

Noble Boote für starke Twins

Einige Beachtung findet die neue Moto Guzzi V 10 Centauro auch in Gespannkreisen. Wie sich die Nachfolgerin der klassischen Tourer aus Mandello gegen die BMW R 1100 R schlägt, erfahren wir mit zwei attraktiven Umbauten des Schweizer Seitenwagenbauers Armec.

Die großen Tourer von BMW und Moto Guzzi galten über Jahre als klassische Gespannmaschinen. Armec, einer der bekanntesten

Gespannbauer, führt sowohl für die R 1100 R als auch die neue V 10 Centauro attraktive Umbauten im Programm.

Beide Zweizylinder verfügen vom Antriebskonzept her

über adäquate Technik: Benzineinspritzung, Vierventil-Zylinderköpfe, Kardantrieb. Dabei bringt die BMW ein Hubraumplus von 93 Kubik sowie einen Katalysator mit, außerdem scheint sie von den Drehmomentwerten her mehr auf Durchzug ausgelegt. Die V 10 verfügt dagegen nominell über zusätzliche 15 PS. Wichtig für den Gespannbetrieb mit seiner verbrauchsintensiven Elektrik: die Lichtmaschine des Boxers produziert mit 700 Watt die doppelte Leistung des Guzzi-Generators, bei der Centauro wiederum liefert

die Starterbatterie 30 Prozent mehr »Saft«.

Trotz ihrer Ähnlichkeiten legen die beiden dicken Twins grundverschiedene Charaktere an den Tag. Ausgesprochen geschmeidig und dezent arbeitet der Boxer: Die Geräuschkulisse bleibt auch im oberen Drehzahlmoment gedämpft, Vibrationen dringen nur abgeschwächt zum Fahrer durch. In typischer Manier bellt dagegen die Guzzi schon bei niedrigen Drehzahlen los, nach oben hin wird der Geräuschpegel noch markiger. Für die effektive Weiterleitung der



Schwingungen zum Fahrer sorgt der Lenker mit seinen relativ kurzen Enden.

»Prima«, werden die Guzzi-Fans sich freuen, doch ob auch ihre Mitfahrer diese Begeisterung immer und unbedingt teilen, sei dahingestellt. Gegen die volle Dröhnung im Beiwagen helfen nur Ohrstöpsel, die Vibrationen werden immerhin durch Silentmatten zwischen Chassis und Gondel reduziert.

Aus niedrigen Drehzahlen heraus wirkt die V 10 so kräftig, wie man das von einer Guzzi gewohnt ist. Doch bei

Komfortbetont: Der Tremola II empfiehlt sich als Familientourer.

Sportlich orientiert: Als Allroundboot paßt der Tremola I gut zur Centauro.



acht oder über elf Liter Super schlucken, bestimmt in erster Linie die Gashand.

Keine der beiden Traditionsmarken denkt bei der Konstruktion neuer Modelle heute noch an die Beiwagentauglichkeit. Moto Guzzi gibt immerhin offiziell seinen Segen zum Tun der Eidgenossen, während sich das BMW-Werk bedeckt hält. So erfordern die Fahrwerke mit ihren rudimentären Rahmenkomponenten einen relativ hohen Verstärkungsaufwand, um sie für die Extra-Belastungen fit zu machen. Armec ergänzt die Chassis durch verschraubte Hilfsrahmen, die weder Wartungsarbeiten behindern noch die Optik verschandeln. In das Gerüst ist ein drittes Lenkkopflager integriert.

Da die Centauro bereits serienmäßig über eine Upside-down-Gabel von White Power verfügt, wie sie auch Armec verbaut, können Tauch- und Gleitrohre übernommen werden. Die gefrästen Gabelbrücken zur Nachlaufverkürzung, die Achsaufnahme mit Exzenter zur Feineinstellung des Nachlaufes sowie die Bremsattelabstützung mit Anti-Dive-Effekt stammen von Armec. Der hintere WP-Stoßdämpfer benötigt lediglich eine Hülse zur Erhöhung der Federvorspannung.

