

**4 Seasons**

**Adventure**





**M**ein winterlicher Europa-Trip war Vergangenheit. Das BMW-Megacomete-Gespann hatte mich zuverlässig von Norwegen bis nach Istanbul getragen. Dieser Abschnitt meines Gespannfahrer-Lebens war nun vorbei. Ich verspürte Lust, etwas Neues anzupacken. Kurzerhand verkaufte ich das GS-Gespann und legte mir ein Zeus zu. Ich muss zugeben, es war eine interessante Erfahrung aber die falsche Entscheidung gewesen. Das Zeus ist ein wunderschönes Fahrzeug. Es ist perfekt. Aber ich kann mich nicht damit identifizieren. Das Zeus-Gastspiel dauerte nur drei Monate, dann verkaufte ich es. Die langwierige Zeit, ein Gespann nach meinen Vorstellungen aufzubauen, hatte ich ja mit dem Kauf des Zeus vermeiden wollen. Aber was sollte ich jetzt machen? Das Gespannfahren aufgeben kam nicht in Frage. Und so



In Frankreich blicken der Gespannhersteller DJ Construction und der Designer José Figueres auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit. José absolvierte das *Ecole Supérieure de Design Industriel* und sammelte anschließend erste Erfahrungen bei der Firma Luca Design. Sein weiterer Werdegang liest sich wie das Who-is-who französischen Industriedesigns. 2011 gründete er seine eigene Firma JFDesign. Heute sind seine Gestaltungen aus der Gespannszene nicht mehr wegzudenken.

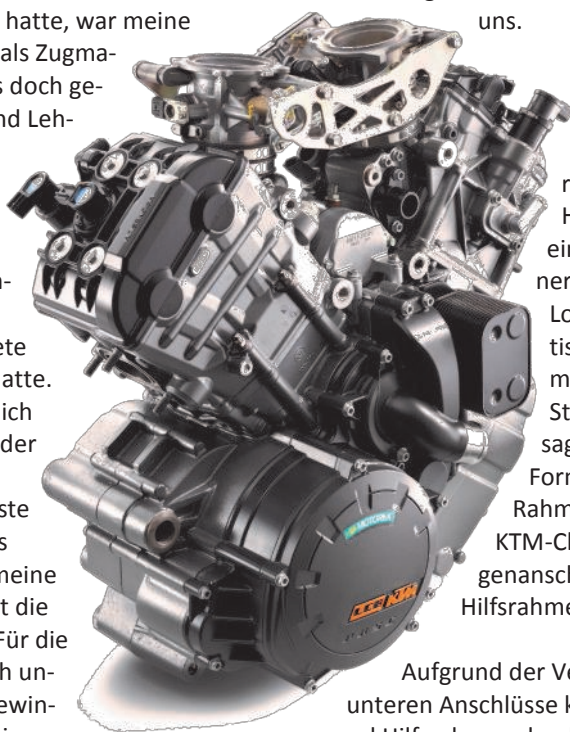
entstand nach reiflicher Überlegung das Konzept der KTM-Adventure mit Mega-Comete-Beiwagen. Als kompetenter Partner und Gespannhersteller kam für mich nur Jean-Louis Damois in Frage. Er war schon sozusagen der Vater meines GS-Gespans *Muskok I* gewesen, und er sollte auch das Projekt *Muskok II* von der ersten bis zur letzten Schraube betreu-

en. Schon bald hatte ich eine KTM 1190 R mir orangefarbenem Rahmen gefunden. Auch eine Unfall-FJ mit Megacomete konnte ich schnell auftreiben. Damit waren die beiden Grundsteine für den Aufbau meines neuen Gespannes gelegt. Im September besprach ich mit Jean-Louis Damois das Projekt. Er meinte, dass er schon immer gewusst hatte, dass ich mit dem Zeus nicht glücklich werden



