

Wöchentliches Motorradmagazin

Grösster Moto-Markt der Schweiz

2-Rad Zürich: Alle Infos!



● Spektakel: Zürcher
Hallencross

● Skandinavien-Reise

● Neue Gespanne
von Armec

Armec Zephyr (Kawasaki) 1100 Tremola II
 Beringer CBR 1000 (Honda) Tremola II

Nahe Verwandte



Aufeinandertreffen der geschwungenen Formen: Die Rundungen der Kawasaki Zephyr und die weichen Formen des Tremola II mit integrierter Knautschzone harmonisieren ausgezeichnet



Es herrscht etwas Konstruktionsebbe in der Gespannzunft. So kurz vor der Zürcher Zweirad-Ausstellung lässt ja niemand gerne die Katze aus dem Sack! Wir können aber jetzt schon exklusiv die neuesten Tremola II-Gespanne von Armec (und Beringer) vorstellen. Zweimal mehr "heavy" Konkurrenz für einen – momentan – hart umkämpften Markt.

Das Boot bleibt

Armec's Zauberwort heisst Tremola II und das bedeutet mittlerweile eine vielseitige Anbauschlacht mit hervorragendem Basismaterial. Die Kombinationsfähigkeit des Hausentwurfes mit mehreren Motorradmarken, den Gespannelementen von Armec, Beringer und EZS ist kein Zufallskind, sondern entspringt einer langfristigen Vorausplanung bis ins letzte Detail.

Die Gondel – wenn man heute die Bootskarrosserien noch so nennen darf – ist seit 1992 hinlänglich bekannt. Der Zweiplätzer Tre-

Die Armec-Telegabel mit mechanischem Anti-Dive wurde von den Areggers in Zusammenarbeit mit White-Power speziell für den Gespanneinsatz entwickelt und bewährt sich hervorragend



mola II mit seinem Frontzustieg wird aber immer wieder in wichtigen Kleinigkeiten modifiziert. Produktion bleibt eine Seite der Areggers, das Weitertüfteln die andere! Beispielsweise werden alle Blachen (Spritz-, Regen- und Sonnenverdeck) in Hüllen hinter der Sitzlehne aufgehängt, statt wie sonst üblich zerknautscht im Kofferraum ihres Einsatzes zu harren!

Die neo-klassische Linienführung des Tremola II und dessen komfortable Innenausstattung vermag zu begeistern. Mich beeindruckt aber, dass der schöne Korpus gleichermassen mit moderner Sicherheitstechnik ausgestattet ist.

Eine Knautschzone ist heutzutage kein Gimmick, der Wunsch

Tremola II mit Beringer CBR: weisses Sonnenverdeck und Regenverdeck (im Bild) sind inbegriffen





Die Beringer-Schwinge ist nicht gegen die Armec-Gabel austauschbar

nach Sicherheit steigt zunehmend mit der Leistungsfähigkeit moderner Gespanne. Diese Entwicklung ist erst ein Anfang, treibt aber auch den Preis hoch. Billig ist das Armec-Boot nicht!

Kawasaki als neue Basis

Dass Kawasaki dem Thema Gespannbau freundlich gesinnt sei, munkelt man in der Fachszene seit kurzem. Nun, mal abwarten! Aregger-Mechanik rüstete ja schon die 750er-Zephyr auf Schwenker um, nun folgt der grosse Bruder am Tremola II. Auf den ersten Blick wirkt die Kombination wohlthuend aufs Auge. Mit der "nackten" Kawasaki drän präsentiert sich das Gespann optisch ausgewogen. Wohl dominiert das breite Boot, doch "ersäuft" die Zephyr daneben nicht. Kompakt, schön klassisch: Ein Bild von einem Gespann!

Ein Plus auch auf der Fahrwerksseite, wo nur die besten Zutaten

verwendet werden. Also Upside-Down-Gabel Modell 93, Bilstein-Dämpfer, Beringer-Räder und ein Integralbremssystem (wobei die Anlage vorn von der Armec V-max stammt), um die wichtigsten Komponenten zu nennen.

Das Zephyr-Fahrwerk wurde entsprechend verstärkt und mit dem Tremola-Chassis vierfach verstrebt. Der Umbau entspricht technisch wie bei den Abmessungen der Armec-V-max Tremola, ist also ein ganz naher Verwandter, wobei natürlich Verbindungspunkte bei der Motorhalterung, dem Getriebe und dem Rahmen der Kawasaki etwas angepasst werden mussten. Die Fahrt zwecks Fotosession war zu kurz, um vollständige Erkenntnisse über das Triebwerk und die Fahreigenschaften zu liefern, umso mehr, als die Fahrwerksgeometrie noch nicht endgültig eingestellt war. Dennoch geriet das Ganze zu einer angenehmen Tour und machte echt neugierig auf ausgiebigere Fahrten – voraussichtlich im Frühjahr.

