

Von **Rolf Lüthi** (Text, Fotos)

Schub, schubidu

Schiffsdiesel
schieben Boote
voran. Logisch.



2



3



4

2 **Armec-Spezialität:**
rein mechanisches
Anti-Dive.

3 **Verbreiterte Gabel-
brücken** für eine dem
Gespann angepasste
Fahrwerksgeometrie.

4 **Der 2,3-Liter-
Hammer.**

Auch wenn die Briten das Understatement erfunden haben und uns Schweizern Löbliches und weniger Schmeichelhaftes, aber kaum je Grossspurigkeit nachgesagt wird: Die Triumph Rocket III mit Armec-Beiwagen ist nichts für Leute, die in einem kleinen, unauffälligen Gefährt unerkannt von A nach B huschen wollen. Sehen andere Motorräder neben dem zweiplätzigem Armec Tremola II-Beiwagen fast ein wenig unterdimensioniert aus, hat die Rocket III diesbezüglich gar keine Komplexe.

Datenblatt wie ein Sportwagen

2,3 Liter Hubraum, 142 PS, 590 kg voll getankt. Hört sich an wie die Eckdaten eines Leichtbau-Sportwägelchens. Dabei geht es hier um Heavy Metal: Die Triumph Rocket III ist das derzeit hubraumstärks-

te Serienmotorrad. Kein überpotenter Nervösling, sondern eine im Charakter gutmütige, aber trotzdem ernstzunehmende Wuchtbrumme.

Kurt Aregger hat einen Beiwagen drangebaut, was eigentlich nahe liegend ist. Zum Gespannfahren haben hubraumstarke Motoren mit uriger Kraft aus niedriger Drehzahl immer schon besser gemundet als hysterische Temperamentbündel, weshalb man bei Armec immer gern zur Yamaha V-max gegriffen hat.

Schub. Jederzeit, überall

Man schwingt sich in den breiten Sattel der Rocket III, fädelt das rechte Bein zwischen die massiven Beiwagen-Streben und ergreift die dicken Griffe am ausladend geschwungenen Lenker. Per Knopfdruck wird der Motor angeworfen. Einen Choke gibt es nicht, hier ist Elektronik am Werk. Dank zwei geregelten Katalysatoren im Auspuffsammler erfüllt die Riesen-Triumph schon heute die 2007 in Kraft tretenden Abgasnormen Euro 3.

Oft schon wurde der stehend längs eingebaute Dreizylinder mit einem Schiffsdiesel verglichen; ein passender Vergleich. Im Armec-Gespann darf er seiner Bestimmung nachkommen: ein Boot voranschie-

Ist die Schweiz nicht schön? Wir haben Seen und Wälder, weit geschwungene Landstrassen und enge Bergstrecken, die Triumph Rocket III mit dem Armec Tremola II dran, eine Werksfreigabe und Sonnenschein.

nerisch mehr als 200 km/h drin. Probieren wir ein andermal.

Es wird zur Sucht

Auf Überlandstrecken oder auf der Autobahn liegt das Gespann wie ein Brett auf der Fahrbahn. Entspannt blickt man in die Runde und lässt sich vom Schiffsdiesel ans Ziel schieben. Wäre ein Gespann für genussvolles Cruisen. Wäre. Wenn man ihn nicht immer wieder erleben wollte, diesen uralten Schub ab Standgas. Scheinbar unmotiviert lässt man im fünften die Drehzahl absinken, um dann unvermittelt voll einzuschenken. Himmlisch! Selbst im Gespannbetrieb hätten vier Gänge gereicht. Nicht mal zum Überholen muss man runterhaken. Man öffnet die Drehmomentschleuse, und auf einer gewaltigen Welle surft man vorbei an Traktoren, Trucks und vollklimatisierten Plüschkuschelnestchen.

Dankbar nehmen wir zur Kenntnis, dass diese gewaltige Drehmomentwelle per Kardan zum Hinterrad gereicht wird. Eine Kette üblicher Dimension würde es schon beim ersten harten Ampelstart ganz normal zerreißen.

