

AUFGEBLASEN



Mit seiner Monoposto-Schnauze hat sich der Tremola I die Herzen zahlreicher Beiwagenfans erobert. Nun spendierte ARMEC seinem schmucken Anderthalbsitzer noch mehr Platz. M-G fuhr die geräumige Gondel an der Ducati 907 i.e.

Modellpflege ist die Kunst, ein Produkt zu verbessern, ohne ihm seine Identität zu rauben. Als die damals noch junge schweizer Gespannschmiede ARMEC vor nunmehr acht Jahren den Tremola entwarf, entpuppte er sich mit seiner von der damals herrschenden Mode abweichenden Form bald als großer Wurf. Detailverbesserungen galten in der Folge daher weniger der atemberaubenden Optik als der Funktionalität: So wurde der Rahmen

verstärkt, der Einstieg vergrößert und die Windschutzscheibe durch zwei stabile Seitenstreben bruchstabil gefaßt.

Obwohl der Beiwagen einem Erwachsenen samt Kind Platz bot, war er für einen echten Anderthalbsitzer doch ein wenig zierlich geraten. Um dieses Manko zu beheben, bliesen die Aregger-Brüder ihren Ur-Tremola nun regelrecht auf. Doch die ursprüngliche Form blieb weitgehend gewahrt. Insgesamt wuchs das Boot um zehn Zentimeter in der Länge,

zusätzlich bekam es eine größere Schnauze verpaßt. Und weil ohnehin eine neue Negativform hergestellt werden mußte, gestaltete ARMEC gleich noch den Einstieg großzügiger und versetzte die bereits zuvor gekürzte Scheibe nach vorne. Nun hat man das Windschild nicht mehr vor der Nase und kann auch bei normaler Statur über dessen Oberkante schauen.

Das Heck behielt zwar seine runden, pummeligen Konturen, wuchs jedoch besonders in der Höhe mit. Was nicht nur dem Gepäckabteil zu deutlich mehr Stauraum verhilft, sondern auch vor Zugluft und Verwirbelungen von heckwärts schützt. Selbst in Kombination mit der Ducati 907 i.e., deren beide Schalldämpfer relativ hoch münden, dringen keine Abgase in den Kopfbereich der Passagiere vor.

Zur Pflege des Baukastenprinzips ist das Chassis weitgehend identisch mit dem des Tremola II, die Schwinge wurde verstärkt und breiter gelagert. Augenfalliger für den Benutzer ist jedoch die Ausstattung: Zum Serienstandard gehören neben der hochwertigen Verarbeitung die Beflockung der Innenwände,

ein zweifach einstellbarer Sitz sowie Hydraulikheber für die Gepäckklappe. Gegen Aufpreis bietet ARMEC ein Allwetterdach oder eine sportliche Perrennung an.

Die Ducati 907 i.e. ist eines jener Motorräder, für das der Tremola hätte entworfen werden müssen, wenn er nicht bereits existiert hätte. Um das optisch wie aus einem Guß wirkende Gespann auch technisch zu einer Einheit zu verschmelzen, bedurfte es allerdings einigen Aufwandes. So bereitet ARMEC den Rahmen der Ducati durch verschraubte und eingeschweißte Verstärkungen auf, das Boot ist über sechs Streben angebunden. Der vordere Superbreitreifen hängt in einer Beringer-Schwingengabel mit zwei Bilstein-Federbeinen, im Heck verbleibt der Originaldämpfer.

Sehr schnell wird man mit diesem Gespann warm. Selbst mit voller Zuladung im Boot verhält es sich auch bei harten Lastwechseln neutral. Der Geradeauslauf ist tadellos, sogar beim Überqueren der Mittellinie auf gewölbten Landstraßen hält der Vorderreifen strikt Kurs. Auch durch Kurven läßt sich die Ducati zielgenau zirkeln. Dabei kommt rechtsheraus das leere Boot trotz des niedrigen Schwerpunktes und der dicken Walzen relativ früh hoch, in Linkskurven kündigt sich der Grenzbereich durch ein Schieben des Hecks an. Trotz des moderaten Nachlaufwertes fühlt sich die Lenkung etwas stramm an. Man könnte auf einen sanfteren Hydraulikdämpfer plädieren, in jedem Fall empfiehlt sich ein breiterer Superbikelenker.

Mit geradezu standeswidrigem Komfort verwöhnt die Federung, was dem sportlichen Anstrich des Ducati-Dreiers jedoch nicht entgegensteht.