würde. Für ihn war es keine Überraschung, dass ich erneut ein Gespann aufbauen wollte. Was er jedoch nicht geahnt hatte, war meine Entscheidung für eine KTM als Zugmaschine. Wie einfach wäre es doch gewesen, auf die Erfahrung und Lehren vom GS-Aufbau zurückgreifen zu können. So mussten alle Komponenten neu vermessen und konstruiert werden. Der einzige Vorteil war, dass ich dieses Mal eine sehr konkrete Vorstellung vom Gespann hatte. Die Zeus-Erfahrung hatte mich gelehrt, dass die Steifigkeit der Mega-Karosserie zu wünschen übrig lässt. Jetzt musste eine Aussteifung des Bootes durchgeführt werden. Für meine Frau und meinen Sohn steht die Sicherheit an erster Stelle. Für die Innenausstattung konnte ich unsere Freunde Mandaroux gewinnen. Vorschläge für das Design erarbeitete mein Freund José Figueres. In mei-

ner Vorstellung war das Gespann schon so gut wie fertig. Nur in der Realität lag viel Arbeit vor uns.



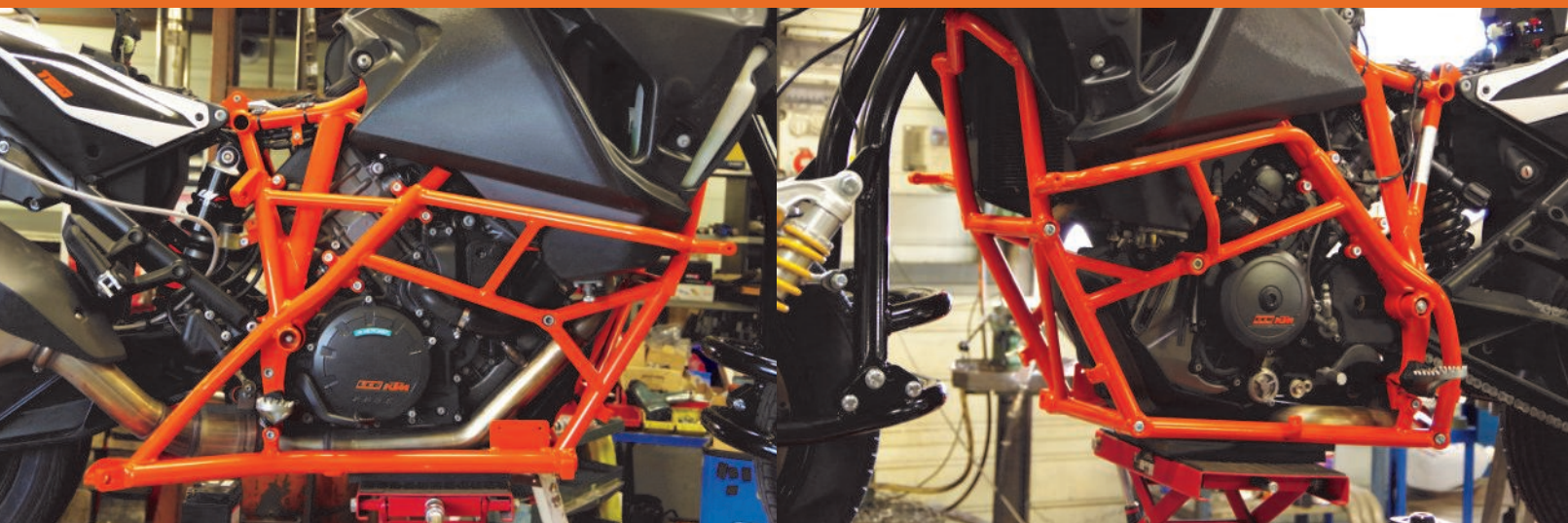
Der Brückenrahmen der KTM erfordert einen aufwändigen Hilfsrahmen, wobei das Wort Hilfsrahmen in diesem Fall ein Understatement in seiner reinsten Form ist. Jean-Louis konstruierte praktisch einen zweiten Rahmen mit Abstützung am Steuerkopf. Er bildet sozusagen den Unterbau in Form eines Gitterrohrrahmens und integriert das KTM-Chassis. Alle vier Beiwagenanschlüsse sitzen auf dem Hilfsrahmen.