«Man öffnet die Drehmomentschleuse, und auf einer gewaltigen Welle surft man vorbei an den Plüschkuschelnestchen.»

ben. Das riesige Aggregat brummt im Standgas harmlos. Vibrationen werden von einer Ausgleichswelle weggeputzt. Der erste Gang rastet fast geräuschlos ein, ab Standgas schiebt der Motor an mit einem Drehmoment, das Mittelklassemaschinen nicht mal als Maximalwert vorweisen können. Ob da noch ein Beiwagen samt Passagier zusätzlich mitzuschleppen ist, spielt für diesen Motor keine Rolle.

Umso mehr für den Fahrer. Setzt man unter hartem Einkuppeln den vollen Schub frei, ist beherzte Lenkkorrektur nach links anzuraten. Man reicht die Gänge nach, die nun hörbar einrücken, ausdrehen ist nicht nötig, der Motor brummt rau und doch gelassen, die Landschaft zieht zügig vorbei. Mit 1800/min hat man 80 km/h auf dem Zähler, bei 2200 einen Hunderter, korrektes Autobahntempo erledigt der Drilling mit 3000/min. Die genannten Drehzahlen gelten selbstverständlich für den fünften Gang. Einen anderen hat man Überland auch kaum je eingelegt.

Der Riesentank bietet zusammen mit der verbreiterten Gabel, dem Doppelscheinwerfer und den draufgesetzten Instrumenten so etwas wie Windschutz, zumindest für den Oberkörper. Bei einer Maximaldrehzahl von 6500/min wären rech-

Wer diesen uralten Schub immer wieder voll auskosten will, muss arbeiten. Wir meinen damit nicht nur die Gesamtkosten, die sich bei Verwendung eines neuen Töffs auf Fr. 58 790,- addieren, wobei dann (mindestens) noch die Lackierung dazu kommt. Die Lenkkräfte sind hoch, obwohl man mit dem breiten Lenker einen gewaltigen Hebelarm zur Verfügung hat. Dafür ist der Geradeauslauf trotz breiter Reifen auch auf unruhigem Asphalt untadelig. Typisch Armec, auch wenn bei den Seriengespannen (wir fuhren den Prototyp) der Gabeloffset um 8 mm erhöht wird. Der Nachlauf wird dadurch um etwa den gleichen Betrag verringert. Ergibt eine Fahrwerksgeometrie mit reduzierten Lenkkräften, aber Kompromisse bis hin zu einem nervösen Geradeauslauf sind von Armec nicht zu erwarten.

«Du musst am Lenker drücken, nicht ziehen», rät Erbauer Kurt Aregger. Tatsächlich stützt einen die schaufelförmige Sitzpfanne sehr gut nach hinten ab, sodass man sich vehement gegen den Lenker stemmen kann. Zudem befestigt Armec die Fussrasten 20 cm weiter hinten und 8 cm weiter unten als am Basistöff, was eine fahraktivere Position und einen besseren Knieschluss am Riesentank ergibt.

Triumph Rocket III Armec Tremola II Gespann

Motor: Flüssigkeitsgekühlter Dreizylinder-Reihenmotor, DOHC (Kette), 4 Ventile/Zylinder, Bohrung x Hub 101,1 x 94,3 mm, 2294 ccm, Verdichtung 8,7. Elektronische Benzineinspritzung/Zündung. Saugrohr-Ø 52 mm, Mehlscheiben-Nasskupplung, 5 Gänge, Kardan. 142 PS bei 5750/min, 200 Nm bei 2500/min.

Die Kupplung befindet sich an der Motor-Stirnseite, das Getriebe ist seitlich links neben dem Motor angebracht.

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Stahlrohr; verschraubt. Stahlrohr-Hilfsrahmen unter dem Motor. Beiwagenchassis aus Vierkant-Stahlrohr, 6-Punkt-Anschluss. 43-mm-USD-Gabel, Stahlschwinge mit zwei direkt angelenkten Federbeinen, Federbasis einstellbar, Beiwagen gezogene Kurzschwinge, Umlenkhebel, Federbein, Federbasis einstellbar. Federwege 120/105/70 mm. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 320 mm, Vierkolbenzangen, hinten Scheibenbremse, Ø 316 mm, Zweikolbenzange, Beiwagen innentete Scheibenbremse, Ø 280 mm, 2 Vierkolbenzangen. Leichtmetallräder 6.75-16, 7.50-16 und 6.00-15". Befugung 205/50-16, 225/50-16 und 195/45-15.