Über die Tauglichkeit des Telelever im Gespann gehen die Meinungen auseinander. Die Helvetier lehnen eine Anpassung der neuartigen BMW-Gabel ab und entwickelten als Alternative ihr Armec-Lenk-System ALS, einen Zwitter aus Achsschenkel und Lenkkopf-Lenkung. Geführt wird das Vorderad vom A-Lenker des Telelever und ei-

Im direkten Leistungsvergleich hat die BMW trotz weniger PS die Nase vorn

4000 U/min gerät der V-Twin in ein Leistungsloch, erst oberhalb der 5000er-Marke stürmt die Centauro los wie ein Wildpferd und dreht locker bis an die rot auf dem Tourenzähler markierte »8«. Die BMW beschleunigt weniger spektakulär, dafür kontinuierlich über das ganze Drehzahlband.

Vergleiche hinken oft, auch diese Gegenüberstellung erlaubt nur bedingte Aussagen. Denn neben unserer Test-Centauro lief der Anderthalbplätzer Tremola I, während die R 1100 R durch den Doppelsitzer Tremola II noch krasser eingebremst wurde. Um so verblüffender das Ergebnis des direkten Duells: Trotz zusätzlicher 50 Kilo Ballast und höherer Frontfläche behält die R 1100 R sowohl in Sprint und Höchstgeschwindigkeit als auch bei Durchzugsmessungen (dritter und fünfter Gang ab 50 km/h) die Nase vorn. Die V 10 verliert bereits durch ihr leicht verzögertes Ansprechen beim Gasgeben an Boden, das besagte Loch und eine recht lange Endübersetzung bringen sie endgültig ins Hintertreffen.

Noch ein Blick auf den Verbrauch: Auch hier verbucht die BMW leichte Pluspunkte. Ob die schweren Dreier aber unter

Zweizylinder-Gespanne von Armec mit unterschiedlichem Charakter: Ungechliffen gibt sich die kernige Moto Guzzi V 10, geschmeidig geht der kultivierte Boxer der BMW R 1100 R ans Werk.





Für die BMW gibt es die zierliche Verkleidung von Doken (links) sowie das komfortable WP-Federbein gegen Aufpreis (unten).

nem Dreieck-Schräglenker, der am Längsträger des Beiwagenchassis angelenkt ist. Die Lenkbefehle übertragen zwei teleskopierende Dämpferelemente direkt – also im Verhältnis 1:1, das Standard-Federbein verbleibt mit angepaßter Abstimmung. Im Heck bündigt ein ebenfalls in der Vorspannung verstärktes Original-Federbein die Einarmschwinge, gegen Aufpreis gibt es ein Pendant von WP, mit dem auch unser Testgespann ausgerüstet war.

Beide Gespannfahrwerke verfügen über nahezu identische Eckdaten, entsprechend ähneln sie sich im Fahrverhalten. Mit einer etwas strafferen Federungsabstimmung betont die V 10 ihre sportlichen Ambitionen, während die R 1100 R als echte Familiensänfte die meisten Fahrbahnen glattbügelt, ohne dabei schwammig zu wirken. Neben der präzisen Abstimmung der Federung verschiebt die günstige Gewichtsverteilung den Grenzbereich weit nach außen. Dabei überwiegen Unter- oder Übersteuern nur, wenn man diese Effekte mit Gas und Bremse provoziert, was bei der gebotenen Leistung kein Problem ist.

Hat man sich mit dem Kurveneingangstempo in Linkskurven mal verschätzt, schie-



Die große Klappe macht das Einsteigen beim Tremola II (oben) leicht. Beim Armec-Lenk-System ALS übertragen zwei zusätzliche Dämpfer gleichzeitig die Lenkkräfte (unten).



ben sowohl die Guzzi als auch die BMW über alle Räder nach außen. In Rechtskurven ist die Kippneigung beider Gespanne bereits bei unbeladenem Boot äußerst gering. Weitgehend tadellos auch der Geradeauslauf, nur mit Spurrillen mögen sich die breiten Vorderreifen nicht recht anfreunden.

In der Bremsenfrage setzt Armec grundsätzlich auf pedalbetätigte Verbundanlagen mit Wirkung auf alle drei Räder. Bei der Centauro besitzt die zusätzliche Handbremse eine eigene zweite Scheibe. Durch das ALS läßt sich an der R 1100 lediglich eine – allerdings innenbelüftete – Scheibe unterbringen, diese wird gleichermaßen von der Handbremse in die Zange genommen. Für das ABS der BMW entwickelte Kurt Aregger an die geänderten Räder angepaßte Zahnkränze (980 Mark Aufpreis). Bei der Verbundanlage wird der Brems-

Für den Gespannbetrieb paßt Armec das ABS der BMW perfekt an

druck abgeregelt, wenn das Vorderrad zu blockieren droht. Was zur Beibehaltung der Manövrierfähigkeit auch nur sinnvoll erscheint.

