

Armec-Moto Guzzi Daytona 1000 Tremola I

Der rote Bulle und das Boot

Die bulligen V2-Modelle von Moto Guzzi stehen auf der Wunschliste vieler Seitenwagenfahrer ganz oben. Der Luzerner Gespannspezialist Armec macht sie möglich, die Traumkombination der neuen Daytona 1000 mit dem Tremola-Boot.

VON CHRISTOF GONZENBACH

Herumwirbelnde Köpfe, flirtende Teenager-Blicke, spontane Fragen von Passanten – mit solcherlei Streicheleinheiten wird man heutzutage als stolzer Auto- oder Töffbesitzer nur noch spärlich verwöhnt. Eine Ausnahme stellt das feuerrote Moto-Guzzi-Gespann von Armec mit dem auffälligen Tremola-Seitenwagen dar, welches bereits im Stand eine ungeheure Dynamik ausstrahlt und mit boilerndem Sound aus den beiden Lafranconi-Auspufföpfen auf sich aufmerksam macht.

«Nein, damit kann man nicht mehr solo fahren», ist die Standard-Antwort auf die so häufig gestellte Frage, ob man das Beifahrerboot auch einfach abschrauben könne. Denn dieses Gefährt ist nicht ein Motorrad mit Seitenwagen, sondern von Grund auf als Gespann entwickelt. Anstelle des originalen Hinterrades wird ein dreiteiliges 15-Zoll-Alurad aus eigener Produktion mit Autobreitreifen und ein geänderter Bremsanker für die Brembo-Scheibenbremse eingepasst. Die vordere Telegabel wird durch das patentierte Armec-Lenkensystem (ALS) ersetzt: die Gabelbrücke ist über einen Dreieckslänglenker mit dem Motorradrahmen verbunden, der untere Drehpunkt der einarmigen Radaufhängung ist über den Dreieckquerlenker am Seitenwagenrahmen an-

geflanscht. Das zentrale Federbein wird von zwei Luftfederelementen in den Gabelholmen unterstützt. Sowohl im Federweg wie im Lenkeinschlag ist gegenüber der Solomaschine kein Nachteil zu beklagen.

In der Praxis ergibt dies ein sehr stabiles Fahrverhalten. Der Geradeauslauf ist tadellos, und das Seitenwagenrad geht in Rechtskurven erst bei äusserst forscher Fahrweise und leerem Boot in die Luft. Zum Rangieren bedarf es etwas Kraft, dafür reagiert das Gespann in Fahrt superdirekt auf Lenkerdruck und lässt sich mit etwas Übung ungemein dynamisch bewegen. Die Fuss-Verbundbremse auf alle drei Räder packt kräftig zu, die Handbremse wirkt nur unterstützend auf eine von zwei der vorderen Vierkolbenzangen.

«Nein, der Motor ist lauffähig und kultiviert» – dies ist die Antwort an alle, die das Guzzi-Triebwerk ruppig und unkultiviert in Erinnerung haben. Denn hier handelt es sich um die jüngste Evolution mit Einspritzung und Vierventilköpfen, die zwar unten herum etwas weniger Biss zeigt, dafür zuverlässiger startet, ruhiger läuft und mit zunehmender Drehzahl ein flottes Temperament entwickelt. Allerdings ist die Übersetzung für den Gespannbetrieb etwas lang.

«Doch, einen Helm muss auch die Beifahrerin im Seitenwagen tragen» – um ent-



Fotos: Christof Gonzenbach (6), Toni Boder (1)



Faszination pur: Schon im Stand strahlt das Gespann mit der sportlichsten Moto Guzzi und dem formschönem Tremola-Boot viel Dynamik aus.

täuschte Teenie-Augen zu vermeiden, führt man am besten einen zweiten Helm im Kofferraum mit. Es bleibt genügend Platz fürs Weekendgepäck. Und im gut gefederten Boot selbst reist man auf dem längs- und höhenverstellbaren Sitz erstaunlich komfortabel. So macht nicht nur der Ritt auf dem roten Bullen, sondern auch die Reise nebenan im tollen Boot ein Menge Spass. ■



Aus eigener Produktion: aus dem vollen gefrästeten dreiteiligen Alurad und Ankerplatte für die Brembo-Scheibenbremse.

