

MÄNNER

Für die Straße fast zu schade ist das Stern-Hayabusa-Gespann mit Rox-Beiwagen. Deswegen suchten wir uns eine große Spielwiese ohne Gegenverkehr: eine Kartbahn.

REIFENWECHSEL. Bei einem Kart geht das schnell. Auf alle Fälle schneller als beim Hinterrad der Hayabusa. Nur kurz blickt der Mechaniker auf, ohne seine Tätigkeit an dem vierradrigen Flitzer zu unterbrechen. Seine Handgriffe sitzen wie im Schlaf. Er nickt anerkennend und meint: „So hat jeder sein Spielzeug!“

Das Hayabusa-Gespann ein Spielzeug? Ja! Für alle, die Geschwindigkeit und Leistung auf drei Rädern lieben, brauchen oder genießen wollen. Gespannerfahrung vorausgesetzt. Ein tolles Gefährt, an dessen Durchzug man sich gewöhnen kann, an den kräftigen Antritt aus dem unteren Drehzahlbereich, ebenso aber an die brachiale Gewalt des auf Spitzenleistung getrimmten Vierzylinders. Es ist kein Spielzeug für unerfahrene Zeitgenossen, für solche, die alles immer besser wissen und glauben, nach 20 Jahren Soloerfahrung auch so ein Gespann beherrschen zu können.

Und es ist ein Spielzeug für die Firma Stern. An diesem Gespann wurden die technischen und gestalterischen Möglichkeiten ausgereizt. Wie lässt sich der Rox-Beiwagen verändern? Wie kann man seine sportliche Linie noch unterstützen? Und wo sind die Grenzen des sinnvoll Machbaren?

Der Umbau einer Hayabusa ist für die Firma Stern ein mittlerweile oft durchgeführter Auftrag. Insbesondere, seit die Achsschenkel lenkung von der Rennstrecke auf die Straße gesetzt wurde. Das ganze Fahrzeug tiefer zu legen, ist auch kein Thema. Dazu wird die Ölwanne abgeändert und ein kürzeres Federbein in das Heck eingebaut.

Unsere Aufmerksamkeit widmen wir dem Rox-Beiwagen. Auffällig sind der Frontspoiler und der Diffusor im Heck. In dieser Leistungsklasse sind Spoiler schon lange mehr keine optische Spielerei, sondern eher ein Sicherheitsaspekt für den Fahrer. Vorausgesetzt, sie wurden

-SPIELZEUG

ROX

nicht aus rein optischen Gründen montiert. Stellen Sie sich die Tragfläche eines Flugzeugs im Querschnitt vor – da können Assoziationen an Beiwagenformen wach werden. Und es wäre nicht das erste Mal, dass ein Boot regelrecht vom Boden abhebt, ohne dass eine Rechtskurve auch nur im Ansatz in Sichtweite

liegt. Mancher Gespannfahrer und viele Gespannhersteller können ein Lied davon singen, das sich aber gar nicht lustig anhört. Es gilt also bei solchen Formen, der Auftriebskraft des Bootes entgegen zu wirken.

Der Spoiler ist eine Maßnahme. Der Diffusor ist ein weiteres aerodynamisches





Fahrspaß mit dem Hayabusa-Gespann auf einer engen Kartbahn bei Schwandorf.



Volle Breitseite: Der Kühler der Suzuki wurde in den Fahrtwind gelegt.



Ein Wilbers-Federbein sorgt für den guten Kontakt des Vorderrades zum Asphalt.

Hilfsmittel, das das Heck des Gespanns an den Boden saugt. Die Funktion können wir nicht beurteilen. Für die Formgestaltung ist Jürgen Mayerle verantwortlich. Und nachdem er mit dem F1-Beiwagen bereits im Windkanal Forschungen betreiben durfte, stellen wir seine Ausführungen auch nicht in Abrede. Auf der Kartbahn mit ihren engen Kurven bleibt man in einem Geschwindigkeitsbereich, bei dem diese Maßnahmen noch lange nicht zum Tragen kommen. Hier spielt die Wendigkeit eine wichtige Rolle.

Und eines wird nach der ersten Runde schon deutlich: Für diese Strecke müsste der Nachlauf kürzer eingestellt werden. Auf schnell gefahrenen Autobahnabschnitten ist die Einstellung wohl in Ordnung. Da liegt das Gespann

Wenn diese Silhouette im Rückspiegel auftaucht, sollte man die Bahn frei machen.



wie ein Brett und spult, wie an der Schnur gezogen, Kilometer ab. Aber hier auf der Kartbahn, wo man ständig am Lenker zieht, wo der Körper nicht zur Ruhe kommt, wo Gas geben, Bremsen und Einlenken so schnell aufeinander folgen, als müsse ein Rekord für den Lastwechseltakt pro Minute gebrochen werden, hier geht die Lenkung viel zu schwer. Die Arme werden schnell müde.