Aufgrund der Verschraubung der beiden unteren Anschlüsse könnte man Beiwagen- und Hilfsrahmen durchaus als eine Einheit sehen. Vorne unten ist es ein Plattenanschluss mit vier Verschraubungen, hinten ein konventioneller Flachbolzenanschluss. Der Vorlauf des Beiwagenrades musste bei der Konzeption des Beiwagenfahrgestells bereits berücksichtigt werden, denn durch die starre Positionierung der unteren Anschlüsse ist eine nachträgliche Einstellung nicht mehr möglich. Die Vorspur wird an der Aufhängung der geschobenen Beiwagenradschwinge eingestellt. Vorderrad- und Beiwagenradschwinge werden



SIDECAR TRAVELLER

← Hier sieht man deutlich den Rahmenverbund von Motorrad und Hilfsrahmen sowie dem Beiwagenchassis. Soviel Eisen muss fachgerecht verarbeitet werden. Das kostet Arbeitszeit.



mit hochwertigen Öhlins-Dämpfern ausgestattet. Das White-Power-Federbein im Heck belassen wir vorerst. In diesem Zusammenhang darf die Montage eines Querstabilisators nicht unberücksichtigt bleiben. Er soll ja das Eintauchen in Kurven verhindern bzw. zumindest minimieren.

Die Side-Bike-Karosserie ist bereits serienmäßig mit Versteifungen ausgestattet. Der hohe Scheibenrahmen ist jedoch labil. Dieser Freiraum zwischen Scheibenrahmen und Rückwand soll mit einer Gitterrohrkonstruktion stabilisiert werden. Noch unterhalb der serienmäßigen Verdeckbügel werden zwei Rohrstreben eingebracht. Diese sind genau in der Form der Verdeckbügel gebogen. Die Montage des Wetterverdecks wird also nicht beeinträchtigt. Auf der linken Beiwagenseite ist der obere Bügel zusätzlich am Beiwagenboden abgestützt. Das ergibt einen dreidimensionalen Gitterrohrkäfig.

Konstruktion und Fertigung der Fahrwerks-Hardware nähern sich dann doch langsam dem Ende. Alle Teile werden sandgestrahlt und in der KTM-Rahmenfarbe RAL 2009 orange lackiert. Nur die Vorderradschwinge und die Anhängerkupplung einschließlich deren Befestigung werden schwarz lackiert.

Mittlerweile beschäftigt sich Eddy mit dem Boot. Er bereitet es für die Lackierung vor. Umfangreiche Spachtel- und Schleifarbeiten sind dafür notwendig. Über die Farbgebung hatte ich zusammen mit José Figueras lange sinniert. Es sollte das Design der KTM weiter geführt werden. Die Linie des Megacomete-Bootes sollte dennoch zur Geltung kommen und Fahrdynamik assoziieren. Eine sehr dynamische Komponente haben wir durch das asymmetrische Design des Beiwagenrades erreicht. Die Lackierung selbst besteht aus drei Farben. Die später aufgetragenen Logos und Schriften sind geklebt.



Jean-Louis Damois montiert derweilen das Fahrwerk. Die gewissenhafte Vorbereitung zahlt sich jetzt aus. Alles passt auf Anhieb und nichts muss nachgearbeitet werden. Das Boot ist mittlerweile in Händen von Christian Mandaroux in Montricher-Albanne, etwa 100 Kilometer südlich von meinem Heimatort Saint Jorioz. Dort wird die Innenausstattung angefertigt. Das Einpassen des Kindersitzes erweist sich als schwierige Aufgabe. Durch die EU-Sicherheitsbestimmungen sind Kindersitze mittlerweile groß und schwer. Ihn einfach auf den Sitz des Beiwagens stellen und befestigen wäre eine Notlösung. Wir entscheiden uns schließlich, den Sitz direkt auf Boden und Rückwand des Bootes zu befestigen und die Innenausstattung wie Sitz und Rückenlehne um den Sitz herum zu führen. Der Aufwand lohnt sich jedoch, da der Freiraum nach vorne nicht be-

Kleinigkeiten, wie die bereits angeschweißten Halterungen für die Zusatzscheinwerfer zeigen, dass bei diesem Gespann bereits im Vorfeld über ein Gesamtkonzept sinniert wurde. Tolle Arbeit.



SIDECAR TRAVELLER

einträchtigt wird.

Nachdem Gespann und Beiwagen zueinander gefunden haben, steht einige Tage später der letzte Termin an. Steve und Jeff werden mit Aufklebern das Design vervollständigen. Der Entwurf von José Figueras wird ein zu eins umgesetzt. Das Ergebnis ist begeistertend. Muskok II ist fertig. Meine Idee wurde sozusagen exakt in die Realität kopiert.