TECHNISCHE DATEN

Motor

2 Zylinder in V-Form (90°), Hubraum 992 cm³, Bohrung x Hub = 90 x 78 mm, Verdichtung 10,5 : 1, Leistung 75 kW (102 PS) bei 8400/min, Drehmoment 88 Nm bei 6600/min, Leichtmetall-Zylinderblock und -köpfe, 2 x 1 obenliegende Nockenwelle (Zahnriemen), 4 Ventile pro Zylinder, elektronische Benzineinspritzung (Weber-Marelli Alfa N).

Kraftübertragung

Kardantrieb (Seitenwagenrad freilaufend), Fünfgang-Getriebe.

Fahrwerk

Offener Vierkant-Zentralrohrrahmen (Motor mitttragend), Seitenwagen mit Sechspunkt-Anschluss; vorne oberer Dreieckslänglenker mit Zentralfederbein (Telelever) und unterer Dreieckquerlenker zum Seitenwagenrahmen, hinten Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein, Seitenwagenrad an Längsschwinge mit Federbein. Bremsen: Verbundbremse mit 2 Scheiben (vorne 2 Doppelkolbenzangen) und Trommel am Seitenwagen. Räder (Alu)/Reifen: Motorrad 5,5 x 15" mit 185/55 R 15, Seitenwagen 6 x 14" mit 185/50 R 14.

Masse und Gewichte

Länge 226 cm, Breite 180 cm, Höhe 117 cm, Radstand 159 cm, Spurweite 132 cm, Sitzhöhe 78 cm, Tank 19 Liter, Kofferraum 250 Liter, Leergewicht 430 kg, Zuladung 355 kg.

Fahrleistungen nach Werk

0 bis 100 km/h ca. 8,0 s
Höchstgeschwindigkeit ca. 170 km/h

Verbrauch im Test

Durchschnitt 1/100 km 8,2

Preis

Fr. 52'800

Extras gegen Aufpreis

- Zusatztank 30 Liter Fr. 1480
- Verdeck Fr. 1180
- Bodenschalen für Fuss- und Kofferraum Fr. 488

Hersteller

Armec, 6020 Emmenbrücke, Tel. 041/280 75 00



Manierlich: Der Daytona-Motor mit Vierventilköpfen ist lauffruher und drehfreudiger als frühere Guzzi-V2.

Flott unterwegs: Das Armec-Gespann ist spurtreu und lässt sich nach kurzer Eingewöhnung zügig bewegen.



Erstaunlich geräumig: Der tiefe Stauraum im kugelrunden Seitenwagenheck fasst nicht weniger als 250 Liter Gepäck.



Patentiert: die Vorderradaufhängung mit zusätzlichem Dreiecklenker zum Seitenwagenrahmen. Wichtig ist die Bremsbelüftung.

10 Jahre Armec-Gespannbau High-Tech aus Emmenbrücke

Motorrad-Gespanne aus der Schweiz genießen Weltrenown wegen ihrer hochwertigen Qualität und ihrer stabilen Fahreigenschaften. Massgeblich daran beteiligt ist die Spezialfirma Armec in Emmenbrücke LU. Hinter Armec (= ARegger MEchanik) stehen die Gebrüder Kurt und Markus Aregger, beide ehemalige Flugzeugmechaniker. 1984 überraschten sie die Branche mit einer Weltneuheit: dem Schwenker-Seitenwagen, welcher beweglich mit dem Motorrad verbunden ist und so dem Fahrer eine normale Kurvenneigung wie auf einer Solomaschine erlaubt.

Seit 1986 läuft die Produktion von ein- bis zweiplätzi- gen starren Beibooten und Schwenker-Seitenwagen (im

Bild links) für diverse Typen, 1992 erhielt Armec weltweiten Herstellerstatus. Zahlreiche Spezialteile werden dabei in der hauseigenen CNC-Bearbeitung gefertigt. So das patentierte ALS-Lenksystem oder das dreiteilige Fünfspeichen-Alurad. Unterdessen hat Ar-

mec von zahlreichen Motorradherstellern Werkfreigaben für den Gespannbau erhalten. Seit einem Jahr werden Armec-Gespanne bis nach Japan exportiert, und vor wenigen Monaten wurde eine Niederlassung in Deutschland eröffnet. Im weiteren übernimmt der siebenköpfige High-Tech-Betrieb auch Kundenaufträge für die Maschinen- und Flugzeugindustrie.



Erfahrung aus dem Flugzeugbau: Markus und Kurt Aregger.