

Peter Falb hat mit seinem neunten Gespann endlich das Ende der existentiellen Fahnenstange erreicht. Von dort verkündet er uns Gesamtlesern das Armec-Glaubensbekenntnis

Es gibt nicht viele Drogen im Leben, die den rechten Arm wert wären, oder vielleicht nur den linken? „Dope is my hope?“ Sicher nicht! Eine Frau, ein Mann, je nachdem, vielleicht? Eine kalte Flasche Bier, abends an einem einsamen Fleck der Sommersahara, das wäre mir nur den kleinen Finger wert. Doch, Gesamtleser, es gibt sie, diese Droge: das Motorradfahren im allgemeinen, das Gespannfahren im besonderen und das Armec Vmax-Gespann im ganz besonderen.

Die Faszination dieses dreirädrigen Traumschiffes ist absolut unvergleichlich. Gab es je etwas Vollkommeneres auf drei Rädern? Nie! Wird es je etwas Vollkommeneres geben? Nimmermehr! Es stimmt traurig, wenn man zu früh am Absoluten, am Ende der Fahnenstange angekommen ist, wenn es keine

Verbesserung mehr gibt. Wenn die geniale Vollendung zu früh erfolgt. Ich würde dem Gespann den Namen der zu früh verblichenen englischen Motorradmarke „Matchless“ – „Unvergleichlich“ geben, als Ehrentitel.

Diese Sinfonie von Form und Funktion ist die absolute Kulmination in der Kategorie der Ästhetik. Dieses Gefährt ist so schön, daß es einem die Tränen in die Augen treibt, und es geht so gut, daß der Fahrtwind sie flugs wieder wegtrocknet. Das ist gut so, denn der Franzos' sagt wortspielend: „Au volant la vue c'est la vie“, am Lenker bedeutet Sicht das Leben. Schon auf dem Hochglanzprospekt metzelt uns die vollkommene Ästhetik nieder, und manchem mag der Prospekt genügen, ja muß genügen, wenn er seine Finanzen überdenkt. Er wird das Lied summen: „Ach

wie soll man sein Schicksal preisen, wie ist das Leben doch so schön, man braucht gar nicht selbst zu reisen, kann alles auf Prospekten sehn!“ Und wenn der schlichte Passant dann tatsächlich die Preisfrage stellt, dann gebe ich mich ahnungslos, das Gespann sei ein Werbebeschenk, wie ein Einmalfeuerzeug, aber fahrbar.

Stimmt es denn nicht, daß in jedem Dorfe, so man mit dem Gespann daherkommt, die Hunde vor Schreck heulend ins Haus rasen, oder die kaltblütigen sich an die Verfolgung machen und sich im Reifen verbeißen? Bitte schön, was fangen diese dann mit einem Gespann an? Was fängt der Hund mit dem Güterzug an, wenn er ihn, ihm nachrasend, endlich erwischt hat?

Bei dem Armec ist es so, daß die Köter, hopp, im Seitenwagen hocken und knurrend eine Spritztour fordern. Da sitzt dann ein Riesenschnauzer namens Ajax im Boot, denkt, daß es an Schönheit einem Kalbsknochen gleichkomme und will nur das Eine: fahren, fahren. Und die Mädels, Jungs, die Mädels, sie stehen stumpf und stier und sagen nichts als wehe mir! Sie machen kaum die Klappe auf und schon sitzen sie, zwei gehen rein, zu viert im Boot. Sie wollen immer nur das Eine: fahren, fahren! Und Du willst auch immer nur das Eine und so ist der Tausch perfekt.

Wie man da sitzt, zugfrei Zigarren rauchend (Däninnen), und die Welt drumherum ist realiter das Programm. Dieser Sessel ist dreifach verstellbar, fast Liegesitz, oha, und darunter ist Platz für ein Bärenfell, auf dem ich gerne posiere oder die Schönen damit bedecke, wenn der Himmel faulen Schnee speit.

Und Platz, Riesenplatz für Gepäck ist im Kofferraum, für den Kosmetik-

EIN FLOTTER DREIER MIT POWER

In gefälliger Pose die Damen, darüber thronend der Herr mit dem nötigen Kleingeld. 136 PS sorgen für anregende Adrenalin-schübe



**HECK-MAC**

Hier hat keine Bodenwelle die Damen ausgehoben, nein, die pure Lebensfreude läßt sie in die Höhe hupfen, denn im Tremola II geht's lustig zu. Platz für das Sommerhütchen ist im Kofferraum

koffer der Schönen und für einen Fahrradständer samt Bette Davis. Oder für Riesenschnauzer Ajax, der nach hinten sichert und eifersüchtig wacht, daß er nicht überholt wird. Dann fletscht er die Zähne und bellt wütend und endlos. Nein, das überholt werden hat er nie ertragen und immer ein furchtbares Theater veranstaltet.

