



Ein Vorteil des Schwenkers liegt in der schnellen Demontage des Beibootes: In drei Minuten steht die BMW solo da. Die Fahreigenschaften ändern sich übrigens nicht so drastisch. Denn physikalisch betrachtet bleibt die Zugmaschine beim Schwenker eine Solo-Maschine. Genau wie die legt sie sich in die Kurven, der Beiwagen läuft einfach wie eine »Packtasche« nebenher. Ein Fahrkurs, wie er bei starren Gespannen dringend zu empfehlen ist, ist beim Schwenker nicht zwingend nötig. Auf die größere Breite muss der Fahrer jedoch gefasst sein: Besonders in schnellen Linkskurven baut ein Schwenker ziemlich breit.

*Text: Dirk Köster
Fotos: Kalich*

Ordentlich eingeschwenkt

Kaum geboren, schon zu dritt: Das trifft zumindest für BMWs neue R 1200 GS zu. Schwenker-Pionier Ralph Kalich passte der brandneuen GS direkt mal seinen Swing-Seitenwagen an.

Leichter gesagt als getan, denn der Hilfsrahmen mit den beiden Schwenklagern für den Seitenwagenanschluss war neu anzufertigen. Dabei legte Ralph Kalich Wert darauf, dass die Eigner eines alten Swing-GS-Beiwagens auf die neue Zugmaschine wechseln können. Da keine weiteren großen Änderungen nötig sind, kommt der Schwenker-Umbau günstiger als der Umbau zu einem herkömmlichen Gespann.

Der neue Swing-K-Seitenwagen baut auf der bewährten Swing-Technik auf: Rahmen aus nahtlosem Präzisionsstahlrohr, gezoogene Schwinge, einstellbares Federbein. Statt beim Beladen den Sitz nach vorn zu klappen, gibt es jetzt eine Kofferraumklappe, der Beifahrer kann sich über einen verbesserten Sitz freuen und der Scheibenrahmen wurde in die Bootsform integriert.

Die LED-Leuchte am Seitenwagen arbeitet als Tagfahrlicht, nachts wird sie automatisch auf »Positionslicht« gedimmt, gesteuert von der Tagfahrlichtelektronik der Zugmaschine.

Fotos: Eugen Mesow



Ein Schwenker-Umbau ist günstiger, fahrphysikalisch nicht so eigen, und Solobetrieb nach schneller Umrüstung jederzeit möglich.

BRP-Spyder-Ausfahrt

Zum Saisonauftakt hat sich der Radebeuler Spyder-Händler Funride Company etwas Besonderes einfallen lassen. Mit 27 BRP-Spydern

ging es nach Berlin. Selbst vom zeitweise recht eigenwilligen Wetter ließen sich die Dreiradler nicht nachhaltig schocken: Klatschnass erreichten



sie abends die Hauptstadt. Zur sonntäglichen Stadtrundfahrt versöhnte der Wettergott mit strahlendem Sonnenschein. Die Fahrer genossen die 65 Kilometer lange Ausfahrt sichtlich und präsentierten ihre Maschinen dort, wo es bei einer Berlin-Tour dazugehört: am Brandenburger Tor, vor dem Reichstag und vorm Olympiastadion. Ein Halt am Treffpunkt Spinnerbrücke sorgte für staunende Gesichter bei den Motorradfahrern. Spaß gemacht hat es allen, und viele Berliner, die bisher den Spyder nicht aus der Nähe kannten, wissen jetzt, dass zwischen Motorrad und Sportwagen jede Menge Platz für sportliches Dreiradvergnügen ist. **DK**