Geschickte Kombination des Originalchassis mit Armec-

Abmessungen: Radstand 1795 mm, Lenkkopf 58°, Naulauf 55 mm, Spurbreite 1395 mm, Vortlauf 450 (± 75). Sitzhöhe 700 mm, Gewicht voll getankt 592 kg, Tank 5 l Verbrauch 9,8 l/100 km bei zügiger Fahrweise.

25 l Benzin befinden sich im Originaltank, weitere 26 l in einem Alu-Unterflurtank unter dem Beiwagen-Kofferraum

Preise: Umbaukit ohne Lackierung inkl. Montage und at MFK Fr. 31 800,-, Neupreis Motorrad Fr. 26 990,-

► Glauben

Gespanne seien etwas für Leute, die sich keinen Kleinwagen leisten können?

Hersteller: Armec Gespannbau, Lohnsäge, 6020 Emmenbrücke, Tel.

041/280

00, www

armac



Tüftler lassen das Tüfteln nicht

Fliegender Wechsel bei Armec: Nachdem sich Markus Aregger einer neuen Aufgabe widmet (Wartung von Gewindeschneidapparaten) und zu diesem Zweck im 10 km entfernten Rain eine eigene Firma gründete, übernahm Bruder Kurt Aregger, der sich bislang hauptsächlich um den



Kurt Aregger mit dem Modell des Schwenker-Dreirad-Kabinenfahrzeugs.

Bereich Metallbearbeitung kümmerte, den Gespannbau. Kurt war jedoch immer in die Gespanntwicklung involviert und fuhr immer auch selbst Gespann.

«In den besten Jahren fertigten wir 50 Gespanne, davon 20 für die USA und 15 für Japan. Heute sind es noch fünf bis zehn pro Jahr», umreißt Kurt die Situation. Bei Armec wurde darum die Metallbearbeitung ausgebaut, bei unserem Besuch wurden Teile für Beschneigungsanlagen und für Schweissapparate gefertigt.

Den Gespannbau will Kurt aber nicht einfach eingehen lassen, weshalb er die Triumph Rocket III an den firmeneigenen Tremola II anbaute.

Und noch etwas können die Aregger-Brüder nicht lassen: Das Tüfteln an alternativen Fahrzeugkonzepten: So existiert seit Jahren ein funktionsfähiger Prototyp eines schmalen, symmetrischen Dreirads, bei dem Hinterachse und Kofferraum starr auf der Fahrbahn stehen, während sich die (geschlossene) Fahrgestzelle in die Kurve neigt. Als Antrieb dient ein Roller-Motor. Diese erste Idee wurde weiterentwickelt, ein Modell ist fertig gestellt. Bei dieser Lösung neigt sich dank einer speziellen Hinterachs-Mechanik das ganze Fahrzeug in die Kurve, das kurveninnere Hinterrad wird in die Karosserie eingefahren, das kurvenäußere schwenkt an einem Hebelarm aus. Der Antrieb geht aufs Vorderrad.

Armec zeigte den fahrfähigen ersten Prototyp an der Tokyo Motor Show. Ein Investor fand sich bislang trotzdem nicht. «So was könnten wir nicht alleine machen», sagt Kurt, und stellt das Modell wieder in die Vitrine. Er schätzt den Investitionsbedarf auf 20 Millionen Franken.

Trotz aller Tricks geht es im Kurvenwürm nur mit beherzter Verrichtung von Lenkarbeit flott voran. Diese lustvolle Anstrengung kann sich der Fahrer erleichtern, indem er mit dem Gasgriff intelligent umgeht. Die Rocket III schiebt das Gespann beim Gasgeben deutlich nach rechts, dreht man ab, gibt's einen klaren Linksdrall. Wie früher bei den 15-Zoll-Gespannen, einfach mit viel mehr Vortrieb. Also vor Rechtskurven bremsen und wieder mit Schub durch den Bogen beschleunigen. In Linksbögen sticht man auf der Bremse hinein, um im Kurvenscheitel nach einem möglichst sanften Lastwechsel dosiert Schub freizugeben.