In der Praxis überzeugt diese Lösung auf unterschiedlichen Fahrbahnbelägen durch gutes Ansprechverhalten. Das bei anderen Gespannen mit unverändertem ABS oft konstatierte Stottern oder gar Versagen ist dem Armec-Gespann fremd. Zweifellos verfügt die BMW durch die Kombination von Integralbremse und individuell abgestimmtem ABS über ein Maximum an Fahr-sicherheit auch in kritischen Situationen. Für beide Gespanne wünschten wir uns lediglich noch stahlummantelte Leitun-

Moto Guzzi V 10 Centauro/Tremola I

Motor: Leistung 70 kW (95 PS) bei 8200 U/min, max. Drehmoment 88 Nm bei 5800 U/min, Hubraum 992 cm³, luftgek. Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, vier Ventile pro Zylinder, 350-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 V/28 Ah, Elektrostarter

Kraftübertragung: mechanisch betätigte Zweischeiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardanwelle

Fahrwerk Motorrad: Zentralrohrrahmen mit angeschr. Hilfsrahmen aus Stahlrundrohr, v. Upside-down-Gabel mit 40 mm Gleitrohrdurchmesser, 100 mm Federweg, h. Zweigelenk-Dreieckschwinge mit einem Federbein, 120 mm Federweg, LM-Verbundräder, Bereifung 185/55 x 15, hydr. betätigte Fußbremse mit je einer Scheibe v./h. und einer Trommel am Beiwagenrad, Durchmesser 320/285/220 mm, hydr. betätigte Handbremse mit einer Scheibe vorne, Durchmesser 320 mm

Fahrwerk Seitenwagen: Unterflurhassis mit längsliegendem Hauptträger aus Vierkantröhre und Kastenrahmen aus Rundrohr, GfK-Boot, Vierpunktanschluß, gezogene Schwinge mit Hebelumlenkung und liegendem Federbein, 90 mm Federweg, Bereifung 185/55 x 14 auf LM-Verbundrad

Maße und Gewichte: Leergew. 426 kg, zul. Gesamtgew. 736 kg, Radstand 1550 mm, Spurweite 1315 mm, Vorlauf 365 mm, Vorspur 15 mm, Nachlauf 30 mm (20-46 mm einstellbar), Wendekreis r. 4,67 m (Mitte Hinterrad) und l. 7,51 m (Mitte Seitenrad), Tank 18 l (Zusatztank 30 l), Verbr. 9,7 l/100 km Super

Höchstgeschwindigkeit: 155 km/h

Preis: Testgespann 64.916 DM, Umbau ab 39.070 DM

Importeure: siehe BMW R 1100 R/Tremola II

GESPANNE



Obwohl der Tremola I schlanker baut, besitzt er viel Platz im pumpeilig runden Boot (u.).

gen, um den Druckpunkt der Handbremse zu präzisieren.

Gehobenen Ansprüchen an Qualität und Ausstattung werden beide Tremola-Beiwagen gerecht. So ist es primär eine Frage des Einsatzzweckes, welches Boot man wählt. Armeec-Fans mit Hang zum Snobismus können die Gondeln sogar auf dem Chassis tauschen: den Tremola I für den schnellen Ritt, den geräumigeren IIer für den Familienausflug. Normalerweise wird man sich mit einem der Beiwagen bescheiden. Als Eineinhalbsitzer bietet der Tremola I Platz für einen schlanken Erwachsenen und ein Kind. Die halbhohe Scheibe bietet guten Windschutz, ohne die Kopffreiheit zu beengen. Zum bequemen Einsteigen läßt sie sich vorklappen. Zum Lieferumfang gehört eine Kanudecke, mit der man sich vor Wassereintrüben schützen kann. Für die Kleinfamilie empfiehlt sich eher das Stoffdach (1.700 DM) zum Aufknüpfen.

