



# MOTORBIELAD

## Supertest SUZUKI GSX-R 750 W

- Serie mit 98 PS
- Ungedrosselt mit 118 PS
- Speer-Cup-Version



Aus dem vollen:  
Feine Armec-Umbau-  
teile und ein kom-  
fortables Tremola  
II-Boot machen die  
Kawasaki Zephyr  
1100 zum sport-  
lichen Reise-  
30 Viersitzer

Technik-Report  
Alles über  
Federung und  
Dämpfung (Teil 1)



Große  
Vorschau  
TT Isle  
of Man

**EXKLUSIV:**  
Erster Test neue Honda VFR 750 F  
Gebrauchberatung Yamaha XT 500  
GP-Technik und Fahrbericht Cagiva V 593

## TEST & TECHNIK

Test C4-1100-Tremola II-Gespann

Nur fliegen ist schöner", japst Tommy Vogel und zieht sich den Helm vom Kopf. Zwar schmerzt die rechte Körperseite ein bißchen, weil Helmut das Boot samt Tommy etwas markant auf den Asphalt der Fotokurve gesetzt hat.

Und Luftfahrt hat was. Die Gebrüder Aregger im schweizerischen Emmenbrücke haben ihr präzises Handwerk als

Flugzeugmechaniker gelernt und machen außer feinen Gespannen Teile für den Airbus. Zum Glück ist ein Armecc Dreirad ein paar Franken erschwinglicher als der große Euro-Vogel.

Economy Class ist's trotzdem nicht: Im Sattel der Zephyr 1100 finden auch großgewachsene Fahrer eine langstreckentaugliche Sitzposition. Am brei-

# ZUM KIPPEN ZU SCHADE



Wer Schwenker nicht mag und eine Yamaha Vmax zu protzig findet, darf trotzdem Armecc fahren: mit dem neuen Tremola II-Boot an einer Kawasaki Zephyr 1100.

Von Werner Enzmann;  
Fotos: Achim Hartmann

ten Lenker läßt sich das 429 Kilogramm schwere und 1830 Millimeter breite Dreirad ohne vorheriges Bodybuilding entspannt dirigieren. Zwar sind dem C4-Gespann Lastwechselreaktionen nicht fremd, tiefe Spurrillen ziehen den Viersitzer an. Aber seine Reaktionen sind gutmütig und vorhersehbar – auch bei flotter Gangart, zu der das C4 durchaus in der Lage ist.

Denn obschon die Paarung aus klassischer Kawasaki und dem neuen, geräumigen Tremola-Zweisitzer ein Reisegespann anzukündigen scheint, läßt sich das Resultat ausgesprochen flink um Ecken treiben und mit dem Integralbremssystem, bei dem der Fußhebel die linke vordere und die hintere Scheibe sowie die Trommel am Boot aktiviert, auch heftig zusammen-

bremsen. Die im Testgespann verwendeten Bremsen der Yamaha Vmax sollen in der Serie denen der Zephyr weichen, die sich im Test (MOTORRAD 11/1993) als äußerst wirksam erwiesen. Das Fahrwerk nimmt sportliche Übungen dieser Art nicht krumm – da haben die Areggers vorgebaut.

Und zwar eine Gabel. Nicht das schlappe Kawasaki-Se-

rienteil natürlich, sondern Upside down, mit einem in Zug- und Druckstufe siebenfach verstellbaren Innenleben von White Power und Rohren aus der Areggerschen Werkstatt. Sie stützen sich auf Gabeläste, in denen sich die Vorderachse mit einem Exzenter drehen und so der Nachlauf zwischen 34 und 60 Millimetern einstellen läßt. Die Sättel der



Sieht von hinten so stark aus wie von vorn, schluckt 310 Liter Gepäck: Tremola II-Boot

Paßt stilistisch gut zum Armec-Boot, aber der Dampf aus dem Keller fehlt: Kawasaki Zephyr 1100