Die Armec-Zephyr bringt viel Rüstzeug für ein gutes Gespann mit, das steht jetzt schon fest. Der Preis scheint aber mit etwa 42'000 Franken für das Komplett-Gespann (ab MFK ohne Lackierung) gesalzen! Denkbar ist mit der Armec auch die Verwendung kompatibler Fahrwerkselemente und dadurch tieferer Preise. Wobei aber das letzte Wort seitens des Herstellers erst auf die 2-Rad in Zürich zu erwarten ist!

Die Sportliche in der Kur

Als Importeur war Aregger-Mechanik mit dem bisherigen Verkauf der Beringer Orion CBR 1000 kaum zufrieden. Die Resonanz fehlt! Ist das Orion zu temperamentvoll für Kind und Kegel? Am Preis kann es nicht liegen. Der bleibt im Mass.

Nun rüstet man dieses Sportfamilientgespann zusätzlich zum Beringer-Doppelsitzer auch mit dem Tremola II aus. Ein Kompromiss, der vielleicht Erfolg zeigt. Auch mit dem Armec-Boot ist das Gespann eher sportlichen Werten zugetan und bleibt straff abgestimmt. Armec wird demgegenüber auf die originalen Fournales-Dämpfer des Beringer-Originals verzichten und – nach einer peniblen Abstimmung – auf komfortablere Elemente von White-Power und/oder Bilstein zurückgreifen. Das Fahrwerk besteht aus einem Mix von Beringer (Schwinge, Räder) und EZS (SW-Fahrwerk) mit stabilem Vierpunktanschluss und Integralbremse. Gesamthaft betrachtet bietet die Beringer-Armec auch mit konventioneller Fahrwerksausrüstung ein hochstehendes Mass an Technik, welches für sehr gute Strassenlage garantiert.

Aus eigener Erfahrung kenne ich das Honda-Triebwerk von einer Testfahrt im letzten Jahr. Der positive Eindruck bleibt auch bei diesem Modell erhalten. Keine Abstriche, kein Kraftmangel! Da ist alles vorhanden! Weniger zu beeindruckend vermochte mich das Erscheinungsbild, wobei mir das Honda-Design zu modern wirkt, das Tremola-Boot schluckt den Töff geradezu. Herrje... nun lasst mir diese Kritik, wozu haben wir denn verschiedene Geschmäcker und geschickte

Lackierer, die im Spritzumdrehen daraus völlige Harmonie zaubern! Also!

38' 600 Franken sind für die rassige Beringerin in der Grundausstattung ab MFK hinzublättern. Kommt noch der Lack dazu und der Superbike-Lenker für schwache Arme.

Fazit:

Beide Gespanne sind Spitzenprodukte in einer hohen Leistungsklasse und können vielseitig eingesetzt werden. Doch so nebenbei gelten sie ja auch als Familienfahrzeuge, und da ist in dieser Kategorie (bei praktisch allen Herstellern!) mittlerweile das Preis/Leistungsverhältnis in

Technik-Telegramm

Armec Zephyr Tremola II
Vierzylinder-Viertaktmotor Quer, 1062 ccm, 73 PS bei 6000 U/min (CH), Radstand ca. 1650 mm, Spurbreite 1270 mm, Gewicht ca. 420 kg, Nutzlast ca. 300 kg, Platz für max. 4 Personen, Preis steht noch nicht endgültig fest (Komplett ca. Fr. 42 000.-) ab MFK mit Standardausrüstung ohne Lackierung.

Beringer-Armec CBR 1000 Tremola II
Vierzylinder-Reihenmotor Quer, 997 ccm, 53 kW bei 6000 U/min (CH), Länge 2270 mm, Breite 1790 mm, Radstand 1590 mm, Spurbreite 1550 mm, Leergewicht 380 kg, Nutzlast 320 kg, Platz für 4 Personen, Preis ab 38 600.- ab MFK ohne Lackierung, Zusätzliche Ausstattung: (gegen Aufpreis, Superbike-Lenker, Hinterrad-Abdeckung, Weiteres auf Anfrage.

Hersteller bzw. Importeur:
ARMEC Aregger-Mechanik, Lohnsäge, 6020 Emmenbrücke/LU, 041 55 53 12, Fax: 041 53 75 15

sphärische Höhen geraten. Das ist die Quittung für exklusive Kundenwünsche und effektive gestiegene Entwicklungskosten. War es das? Auch bei Armec denkt man über ein günstigeres Standardmodell nach. Das Resultat wird nicht lang auf sich warten lassen!

Text und Bilder: **André Baumann** 