

DIE RUKO-HAYABUSA

löst Begeisterung aus

– bleibt jedoch ein Einzelstück

# NEUE FORMEL

text / fotos • martin franitza



**EINE DEMONSTRATION** des technisch Machbaren für straßenzugelassene Gespanne ist das Ruko-F1. Tragendes Element ist ein Ruko-Fahrgestell, bei dem Vorder- wie Hinterradaufhängung integriert sind, wodurch die Serienschwinge der Hayabusa entfällt. Dabei dient der Hauptrahmen der Maschine nur noch als Träger von Motor und Anbauteilen. Alle fahrdynamischen Kräfte werden direkt in das F1-Chassis eingeleitet und nicht erst über den Umweg des langen Hebelarmes einer Hinterradschwinge in die Schwingenlager. Die

Linearführung des Hinterrades erforderte zwar den Aufwand, mittels einer Welle den Kettenantrieb der Hayabusa von links nach rechts zu legen, hat jedoch den Vorteil von drei untereinander austauschbaren Rädern. Die Linearführungen von Vorder- und Beiwagenrad sind weitgehend wartungsfrei.

Während für die Technik Hauke König und Andreas Rummelin von Ruko verantwortlich sind, zeichnete das Design des einmaligen Beiwagens Jürgen Mayerle von der Firma Schöne Linie. All seine langjährige Erfahrung

bei der Konstruktion und Produktion von Polyesterbauteilen ließ der Erbauer darin einfließen und berücksichtigte zudem neueste Erkenntnisse zur Aerodynamik im Gespannbau. Sicherheitstechnisch ist das F1-Boot auf dem aktuellen Stand der Technik. In die Front sind Crashbars eingearbeitet, seitlich sorgen Stahleinsätze für passiven Unfallschutz. Die links vor dem Beiwagenrad herausragende Auspuffanlage soll die Probleme von Abgasen im Innenraum des Bootes minimieren. An seiner Front befindet sich ein großer Lufteinlass, der sich ▶



**FREI SICHTBARE FELGEN** ohne störende Radaufhängungen ermöglicht die F1-Technik, Hinterrad und Beiwagenrad werden linear geführt

**DER AUSPUFF** führt unter dem Boot zur rechten Seite, und durch die Aerodynamik des Bootes werden die Abgase zu Boden gedrückt





**MODERNES DESIGN** ohne Spielerei kennzeichnet das Ruko-Gespann, hier wird Technik absichtlich zur Schau gestellt. für die Hinterradaufhängung mußte der Kettenantrieb der Hayabusa auf die andere Seite verlegt werden

im Boot in drei Kanäle teilt. Einer führt zur Bremsscheibe des Beiwagenrades, die somit kühlenden Luftstrom erhält. Der linksseitige Kanal tritt im letzten Drittel des Bootes zwischen Maschine und Beiwagen wieder aus und soll hier einen Sog verhindern. Der dritte Kanal endet mittig in einem Diffusor. Dadurch wird bei hohem Tempo Anpressdruck erzeugt.

Das Fahrerlebnis mit diesem Wahnsinnsgespann ist beeindruckend. Noch nie konnte man auf einem Dreirad so schnell und so sicher diesseits und jenseits der legalen Geschwindigkeit über die Landstraße düsen. Selbst wenn die Voreilung der Tachoaussage großzügig nach unten korrigiert wird, erreicht das F1 die magische 200 km/h-Grenze für straßenzugelassene Gespanne locker. Interessanter als die Höchstgeschwindigkeit sind aber die ausgewogenen Kurveigenschaften. Der

tiefe Schwerpunkt ermöglicht in Rechts- wie in Linkskurven eine verdammt flotte Gangart. Zu flott für Gruppenfahrten – der F1-Fahrer wird auf der Reise zu gemeinsamen Zielen vereinsamen.

Jürgen Mayerle über seinen Beiwagen: „Für mich war das Design eine Herausforderung. Ich wollte zwar nicht die Funktion vernachlässigen, hatte aber auch nicht die Auflage, die Form in Serie reproduzieren zu müssen.“ Damit wird die Begeisterung über das F1-Gespann schon wieder zunichte gemacht: In dieser Ausführung wird es ein Einzelstück bleiben. So wird Ruko zwar das Chassis – auch zum Einbau anderer Motoren – fertigen, aber mit einem anderen Boot. Vielleicht ruft ja die aufgeschreckte Menge derart laut, daß der Schöpfer sie doch noch erhört. Dann stünde der Dreirad-Hayabusa nichts mehr im Weg. ■

## RUKO F1 Hayabusa-Gespann

Baujahr: 2002  
Erbauer: Rummelin / König / Mayerle

### MOTOR

Vierzylinder-Viertakt, dohc-Vierventiler, wassergekühlt, 1299 ccm (Bohrung/Hub 81 x 63 mm), Verd. 11 : 1, Motormanagement, 4-In-2-Auspuff von Ruko, 6-Gang-Getriebe, umgel. Kettenantrieb  
Leistung: 129 kW (175 PS) bei 9800 U/min,  
138 Nm bei 7000 U/min, über 200 km/h

### FAHRWERK

Ruko-Verbundchassis mit Achsschenkelenkung u. Linearführung für Hinter- u. Beiwagenrad, Borbet-Felgen 7J x 15" H2 m. 205/50-15 vorn und am Seitenwagen, 225/50-15 hinten, Verbundbremse m. AP4-Kolben-Rennsattel auf innenbelüfteter Scheibe vorn, orig. Bremse hinten, Brembo-Scheibenbremse am Beiwagen (Handbremshebel wirkt auf zweite Zange vorn u. Beiwagenrad)

### ZUBEHÖR

Ausstattung der Zugmaschine weitgehend von Serien-Hayabusa, modifizierte Verkleidung, Motorspöller, Carbon-Kotflügel, Sitz u. Höcker von Ruko, Beiwagenboot als Einzelanfertigung der Fa. „Schöne Linie“

**METRIE** Radstand 1850 mm, Spurbreite 1320 mm  
Vorlauf 350 mm, Vorspur 17 mm,  
Nachlauf 70 mm

**PREIS** ab ca. 45.000 Euro (Ruko Super-Sport)

### INFOS

#### RUKO-FAHRZEUGTECHNIK

Gutenbergstr. 12, 72555 Metzingen  
☎ (07123) 162340, Fax 162341  
Email: info@ruko-fahrzeugtechnik.de  
www.ruko-fahrzeugtechnik.de

### AM GASGRIFF

Das F1-Gespann ist schon im Stand rattenscharf, in den Kurven der Hausstrecke fühlt man sich dann wie im Motodrom. Dank der Achsschenkelenkung und der ungewöhnlichen Hinterradaufhängung mit Linearführungen. Über mangelnde Leistung braucht sich beim Motor des Falken eh keiner Gedanken machen. So bringt das Gespann hohe Motorleistung, aktuelle Technik und moderne Formen in eine harmonische Beziehung. Schön, daß sich in das Ruko-Fahrgestell auch andere Motoren einbauen lassen.



### KURZWERTUNG

Motor	Fahrwerk	Kaufteile	Alltag	Wert
★★★★★	★★★★★	★★★★☆	★★★☆☆	★★★★★