Doch das ist jetzt vorbei, denn wir, Ajax und ich, werden nie mehr überholt. Das danken wir den 136 PS der Vmax, die die Fuhre adäquat motorisieren. Es ist, als ob ein Engel schiebt. Und die 136 PS verdanken wir einem wassergekühlten, vierzylindrigen 70 Grad-V-Motor mit 1200 cm³, und diesen wiederum verdanken wir Yamaha. Ajax aber ist das wurscht, er hat trotzdem mal ans Hinterrad gepinkelt. Wenigstens war da die Öleinfüllschraube am Kardan zu, und Ajax wollte vielleicht auch nur seinen Besitzstand markieren. Was lernen wir, lieber Gesamtleser? Wir lernen, daß Hunde Gespanne lieben und daß Armec Vmax keine Kette, pfui, igit, sondern, wie es sich für ein starkes Gespann nun wirklich gehört, einen Kardan besitzt. Kettenschmiere als technisches Stigma an der Maschine und an Ihren Händen gibt es nicht, Nachtsitzungen unter der

Maschine im Regen auf der Autobahn mit Kettenfett auch nicht und teure Kettenwechsel ebenso wenig.

Vorne waltet eine Aregger-eigene Upside down-Gabel. Teile davon seien aus dem Vollen, von im Flugzeugbau verwendetem hochfesten Avional-Perunal-Leichtmetall geformt, so wird stolz gemeldet. Die Bremsankerplatten stützen sich vorne wie hinten so ab, daß vorne beim Bremsen ein Antidive-Effekt entsteht und hinten das Hinterrad nicht mehr stempeln geht. Wer die japanischen Antidive-Bemühungen von früher kennt, der glaubt das kaum, aber es funktioniert tatsächlich und tadellos, ich war sprachlos.

Die Schweizer Gebrüder Aregger (Armec heißt Aregger-Mechanik) kommen aus der Abteilung Fluggeräte, und so wissen sie, daß Luft keine Balken hat. Und wenn an Ihrem Gespann etwas bricht, haben Sie auch keinen Balken mehr zum Festhalten, und Beben, Zittern und Zagen sind Ihre unglücklichen Gevatter.

Die Gebrüder Aregger bauen nach Flugzeugbauprinzipien leicht und hochfest mit dem Hang zum Perfektionismus. So muß es im Gespannbau auch sein! Teuer ist das allemal, aber Sicher-

heit hat ihren Preis und wenn da gespart wird, steigt das Risiko. Schauen Sie sich den Hilfsrahmen, die sechsfache Bootsverstrebung zur Maschine, die Seitengewingschwinge oder den weichgeglühten Bootsrahmen (Spannungsbau) mal an.

Oder – nicht feige sein – bremsen Sie mal mit der Integralbremse, die Fuhre hält unbeirrt die Spur, es wird kein Hinterrad leicht, und so schnell kommt das 110 Kilogramm-Boot mit dem Zusatztank (22 Liter nutzbar) und einer Spurweite von 127 Zentimeter in der Rechtsbiegung nicht hoch. Das wäre auch frevelhaft für die Fahrsicherheit. Auch würde immer die Asche aus dem linksseitigen Aschenbecher im Boot über Sie rieseln und letztendlich der Gespannhimmel mit 435 Kilogramm Gesamtgewicht über Ihnen zusammenstürzen, was zu rügen wäre. Also, alles ist perfekt, und es ist eine technische Lust, die Aregger-Bauteile zu betrachten. Ich hatte bis dato nicht gedacht, daß Gespannfahren so sicher und so frei von Anstrengung und so überaus lustvoll sein kann, und es ist mein neuntes Gespann!

Ich muß nicht mehr vor jeder Bewegung meine Wirbelsäule um Erlaubnis bitten. Und wenn ich dormal einsehe wie ein gut gepflegtes Grab, weiß ich, wo ich meinen Krückstock vor der Ausfahrt deponiere: Im Boot, wo Madame, Typ gut gepflegter Sommerblumenstrauß, regiert. Und wenn sie rät, weil das Haushaltentgelt so karg und Gespannfahren so teuer sei, so verweise ich auf ihren neuen Zwergbrillenrattenpelzmantel, daß die Gespann-Vmax recht wenig verbrauche (zirka zehn bis zwölf Liter) oder verspreche ihr einen Freiflug von der Oberstdorfer Olympiaschanze.

Dann schließe ich das Regenverdeck, das keinen Tropfen herein und keinen Tropfen mehr herausläßt. Ich hätte doch die vier Mädels nicht ausladen sollen, aber der Unterhalt zusätzlich zum Gespann, da sänke der finanzielle Blutdruck gewaltig. Und wenn Madame guter Laune ist, so spanne ich das weiße Sonnendeck über das Boot, damit der Sommerblumenstrauß keine Blütenblätter verliert. Handbremse auf (hat sie auch,



PATENT

Ein Viersitzer mit höchsten Fahrwerksreserven. Spezielle Abstimmung dank veränderbarem Nachlauf möglich. Mechanisches Antidivevorne und Prodivesystem hinten. Gut, aber teuer

Schweizer Vorschrift), und ich stieße in den Dunst der Ferne, der Sonne oder den blauen Bergen entgegen, Generalrichtung Luzern, um den Gebrüder Aregger die Hand zum Glückwunsch zu reichen und mit ihnen das Tralala-Tremola-Lied „Oh Max, wenn Du den Tango tanzt...“ zu singen.

