

Ruko-Hayabusa RF 1 mit Schöne-Linie-Boot

KEINE KOMPROMISSE

Wer 175 PS in einem Tourensportgespann bändigen will, muss sich schon einiges einfallen lassen. Mit extravaganten Fahrwerkdetails rüstet Ruko die Suzuki Hayabusa konsequent fürs dritte Rad auf, um eine ausgefeilte Aerodynamik bemüht sich Seitenwagen-Spezialist „Schöne Linie“.

Eines der außergewöhnlichsten Gespanne der Neuzeit? Sicherlich. Und wer das nötige Kleingeld parat hat, kann sich das RF 1 auf Basis der Suzuki bei Ruko sogar bauen lassen. Was zunächst keifswegs geplant war, denn Jürgen Mayerle hatte dieses Projekt ursprünglich nur in Angriff genommen, um für den Eigenbedarf seinen Traum von einem schnellen Tourensport-Dreier zu verwirklichen. Dazu muss man allerdings wissen, dass der Schwabe unter dem in Gespannkreisen bekannten Markenzeichen „Schöne Linie“ Seitenwagen entwirft und herstellt. So stammen die von Motek vertriebenen Gondeln

„Bobby“ und „Twister“ aus seiner Feder.

Als Familienvater stand Mayerle nicht der Sinn nach einem Extremrenner. Vielmehr wollte er das Potenzial der Hayabusa für ein tourentaugliches Gespann nutzen, dabei sollte das Fahrwerk aber vollauf den 175 PS der Suzuki standhalten. Da er ohnehin Geschäftsbeziehungen zu Ruko pflegte, konsultierte der Beiwagenbauer für den Technikpart das Metzinger Unternehmen. Dessen Vordenker Hauke König machte gleich Nägel mit Köpfen und entwarf einen Stahlrahmen in Gitterrohr-Bauweise, in den er das Hayabusa-Chassis als Aggregatträger integrierte.

Dieses auch von anderen Gespannbauern schon realisierte Konzept bekommt erst durch die Radführungen seine besondere Note, denn Ruko fixiert im Fall des RF 1 Seiten- und Hinterrad an einer Doppel-Linearführung. Dieses Arrangement führt das Rad in einer Schiene derart, dass es sich über den gesamten Federweg auf einer Geraden bewegt.

Das hat gleich mehrere Vorteile: Da es keine Schwinge mehr gibt, wird der LM-Rahmen der Hayabusa im Heckbereich nicht durch zusätzliche, aus dem Beiwagenbetrieb resultierende Querkräfte belastet, denn die Lagerung der Linearführungseinheit übernimmt das Gitter-Chassis von

Ruko. Zweitens erleichtert die einseitige Aufhängung den Radwechsel erheblich. Drittens erlaubt sie die Verwendung beliebig breiter Räder.

Zusätzlich kann das Hinterrad zur Verlängerung des Radstandes beliebig nach heckwärts versetzt werden. Allerdings erfordert diese Lösung einigen Aufwand, da der Kettenantrieb mittels einer vor dem Hinterrad platzierten Welle nach rechts verlegt werden muss. Schließlich kann die Linearführung so eingestellt werden, dass das Hinterrad beim Beschleunigen durch die Zugkraft der Kette zusätzlichen Anpressdruck erhält. Alternativ bietet Ruko für die Suzuki einen herkömmlichen Hilfsrahmen mit originaler Hinterradschwinge an. Kostenersparnis: 3500 Euro.

Als Vorderradführung kommt für



Nägel mit Köpfen: Ein speziell angefertigtes Stahlrohrchassis in Gitterrohr-Bauweise nimmt den Basisrahmen als Aggregatträger für das mächtige Hayabusa-Triebwerk auf

Rohr frei: Der Hayabusa-Four atmet über Sidepipes aus

Fotos: Axel Koenigsbeck



TECHNIK

RUKO-HAYABUSA RF 1

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihe

Hubraum: 1298 cm³

Leistung: 129 kW (175 PS)
bei 9800/min⁻¹

Max. Drehmoment: 138 Nm
bei 7000 min⁻¹

Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter,
Sechsgang-Getriebe

Rahmen: Stahlgitterrohrrahmen mit
integriertem Suzuki-LM-Brückenrahmen

Radführung v.: zwei Längslenker mit
einem Federbein, 45 mm Federweg,
Achsschenkelenkung

Radführung h.: Linearführung,
ein Federbein, 45 mm Federweg

Radführung Seite: Linearführung,
50 mm Federweg

Bereifung v./S.: 205/50 R 15

Bereifung h.: 225/50 R 15

Bremse: v./h./S. Einscheiben; Koppelung
Pedal v./h./S., Handhebel v./S.

