min. CH-Werte noch nicht veröffentlicht, nach Importeurs-Angabe 100-125 PS

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung per Seilzugbetätigung via Fuss, 5-Gang-Getriebe. Serielle Handschaltmechanik, elektrisch betätigter Rückwärtsgang, Kardantrieb (HA-Übersetzung 2,75:1)

Fahrwerk, Karosserie: Gitter-Vierkantstahlrohr-Rahmen mit GFK-Karosserie vernietet und verklebt, Doppel-Querlenker-Radaufhängung aus Ovalstahlrohren, vorne mit Querstabilisator, zwei senkrecht stehende verstellbare Hagon-Federbeine mittig der Vorderachse, über Umlenkstange betätigt, Zahnstangenlenkung (Ford). Hinterradaufhängung original BMW Paralever-Einarm-Abschwinge mit verstellbarem Hagon-Monofederbein.

Bremsen, Bereifung: Hydraulische 2-Kreis-Bremsanlage mit manuell verstellbarer Bremskraftverteilung zwischen den Achsen. Drei Bremsscheiben (a=285 mm). Vorne Einkolbenschwimmsattel mit daran integrierter, seilzugbetätigter Handbremsmechanik (Bremsystem Ford Sierra Cosworth). Hinten orig. BMW-Brembo-Festsattel-Scheibenbremse. Vorderrad Aufsteigen 7x15 Zoll mit Bereifung 185/55 ZR 15; Hinterrad Alu-Scheibenverbundfelge 7,5 x 16 Zoll mit 195/50 ZR 16 Bereifung.

Masse und Gewichte: Länge 5390 mm, Breite 1760 mm, Höhe 1180 mm, Radstand 2740 mm, Spurbreite vorn 1520 mm, Karosseriebreite (Mittel) ca. 950-1000 mm, Wendekreis 10,9 m, Leergewicht 395 kg, Gesamtgewicht 580 kg, Nutzlast 185 kg, Tankinhalt 25 l, Verbrauch 6,5-8,5 l/sportliche und tourenmässige Fahrweise. 2 Sitzplätze, Gepäckablage über dem Motorraum.

Preis: ab MFK inkl. Lackierung: Fr. 43.800,-

Hersteller: Grinnall Specialist Cars, Heighington Bewdley, Worcestershire GB

Importeur: CH und FL Armec, 6020 Emmenbrücke/LU, 041 280 75 00, Fax 041 280 75 15

Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse manuell verstellbar werden.

Eng und luftig

Konstrukteur Grinnall hat den Innenraum des giftigen Skorpions zur Seite hin sehr eng dimensioniert. Kräftig proportionierte Personen werden in den harten Schalen sitzen einem sehr intimen Körperkontakt ausgesetzt. Als Beifahrer muss man sich zudem etwas nach rechts aussen verkrümmeln, um die Arbeit des Piloten nicht zu beeinträchtigen. Eine leichte Raum-Verbreiterung oder anders ausgelegte Armlehnen seitlich würden Wunder wirken. Auch ein Haltegriff für den Passagier wäre wünschenswert.

Kein Helmzwang

Ob man im Scorpion einen Helm überstülpen will, ist freigestellt. Die kleine Windschutzscheibe mag besonders den Beifahrer von den Schultern an aufwärts mehr schlecht als recht von Wind und Witterungseinflüssen schützen. Tragisch ist das nicht, eine gute Bekleidung empfiehlt sich in unseren Breitengraden so oder so.

Am Anfang fühlt sich Scorpion-Fahren kribbelig und nervös an. Aber die Ursache liegt nicht beim Fahrzeug, sondern klar beim Fahrer. Denn die direkte Lenkung verlangt etwas Eingewöhnungszeit. Man darf sich nicht am Lenkrad festklammern und ruckartig schalten, sondern muss möglichst locker bleiben und bewusst lenken.

Auch das Einkuppeln und Anfahren verlangt Konzentration, da die Motorrad-Kupplung mit dem Fuss wesentlich weniger erfüllbar ist als wie gewohnt mit der linken



Hand. Des öfteren wird der Motor abgewürgt.

Der K 1100 Motor mit elektronischer Einspritzung besitzt eine hohe Elastizität sowie eine Leistungscharakteristik, welche untertouriges, schaltfaules Fahren genauso ermöglicht wie fulminantes Beschleunigen (Motto: vom vom Affen gebissen ...). Gleich wie ein Motorrad also!

Fahren im Formel 1

Der Scorpion wurde für die schnelle Hatz gebaut und ermöglicht enorm hohe Kurventempi. Man darf ruhig schon vor dem Kurvenzenith Power geben, und es ist begeisternd, wie cool der Threewheeler in solchen Situationen agiert!

Unebene oder vor allem gewölbte Strassen verlangen bei höheren Geschwindigkeiten aber höhere Konzentration, da die Breitreifen in solchen Situationen das Fahrzeug gerne zum Tanz auffordern! Die Hoppelei bleibt aber jederzeit beherrschbar. Das mit viel Renn-technik versehene Fahrwerk und die perfekte, angenehm straffe Abstimmung der drei Hagon-Dämpfer bieten hohen Komfort und sicheren Fahrbahnkontakt.

Die Bremsen arbeiteten am Testfahrzeug etwas diffus und lieferten keine begeisternden Verzögerungswerte. Die Spur wird aber

auch bei Vollbremsungen super gehalten, ein Ausbrechen gibt's nicht. Da die Bremsbeläge sichtbar beidseits nur 50% auftragen (wie die Spuren an den Scheiben bewiesen) liegt der Verdacht nahe, dass die Sattelbefestigung zuwenig stabil ausgelegt ist. Importeur Armec will in Zukunft andere, innenbelüftete Bremsscheiben einbauen. Sicher wird man dann auch die Bremssattelführung überarbeiten.

Fazit: Fahrspass pur

Der Scorpion liefert insgesamt enormen Fahrspass. Die Exklusivität ist durch den Preis von 43'800 Franken jederzeit gewährt. Stellt man diese Summe aber in Relation zur aufsehenerregenden Optik, der aufwendigen Herstellung (Handarbeit!), der hohen Verarbeitungsqualität sowie den hohen Homologationskosten, ist der Preis durchaus akzeptabel.

Wer als Käufer in Frage kommt? Ich meine: Ganz spezielle Sportfreaks, Sonnenanbeter, Darstellungskünstler und Abenteuerlustige aller Art. Vorausgesetzt, sie sind im Besitz der Fahrberechtigung A2 (Dreirad) oder B (PW).

Text: Andre Baumann, Bilder: Klaus Fischer