Der drohende Winter kann mich nicht abhalten, die ersten Touren zu unternehmen. Sie führen mich auf einsame Bergstraßen in der näheren Umgebung. In den Hochlagen liegt stellenweise Schnee. Vorsichtshalber habe ich bereits Winterreifen aufziehen lassen. Vorne und am Beiwagen die Größe 165/60 R 14 und auf dem Hinterrad 185/65 R 15. Mit dem Profil Conti WinterContact bin ich sehr zufrieden. Auf dem Hinterrad habe ich sogar das Profil Ice-

### ContilceContact

DerContilceContact ist ein Lamellen-Spike-Reifen, der vornehmlich in Skandinavien und osteuropäischen Ländern in vielen Größen und Querschnitten aber ausschließlich mit dem Geschwindigkeitsindex T (bis 190 km/h) vertrieben wird. Die Aufstandsfläche der Spikes hat keinen runden sondern einen kreuzförmigen Querschnitt. Das *gecrushte* Eis wird über anliegende Lamellenkanäle abgeführt. Interessant auch die Anordnung der Spikes.





Contact montiert. Das ist ein Spikereifen, der auf vereister Fahrbahn das Vorwärtskommen gewährleistet. Die Reifengrößen mit nur einem geringen Querschnitt wurden mit Bedacht ausgewählt. Haben die Pneus doch bei moderatem Querschnitt noch ein akzeptables Eigendämpfverhalten. Schließlich ist das Gespann ein Familienreisegespann und keine reine Pistensau.

Der Motor der KTM ist mit seinen 150 PS ein sehr aktiver Geselle. Der Umstieg von BMW auf KTM ist anfangs etwas gewöhnungsbedürftig. Immerhin braucht der quirlige KTM-Motor eine Drehzahl zum Anfahren, bei der man bei einem Boxer bereits in den zweiten Gang schalten kann. Aber nach kurzer Eingewöhnung lernt man die Leistungsentfaltung der 1190er zu schätzen, aber auch für seine persönlichen Vorlieben zu nutzen. Die 150 PS des V2 sind eine Ansage, die man nur selten im Alltagsbetrieb abrufen wird. ABS und Traktionskontrolle wurden beim Gespannumbau beibehalten. Die Geber wurden jedoch entsprechend den Radgrößen angepasst. Die Funktion von ABS und Traktionskontrolle muss ich bis heute bestätigen, wobei ich zugeben muss, dass ich Situatio-

nen, in denen diese elektronischen Regelungen wichtig sein könnten, nicht provoziert habe. Die Höchstgeschwindigkeit ist ein Thema, das einem keine Ruhe lässt. Mit dem Navigationsgerät haben wir etwa 200 km/h festgestellt, wobei hier noch etwas Luft nach oben war. Der Benzinverbrauch hat sich im normalen Alltagsbetrieb bei etwa neun Liter eingependelt. Im Dezember fuhr ich zum Wintertreffen Millevaches. Die Anreise von etwa 370 Kilometern sitzt man mit diesem Gespann auf der linken Backe ab, auch wenn der Tankinhalt von 23 Litern nach guten 200 Kilometern wieder den Besuch einer Tankstelle einfordert. Auch die erste Ausfahrt mit der Familie war erfolgreich. Jetzt freue ich mich auf den Sommer. Für längere Reisen steht mir ein Anhänger zur Verfügung, selbstverständlich im gleichen Farbdesign wie das Gespann. Man gönnt sich ja sonst nichts.

*Gilles Nulli*

Der kleine Anhänger ist für die Familienreise ein zusätzliches Gepäckabteil, das die Fahreigenschaften bei richtiger Beladung nur unwesentlich beeinflusst.



Abmessungen Gespann *	
Radstand:	1655 mm
Spurbreite:	1410 mm
Vorlauf:	340 mm
Vorspur:	35 mm (auf 2 m)
Leergewicht:	378 kg
Zul. Gesamtgewicht:	654 kg
Bereifung vorn:	165/65R14
Bereifung hinten:	175/55R15
Bereifung Beiwagen:	165/65R14
*Werksangaben	