Wenngleich die Domäne der Armec-Triumph die entspannte Überlandfahrt bleibt, so ist doch auch zügiges Kurvenfeilen eine erfrischende Angelegenheit. Am Kurvenausgang sorgen 200 Nm bei 2500/min für Unterhaltung, wobei diese Gewaltkraft dank einem flachen Drehmomentverlauf und einem 225er-Schlappen bemerkenswert gut auf den Boden gebracht wird. Der Hinterreifen dreht nur auf bewusste Provokation per Kupplungsschalzler oder in regennassen Linkskurven nach hartem Lastwechsel durch. Rechts herum kommt das unbeladene Boot trotz 26-l-Zusatztank unter dem Kofferraum schon mal hoch, doch bleibt die Beiwagen-Hubhöhe stets kontrollierbar. In engeren Kurvenverläufen kommen kleingewachsene Fahrer ins Schwitzen. Bei vollem Lenkeinschlag muss man sich weit vorbeugen, will man beide Hände an den Griffen belassen. Überhaupt ist die Rocket III ein sehr grossgewachsener Töff. Der breite



Riesentank, links wuchert zusätzlich so etwas wie eine Airbox, spreizt die Fahrerbeine, Kupplungs- und Bremshebel sind weit abgespreizt.

Komplett neue Front

Die Bremsen sind gut dosierbar und packen bei Bedarf kräftig zu. Vorne und am Hinterrad werden die Originalzangen und -scheiben weiterverwendet. Der Handbremshebel wirkt auf eine Scheibe im Vorderrad und auf das Beiwagenrad. Entgegen einem traditionellen Gespann zieht die Fuhre beim Zug am Vorderbremshebel eher leicht nach rechts. Die Fussbremse wirkt auf die zweite Scheibe im Vorderrad, auf die zweite Zange an der innenbelüfteten Beiwagenbremse und natürlich aufs Hinterrad.

Man erledigt darum die anfallenden Bremsmanöver mit der Fussbremse und langt vorne nur zu, wenn volle Verzögerung verlangt wird. Das Gespann bleibt in der Spur, selbst ein überbremstes Vorderrad ist gut korrigierbar. Die vorderen Bremszangen sind an gefrästen Alu-Hebelarmen befestigt, welche drehbar an der Vorderachse gelagert sind. Die Bremsmomente werden über Schubstangen in die untere Gabelbrücke geleitet. Eine Anordnung, die (spürbar) das Ein-tau-





1 Befestigung der Beiwagenstrebe direkt am Rahmen.

2 Sieht stark aus.

chen beim Bremsen reduziert. Am Prototyp waren die Hebel- und Pedalwege bei der Bremsen etwas lang. Für die erste Kleinserie von sieben Fahrzeugen werden die Kolbendurchmesser in den Seitenwagenrad-Bremszangen reduziert, was dieses Problem löst.

Damit der 195er-Reifen auf 6,75-Zoll-Felge als Vorderrad in die Gabel passt, fertigt Armec Gabelbrücken mit verbreiterter Holmenabstand, die dank mehr Offset (Distanz Lenkachse-Gabelholmen) den Nachlauf von 152 auf 55 mm reduzieren. Abgesehen von den Autoreifen wäre der Töff auch von der Geometrie her solo unfahrbar. Die Original-Gabelholme werden im Gespann weiterverwendet.

Die Pilgerfahrt des Kurt Aregger nach Hinckley

Übrigens lautet die korrekte Typenbezeichnung für dieses Fahrzeug Motorrad-Seitenwagen, Marke Triumph Rocket III. Die Firma Armec ist im Schweizer Fahrzeugausweis nur unter der Rubrik «Verfügungen der Behörde» erwähnt. Der Armec-Umbau hat nämlich eine Werksfreigabe von Triumph. Das Triumph-Werk als Hersteller autorisiert also den Umbau der Firma Armec. Das erspart Armec eine ganze Reihe von Tests und Gutachten.