Bei Sportgespannen spielt die Bereifung eine wesentliche Rolle beim Fahrverhalten. Auf dem Hinterrad entdecken wir einen Marangoni-Reifen. Marangoni ist ein italienischer Hersteller. Reifen für sportlichen Einsatz dominieren das Programm. Daraus wählte Helmut Hermann das Profil Zeta Linea in der Größe 205/50x15. Der Pneu muss warm gefahren werden, bevor

Kettenantrieb: Das heißt, mit der Übersetzung kann je nach Einsatzzweck unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen gespielt werden.





Übersichtlich: Das Cockpit der Hayabusa.



Das Heck der Hayabusa kann auch für Solomaschinen verwendet werden.

er seine volle Performance erreicht. Aber dann bringt er die satte Leistung der Hayabusa gut auf die Straße. Der Querschnitt /50 hat bei dieser Größe noch eine spürbare Eigendämpfung. Andererseits neigt er dank der steifen Seitenflanken nicht zum Walken. Der Fahrer hat mit diesem Hinterradreifen ein sicheres Popogefühl und nimmt deutlich die Grenzbereiche wahr.

Wie schwierig das Thema Bereifung bei High-End-Gespanssen ist, zeigt die Tatsache, dass das Vorderrad mit einem Goodyear-Gummi bestückt ist. „Mit dem Goodyear-Reifen haben wir sehr gute Erfahrungen im Alltagsbetrieb gemacht. Auch bei Nässe ist er noch griffig“, erklärt Helmut Herrmann seine Wahl. „Auf einer Rennstrecke würde ich jedoch auch für das Vorderrad den Marangoni empfehlen. Er verschiebt den Grenzbereich noch etwas weiter nach außen.“

Die Kombination der 1400er Hayabusa mit dem extra-sportlich getrimmten Rox-Beiwagen strahlt für mich Rennfaszination aus. Einen Anteil daran hat mit Sicherheit auch das speziell angefertigte Heck des Motorrades, das übrigens auch für alle Solomaschinen lieferbar ist. In dieses Gespann hat die Firma Stern ihr ganzes Know-how und die ganze Bandbreite ihrer

produktiven Möglichkeiten gesteckt. Herausgekommen ist ein Eyecatcher, ein Einzelstück. Damit es nicht allein auf der Straße fährt, wurden alle neu entwickelten Einzelkomponenten in das Verkaufsprogramm aufgenommen. Die Preise haben wir zur besseren Orientierung aufgelistet. Sicherlich ergibt sich bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten ein hübsches Sümmchen. Der Gegenwert ist ein tolles Gespann mit sehr gutem Fahrwerk und einem pfiffigen Design. Einen hohen Aufmerksamkeitswert bekommt man gratis dazu. Sagen wir doch: ein tolles Spielzeug! ■

mf

Das Markenzeichen hochwertiger Stern-Umbauten ist der unter dem Beiwagenboot verlegte Auspuff.



Preise

Motorradumbausatz für Suzuki Hayabusa mit Stern-Achsschenkellenkung, 15-Zoll-Aluverbundrad, Hilfsrahmen..... 8980,00 Euro

Seitenwagen Stern Rox-Formula, mit Unterflurfahrwerk, Wilbers-Federbein, Formelnase, Diffusor im Heck, hydraulischer Scheibenbremse, auf Wunsch 13"-Breitreifen auf Aluverbundrad 7850,00 Euro

Aufpreis für Felgenhälften schwarz, pulverbeschichtet..... 567,63 Euro

Navihalter für Hayabusa '08, aus GfK 46,41 Euro

Lackierung des Seitenwagens, 2-farbig 1999,20 Euro

Lackierung Motorradteile in Beiwagenfarbe, Tank, Seitendeckel, Sitzbankverkleidung, Vollverkleidung 1309,00 Euro

Heckverkleidung Hayabusa mit Sitzbankabdeckung 680,00 Euro

Luxus-Ausstattung im Innenraum mit Seitenverkleidung in schwarz, farbig eingesäumte Fußmatten 510,00 Euro

Montage bei Gespannen mit Achsschenkellenkung mit Seitenwagenanbau, Vermessung, Probefahrt 2205,60 Euro

Montageaufpreis bei Motorrädern mit Verkleidung 420,60 Euro

Automatisches Kettenschmiersystem CLS mit Montage 452,20 Euro

Umbau der Auspuffanlage (Krümmerführung) für Auspuffverlegung durch den Seitenwagen inkl. Auspufftopf, SR-Racing 1549,00 Euro

Auspuffführung durch den Seitenwagen, Tunnel anbringen 359,00 Euro

Gesamtpreis für Gespannumbau wie vorgestellt: 26.928,64 Euro