Die 907 schmiegt sich perfekt an den Tremola.



Diesen unterstreicht die vordere Bremsanlage mit schwimmend gelagerten 320-Millimeter-Scheiben und Vierkolbensätteln. Fadingfrei und effektiv hält sie die sieben Zentner Gespann gemeinsam mit den simpler ausgestaffierten Bremsen der beiden anderen Räder unter Kontrolle. Obwohl die Sättel direkt an den Schwin-

genholmen angelenkt sind, stellt sich der Vorderbau beim Bremsen nicht auf - zweifelnd sorgt die lange Schwinge für den nötigen Momentenausgleich.

Der Motor der 907 i.e. entspricht zwar nicht mehr dem aktuellen Leistungsstand bei Ducati, PS-Fetischisten können ihn jedoch auf die 98 oder 107 PS der Vierventiler hochrücken



Der neue Tremola I und die Ducati sind wie füreinander bestimmt.

ARMEC-Ducati 907 i.e./Tremola I

Motor: Ducati 907 i.e.

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Vierkant-Stahlrohr mit angeschraubten und angeschweißten Verstärkungen, vorne Schwingengabel mit geschobener Schwinge, zwei Bilstein-Federbeine mit 110 mm Federweg, Federbasis stufenlos einstellbar, hinten Zweiarml-Leichtmetallschwinge mit Zentralfederbein und 135 mm Federweg, LM-Gulbräder.

Bremsen: Vorne Vierkolben-Doppelscheibenbremse, hinten Scheibenbremse, pedalbetätigtes Verbundbremssystem, Handbremse mit Wirkung auf rechte vordere Scheibe, Durchmesser 320/245 mm.

Bereifung: Vorn: 195/55 x 13 - Hinten: 195/55 x 13

Beiwagen: Über sechs Streben verschraubter Seitenwagen mit Unterflurchassis aus Stahlrundrohr, aufgeschraubter GFK-Bootskörper, gezogene Schwinge mit einem liegenden Federbein und Hebelsystem, 75 mm Federweg, Trommelbremse, Bereifung 165 x 13

Abmessungen Gespann:

Radstand: 1.530 mm	Vorspur: 30 mm
Spurweite: 1.220 mm	Sturz: 0°
Vorlauf: 350 mm	Nachlauf VR: 35 mm

Gewichte: Leergewicht 350 kg - Zulässiges Gesamtgewicht 700 kg

Höchstgeschwindigkeit: ca. 155 km/h

Preise: Komplettgespann: 54.300,- DM - Umbaukit: 32.750,- DM
Tremola I incl. Anschlüsse und Hilfsrahmen: 14.670,- DM.

Hersteller: ARMEC, Lohrensäge, CH-6020 Emmenbrücke, Tel. 041/535312 - Import Deutschland: Herbert Schajor, Altöttinger Str. 2, 84577 Tüßling, Tel. 08633/1479 und C. Carstens, Fedderingerstr. 10, 25779 Hennstedt, Tel. 04836/1550.



Bequem: Der neue Einstieg mit aufgeklappter Frontscheibe.

lassen. In der Standardversion mit 79 PS erfreut er mit Kraft ab zirka 3.500 Touren und beachtlichen 155 km/h Endgeschwindigkeit. Dank Einspritztechnik hält sich der Benzinverbrauch mit sechs bis neun Litern in Grenzen, zur Schonung der Ventilsitze sollte bleifreier Sprit nur ausnahmsweise getankt werden. Darüber hinaus nervt der wassergekühlte V-Twin weder mit übermäßigem Lärm noch mit harten Vibrationen, was besonders Mitfahrer im Boot als angenehm konstatieren.

Dennoch ist die Freude mit der vollverschalteten Ducati nicht ungetrübt. In puncto Wartungsfreundlichkeit hinkt

der Twin den BMW-Boxern oder den Guzzis um Längen hinterher, nicht nur wegen der pflegebedürftigen Kette. Probleme kann außerdem die in einem Wärmenest versteckte Kupplung machen, die schon bei der Solo-907 bis an ihre Grenzen gefordert ist.

Wer sich für die ARMEC-Ducati entscheidet, nennt nicht nur ein exklusives Gespann sein eigen, sondern darf sich auch in prominenter Gesellschaft wägen. Denn Cagiva-Boß Castiglioni besitzt gleichfalls eine dieser seltenen Stücke. Allerdings noch nicht mit einem derart aufgeblasenen Beiwagen...

Ellen Reinke

Heckseite:
Wie aus einem Guß.