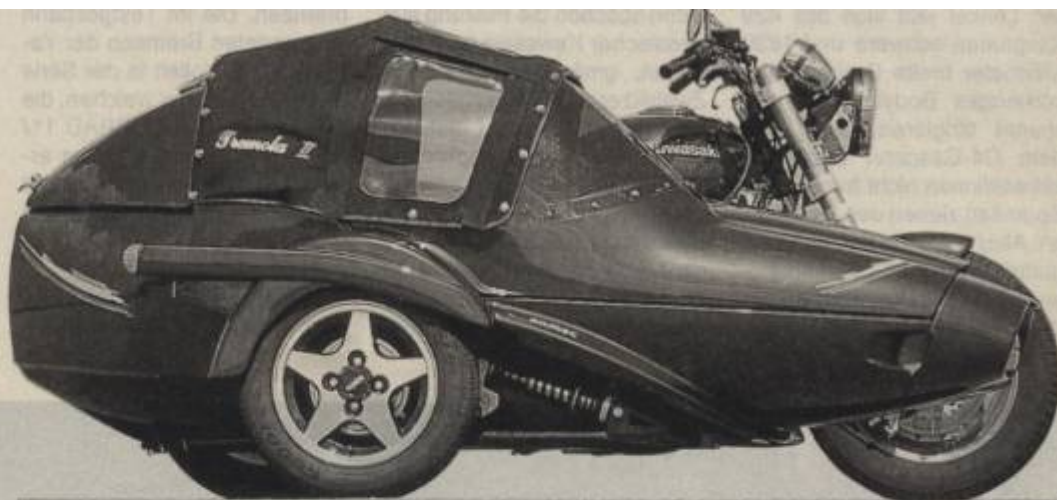


## Tremola II Gespann

vorderen Doppelscheibe stützen sich, um eine Anti Dive-Wirkung zu erreichen, über Schubstreben an der unteren Gabelbrücke ab. Ein ebenfalls mechanisches Pro Dive-System am Hinterrad soll das mit zwei Bilstein-Gasdruckfederbeinen abgestützte Heck beim Bremsen am Boden halten. All das ist fein aus Leichtmetall gefräst, perfekt bearbeitet – und funktioniert.

Die Federungsabstimmung an der Zephyr 1100 ist straff, aber nicht zu hart; ein liegendes Federbein mit progressiv wirkender Hebelumlenkung hält Boot und Passagier allzu heftige Vertikalbeschleunigungen vom Leib. 376 Kilogramm dürfen zugeladen werden. Reißt der Kofferraum des Seitenwagens die Klappe auf, dann schluckt er schon mal 310 Liter, und wenn das Tremola II seinen Schnabel zum Einsteigen aufsperrt, haben zwei Kinder bequem, zwei Erwachsene eher beengt Platz. Und größer als 180 Zentimeter sollten sie nicht sein, wenn sie mit Helm unter dem Verdeck aufrecht sitzen wollen, ansonsten ist das Boot schlicht zu niedrig. Die Qualität des pulverbeschichteten Rahmens und des genau gearbeiteten GFK-Bootskörpers mit integrierten Knautschzonen ist tadellos, die Form ist es auch: Die nostalgische Rennwagenschnauze und das Bugatti-Heck des Bootes verdrehen Passanten scharenweise den Kopf.

Das wiegt schwer. Schon bei leerem Seitenwagen ohne Zusatztank drückt das Bootsrad mit 96 Kilopond auf den Asphalt. Mit dem Gewicht müht sich der betagte Zweiventilmotor der Kawasaki Zephyr 1100 redlich, aber ohne begeisternden Erfolg. Trotz seiner 1062 Kubikzentimeter Hubraum hat der luftgekühlte Reihenvierzylinder mit der Originalübersetzung ordentlich mit dem Gewicht zu kämpfen – mit zwei Personen immerhin fast zwölf Zentner. Dem fünften Gang bleibt nur die Rolle eines