Zur Serienausstattung zählen: Leichtmetallrad, Gasdruckheber für den Kofferraumdeckel, zweifach verstellbarer Sitz, Innenbeleuchtung und nicht zuletzt ein 30-Liter-Zusatztank an der linken Bootsunterseite. Dieser wird über den Motorradtank befüllt und



Zum Einsteigen wird die Scheibe samt Rahmen vorgeklappt (o.). Die Gabel klemmt in Spezialbrücken, die Bremsattel sind momentneutral abgestützt, der Nachlauf läßt sich per Exzenter verstellen (u.).



Beim 2.200 DM teureren Tremola II fällt nicht nur das Platzangebot üppiger aus. Das – von Gasdruckhebern unterstützt – nach hinten hochklappbare Oberteil macht das Ein- und Aussteigen besonders leicht, selbst wenn das serienmäßige Allwetterdach montiert ist. Auf der dreifach verstellbaren Sitzbank, die in verschiedenen Konturen erhältlich ist, finden auch kräftig gebaute Familienmitglieder Platz. Störend: Je nach Größe und Sitzhaltung der Mitfahrer liegt die Gummikante der Scheibenumrandung genau in Augenhöhe.

Bringt man bereits im Tremola I zwei große TF-Rollen locker unter, lassen sich im Heck dieser Familienkutschen gleich drei davon samt diverser Kleinigkeiten verstauen. Zur Standardausstattung gehören Spezialitäten wie eine Frontpartie mit austauschbarer Knautschzone, Sicherheitsgurte, Sonnendach und Seiten-

Gehobenen Ansprüchen an Qualität und Ausstattung werden beide Seitenwagen gerecht

windschutzscheiben zum knüpfen sowie der oben bereits genannte Zusatztank. Den Aufpreis gibt es sogar Gebläseheizung (278 DM). Die motorradseitige Cocoverkleidung stammt von Armec und kostet lackiert 1.100 DM (alle Preise nach Angaben von Armec Deutschland).

Nüchtern betrachtet, ist die BMW mehr Zugmaschine fürs Geld, und nüchtern betrachtet, kommt man deutlich billiger an ein passables Zylindergepann. Aber nebenbei ist Gespann auch Geschmackssache, da scheint Armec genau den Nerv der Beiwagenfans getroffen zu haben.

Axel Königs

BMW R 1100 R/Tremola II

Motor: Leistung 59 kW (80 PS) bei 6750 U/min, maximales Drehmoment 97 Nm bei 5250 U/min, Hubraum 1085 cm³, luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, vier Ventile pro Zyl., 700-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 V/19 Ah, E-Starte

Kraftübertragung: mechanisch betätigte Einscheiben-Trommelkupplung, Fünfganggetriebe, Kardanwelle

Fahrwerk Motorrad: Mittragendes Triebwerk, angeschweißter Gitterrohrrahmen, v. ALS-Lenksystem mit einem Längslenker oben und Dreiecklenker unten, ein Federbein mit 120 mm, zwei Gabel-Stoßdämpfer, h. Einarm-LM-Schwinge mit zus. einer Federbein und 135 mm Federweg, LM-Verbundräder, Bereifung 185/55 x 15, hydr. betätigte Fußbremse mit einer innen belüfteten Scheibe und Vierkolbensattel vorne, einer Scheibe hinten und einer Trommel am Beiwagenrad, zusätzlich hydraulisch betätigte Vierkolbensattel-Handbremse mit Wirkung auf vordere Scheibe, Durchmesser 255/285/220 mm

Fahrwerk Seitenwagen: wie Moto Guzzi V 10

Maße und Gewichte: Leergew. 477 kg, zul. Gesamtgew. 788 kg, Radstand 1550 mm, Spurweite 1340 mm, Vorlauf 36 mm, Vorspur 15 mm, Nachlauf 30 mm, Wendekreis re. (Mit Hinterrad) 5,45 mm und li. (Mitte Seitenrad) 8,15 mm, Tank 21,5 l (Zusatztank 30 l), Verbrauch 9,2 l/100 km Super bleifrei

Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h

Preis: Testgespann 67.791 DM, Umbau ab 42.134 DM

Importeure: Armec Deutschland, Brauhirschstraße 36, 29223 Celle; Mobec, Stuttgarter Straße 139, 73066 Uhingen; Jürgenssen, Reischödt 1, 83620 Feldkirchen-Westerham