Kurt strebte von Anfang an eine solche Werksfreigabe an. Ein gewisses Risiko war schon dabei, als er aus einem Motorrad mit einem Neupreis von 26 990 Franken einfach mal ein Gespann baute. «Als der Umbau fertig war, setzte ich mich mit Triumph in Verbindung, und innerhalb von einer Woche kam eine klare Absage. Ich telefonierte mit Technikern und Marketingleuten, sandte Mails, Fotos und Unterlagen, doch niemand wollte zuständig sein. Da entschlossen wir uns, nach England an ein Motorradtreffen zu

fahren. Am Montag danach reisten wir weiter zu Triumph nach Hinckley. Ich versuchte, in Kontakt zu kommen mit den richtigen Leuten, jedoch erfolglos. Immerhin wurde mir gesagt, dass Tue Mantoni, die rechte Hand von Firmeninhaber John Bloor, für mein Anliegen zuständig wäre, doch er sei abwesend. Wir nahmen an einer Werksführung teil, und ich deponierte ermüdet die Unterlagen beim Portier. Auf den Umschlag schrieb ich «Tue Mantoni». Eine Woche später war ein Briefumschlag von Triumph in der Post. Ich glaubte an eine weitere Absage, doch der Umschlag enthielt die Werksfreigabe. Einfach so, ohne weitere Erläuterungen, unterschrieben von Mantoni.»

«Im Briefumschlag von Triumph war die Werksfreigabe. Einfach so, ohne weitere Erläuterungen.» Kurt Aregger

Gelobt wird der Komfort im Beiwagen. Montiert man zum Töff hin die transparente Windschutzblende, kann man fast windstill. Das Regenverdeck ist schnell montiert und absolut dicht. Die eineinhalb Sitzbank bietet für eine einzelne Person wenig seitlichen Halt, immerhin gibt's rundum gezogene Haltestange. Der Fahrer lässt den Dreizylinder halt immer weiter anschieben.

Armec ZX-12 R: Nie mehr zu spät zur Schule

Da sich im Gespannbau auf die Dauer noch mehr Power stets als hilfreich erwiesen hat, war es für Armec nahe liegend, eine Kawasaki ZX-12 R an ein Beiboot zu spannen. Wir hatten die Gelegenheit zu einer kurzen Probefahrt durchs Luzerner Hinterland, bevor die blaue Flunder an ihren neuen Besitzer ausgeliefert wurde.

Der Fahrer nimmt in einer angenehmen Riding Position Platz, der Superbike-Lenker liegt gut zur Hand. Auch für den Passagier ist der Einstieg ins EZS-Beiboot dank hochklappende Bootsnase komfortabel. Die beiden Einzelsitze geben guten seitlichen Halt.

Mit kräftigem Anfahrtdrehmoment setzt man sich in Bewegung, man dirigiert ein gut motorisiertes Oberklasse-Gespann, Gasgriffkommandos werden willig und spontan umgesetzt – im unteren Drehzahlbereich. Dieser reicht für eine Fortbewegung im Sinne unseres Verkehrsministers bei weitem aus.

Was der Motor in höheren

Drehzahlen freisetzt, ist die Hölle oder der Himmel auf Erden. Man hat alle Hände und Füße voll zu tun, um das abgefeuerte Gespann auf Kurs zu halten. Selbst auf griffigem Asphalt schiebt die Armec-ZX-12 R je nach Fahrtsituation wimmernd übers Vorderrad oder geht mit surrend durchdrehendem Hinterrad mit dem Heck seitlich weg. Was für eine spannende Herausforderung, wenn wie auf unserer kurzen Fahrt eine Bergstrecke freund-

licherweise frisch gesplittet wurde. Blitzschnell lässt sich über den Gasgriff die am Kurveneingang wegschiebende Front in ein wegschlingendes He überleiten.

Die Höchstgeschwindigkeit dürfte weit jenseits der 200 liegen, womit des Morgens rumtrödelnde Kinder dank der 178 PS der ZX-12 R von den Eltern trotzdem noch rechtzeitig an der Schule abgesetzt werden können. Damit der Nachwuchs nichts verpasst,