### C 4-1100-TREMOLA II-GESPANN

#### Motor

Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, Bohrung x Hub 73,5 x 62,5 mm; Hubraum 1062 cm<sup>3</sup>; Verdichtungsverhältnis 9,1:1; Nennleistung 93 PS (68 kW) bei 8000/min; max. Drehmoment 9,0 kpm (88 Nm) bei 7000/min; Fünfganggetriebe; O-Ring-Kette. Primärübersetzung 1,71; Sekundärübersetzung 3,00; Getriebeübersetzung 2,50/1,67/1,29/1,07/0,93.

#### Fahrwerk

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Upside-down-Gabel mit mechanischem Anti Dive vorn, Zug- und Druckstufe siebenfach einstellbar, Nachlauf über Exzenter verstellbar, hinten Stahlschwinge mit zwei Bilstein-Gasdruckfederbeinen und mechanischem Anti Dive. Integralbremsensystem mit schwimmend gelagerter

310-mm-Doppelscheibe und Vierkolben-Festsätteln vorn, eine 276-mm-Scheibe mit Einkolbensattel hinten, Stahlflex-Bremsleitungen, Leichtmetall-Verbundräder 15 Zoll, Reifengröße vorn/hinten 185/65 R 15.

Seitenwagen auf Stahlrohrrahmen mit gezogener, kegelrollengelagerter Schwinge und über Hebelsystem progressiv angelenktem Federbein, Trommelbremse, 13-Zoll-Leichtmetall-Verbundrad, Reifengröße 165/60 R 13. Federweg vorn/hinten/Boot 220/160/130 mm.

#### Maße und Gewichte

Lenkkopfwinkel 63 Grad, Nachlauf 34–60 mm, Radstand 1565–1580 mm, Sitzhöhe 750 mm, Gesamtbreite 1830 mm, Wendekreis links/rechts 5130/5290 mm, Gewicht vollgetankt 429 kg, zul. Gesamtgewicht

805 kg, Zuladung 376 kg, Tankinhalt/Reserve 19/4 l und 26-Liter-Zusatztank.

#### Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit solo 164,7 km/h, zwei Personen 155 km/h; Durchzugsvermögen im letzten Gang (mit zwei Personen) 60–120 km/h; 29,8 sek; Beschleunigung (mit zwei Personen) 0–100 km/h; 7,1 sek. 0–120 km/h; 10,5 sek; Tachometerabweichung Anzeige/effektiv 50/47, 80/73, 100/93, 130/121; Kraftstoffverbrauch (Normal) minimal 9,2 l/100 km, maximal 14,0 l/100 km; theor. Reichweite 136–206 km (mit Zusatztank 321–489 km).

#### Ausstattung/Preis

Lieferbare Farben: nach Wunsch, Garantie: ein Jahr ohne km-Begrenzung, Preis incl. Fracht und Zusatztank, ohne Lackierung 48 900 Mark



Mechanisch, edel, gut: Anti Dive



Zum Einsteigen klappt die Schnauze hoch: Tremola für zwei

Overdrives, die Höchstgeschwindigkeit von 164,7 km/h wird im vierten erreicht, das mäßig schaltbare Fünfganggetriebe will fleißig bedient werden. Um die Durchzugsschwäche zu kurieren, baut Podiwin derzeit ein Exemplar mit kürze-

rer Übersetzung. Leben muß der C4-Besitzer mit dem Antrieb über Kette und der umständlichen Ölkontrolle durchs Schauglas mit Taschenlampe und Spiegel.

Doch Armec-Importeur Podiwin in Gilching (Telefon

0 81 05/2 53 18) weiß auch hier Abhilfe: Neben der Yamaha Vmax für Leistungshungrige bietet er Kardan-Fans Tremola-Gespänne auch in Verbindung mit der Moto Guzzi Mille GT an und denkt an die Kombination mit einer Honda ST 1100. □