Dabei kommt mir so manches in den Sinn, wie, daß man immer viel Glück haben mußte, auf daß sich die Geliebte freudig und auf Dauer ins Boot setzte. Bei der Armec mit dem Tremola II-Boot braucht man dieses Glück nicht mehr, da geht das ganz von selbst.

Der alte Knabe, der sich, das Gespann bewundernd, als Wehrmachtskradmelder geoutet hat (waren ja alle, er war's auf einer Zündapp „Bergmeister“, worauf ich ihn korrigierte, die wäre von „Victoria“ gewesen, darauf er: „Nein, die Bergmeister habe ich mir selbst gekauft.“ Mindestens hatte früher jeder eine schwere 500er BMW, das Traumgefährt der alten Tage, gefahren). Ich frug ihn dann, warum er mit seinen erst 70 nicht mehr fahre, worauf er mir anvertraute, seine Frau sei dagegen. Ich gab ihm die einzige Antwort, welche es darauf geben kann: „Dann täte ich mir doch ein neues Weib suchen!“ Aber Jung, Gesamleser, das brauchen er, Sie,

ich und Du nicht mehr, die Lage hat sich entscheidend verbessert. Es gibt die Armec mit Vmax und dem Tremola II! Nicht umsonst haben die Chinesen – der Osten ist rot, das Gespann auch – für diese Paarung aus Rolls Royce und Ferrari ein treffendes Sprichwort: Willst Du einen Tag glücklich sein, so schlachte ein Schwein; willst Du ein Jahr glücklich sein, so heirate eine Frau; willst Du ein Leben lang glücklich sein, so fahre ein Armec Vmax Tremola II-Gespann. □

ARMEC-HIGHLIGHTS

- 1984 Hercules-Schwenker
- 1984 Alu-Schwenker
- 1985 erster Polyester-Schwenker
- 1986 Rollstuhl-Gespann
- 1987 Armec Upside down-Gabel
- 1987 Tremola-Seitenwagen
- 1989 Prototyp Vmax Tremola
- 1991 Kawasaki Zephyr-750-Schwenker
- 1992 Tremola II Vmax-Gespann
- 1992 Harley Limited Seitenwagen
- 1993 BMW R 80 R Tremola
- 1994 BMW R 1100 RS Tremola II-Gespann

TECHNISCHE DATEN

Modell

Armec Vmax Tremola II

Leistung

74,5 kW (102 PS) bei 7000/min, maximales Drehmoment 109 Nm bei 6000/min; offene Version 100 kW (136 PS) bei 8900/min, maximales Drehmoment 118 Nm 7300/min

Motor

Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Vierzylinder-V-Motor, Zylinderwinkel 70 Grad, Bohrung x Hub 76 x 66 mm, Hubraum 1198 cm³, vier Mikuni-Gleichdruckvergaser, Ø 35 mm, Naßsumpfschmierung, kontaktlose Zündanlage, Batterie 12 V/16 Ah, fünf Gänge, Kardantrieb, Tankinhalt 15 Liter

Fahrwerk

Stahlrohrrahmen, Vorn Armec-Upside down-Gabel, Nachlaufverstellung per Exzenter 20 bis 46 mm, mechanisches Anti-Dive, hinten Stahlschwinge mit zwei Bilstein-Gasdruckfederbeinen, mechanisches Armec-Pro dive-System, Vorn

und hinten Leichtmetallräder, Felgenreife 5.0 x 15 Zoll, Bereifung 185/65 R 15. Vorn Doppelscheibenbremse, hinten Scheibenbremse. Integralsystem: Fußbremse wirkt vorn links, hinten und am Seitenwagen. Gewicht vollgetankt 435 kg, Zuladung 450 kg

Seitenwagen

Chassis aus TiG-geschweißtem Stahlrohr, spannungsfrei gegläht, hohlraumversiegelt und pulverbeschichtet. Gezogene Stahlschwinge mit Bilstein-Federbein, hydraulische Zweibackentrommelbremse. Leichtmetallrad, Felgenreife 5.0 x 13 Zoll, Bereifung 165/65 R 13. Karosserie aus GFK-Laminat, gummigelagert, integrierte Knautschzone, zwei Sitzplätze, 26 Liter Zusatztank

Preis

58.560 Mark (zuzüglich Lackierung) Umbaukit, fertig montiert bei Aregger, 43.560 Mark

Hersteller

Aregger-Mechanik Gespannbau, Lohrensäge, CH-6020 Emmenbrücke