Radstand: 1850 mm

Spurbreite: 1380 mm

Vorlauf (Seitenrad): 350 mm

Vorspur (Seitenrad): 17 mm

Nachlauf (Vorderrad): 70 mm

Wendekreis re./li.: 6,56/11,55 m

Gewicht voll getankt: 370 kg

Zul. Gesamtgewicht: 660 kg

Tankinhalt: 22 Liter

Kraftstoffverbrauch: ca. 10,5 l/100 km

Höchstgeschwindigkeit: ca. 220 km/h

Preise: Komplettumbau ab 23 500 Euro,
RF 1-Beiwagen ab 9870 Euro

Hersteller: Ruko,
Gutenbergstr. 12, 72555 Metzingen,
Tel 07123/162340, Fax 162341,
www.ruko-fahrzeugtechnik.de

beide Ausführungen die hauseigene Universal-Achsschenkelenkung Vario 4 zum Einsatz. Deren beide Längslenker stellen ihre Stabilbauweise unverhohlen zur Schau. Bewusst verzichtete Mayerle darauf, diese Einheit abzudecken. Die Technik soll sichtbar und das klassische Erscheinungsbild der Kombination aus Motorrad und Seitenwagen bewahrt bleiben.

Schon auf den ersten schnellen Passagen vermittelt dieses RF 1-Gespann das Gefühl ausgesprochen satter Straßenlage. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten scheint die Kombination nichts aus der Ruhe bringen zu können. Zweifellos ist dies auch ein Verdienst der ausgeklügelten Aerodynamik, die mit zunehmendem Tempo an Bedeutung gewinnt.

Da man sich bei einem 175 PS starken Geschoss jedoch nicht allein auf die stabilisierende Wirkung der Luftströmung verlassen kann, setzt Ruko für ausgewogene Fahreigenschaften auf extrem langen Radstand, moderaten Seitenrad-Vorversatz und vergleichsweise großen Vorderrad-Nachlauf. Letzteres mit dem Nachteil, das die Lenkkräfte relativ hoch ausfallen.

Premium-Federbeine und hochwertige Bremsen tun ihr übriges, um

das Fahrwerk-Paket rund zu machen. So reicht schon die pedalbetätigte Verbundbremse mit innenbelüfteter Scheibe und Vierkolben-Festsattel aus dem Formel-Rennsport vorne, Sechskolbenzange hinten und Aprilia-Zweikolbenzange am Bootsrad für fulminante Verzögerung. Ergänzend aktiviert das Handbremsystem eine zusätzliche Sechskolbenzange vorne und einen zweiten Zweikolbensattel am Seitenrad.

Auch der passiven Sicherheit hat das schwäbische Duo einige Aufmerksamkeit gewidmet. So fertigte Mayerle den Bootskörper aus Epoxidharz in Sandwich-Bauweise. Aufprallschutz gewähren Metallverstärkungen in der Nase und der rechten Flanke der RF 1-Karosserie. Zur Ausstattung gehören eine nach vorne hochschwenkbare, von Gasdruckdämpfern gehaltene Einstiegsklappe, ein aufknüpfbares Stoffdach, ein 17 Liter fassender Zusatztank aus Alu, Verkabelung für eine Helmsprechanlage, Radio-Lautsprecher sowie eine Leselampe.

Als Camping-Accessoire lässt sich überdies ein Tisch über dem Bootsheck aufstecken – selbstredend nur, wenn das F-1 nicht gerade mit 220 Sachen über die Autobahn fegt. Die faszinierende Dynamik dieses Ge-

spannes unterstreichen die beiden rechtsseitig am Beiwagen mündenden Schalldämpfer und das von einer MV Agusta adaptierte Motorradheck.

Wer den Wanderfalken aus diesen oder anderen Gründen partout nicht mag, kann trotzdem die Vorzüge des RF 1 genießen: Ruko veredelt auch die Honda Doppel-X, die BMW K 1200 RS und andere hubraumstarke Maschinen mit seinem ausgeklügelten Gespannmbau.

Axel Koenigsbeck

Platz satt in der Schönen Linie:
Auch auf langen Touren sitzt
der Schmiermaxe bequem



Sichtbare Technik: Universal-Achsschenkelenkung Vario 4



Live fast: Die Linearführung des Seiten- und Hinterrads vereint viele Vorteile