

Mit Aerodynamik-Faktor

Wenn die Gespanne immer schneller werden, gewinnt die Aerodynamik wesentlich an Bedeutung. Karosseriebauer Schöne Linie trägt dieser Erkenntnis mit dem RF 1 Rechnung, das passende Fahrwerk liefert Ruko. Zum Beispiel für die BMW K 1200 S.

Der aerodynamisch ausgefeilte Seitenwagen RF1 harmoniert sehr gut mit der BMW K 1200 S, passt aber auch neben alle anderen großen Motorräder.



Was bei Automobilen und Sportmotorrädern schon geraume Zeit selbstverständlich ist, galt bei Gespannen bislang als eher nebensächlich: die Aerodynamik. Zwar versuchten und versuchen einige Hersteller, die Windschlüpfrigkeit durch keilförmige Karosserien, das Kaschieren der Schlucht zwischen Zugmaschine und Beiwagen oder irgendwelche Spoiler zu verbessern, doch lagen diesen Bemühungen – sieht man vom Krauser Domani ab – nie konsequent durchdachte Konzepte, geschweige denn teure Windkanalversuche zugrunde.

Mit Hayabusa und Co. gewannen die Zugmaschinen derart an Leistung, dass sogar mit Beiboot um die 200 km/h realisierbar sind. Ein Tempo, das selbst hochwertige Fahrwerke an ihre Grenzen bringt. Allein mit ausgeklügelten technischen Lösungen und Spezialfederbeinen lässt sich solchen Boliden kaum noch perfekte Fahrstabilität anziehen. Nicht erst seit der Po-

pularität der Formel Eins ist die Bedeutung der Aerodynamik allgemein bekannt. Das brachte Jürgen Mayerle, Inhaber der Seitenwagen-Manufaktur Schöne Linie, auf die Idee, Erkenntnisse aus diesem Bereich in einem neuen Beiwagen umzusetzen. Mittlerweile hat sein zunächst nur für den Eigenbedarf entworfener RF1 derart viel Anklang gefunden, dass die mit ihm

Das Beiwagen-Design beruht auf Erkenntnissen aus der Formel Eins

kooperierende Firma Ruko den Anderthalbsitzer in ihr Programm aufgenommen hat. Mit dem Fahrwerk des Metzinger Unternehmens passt der RF1 neben alle großen Motorräder.

Um dem Fahrtwind möglichst wenig Angriffsfläche zu bieten, hat Schöne Linie kräftig in die Trickkiste gegriffen. Zunächst einmal sollen glatte

Flächen den Luftstrom möglichst turbulenzarm ableiten, dabei wird ein Teil durch die spitze Bootsfront gleichfalls zur Seite gelenkt. Zwischen Maschine und Boot ist der Zwischenraum schmal gehalten. Eine Luftabrisskante hinter dem Fahrgastraum minimiert die Verwirbelungen im Heckbereich bei geschlossenem ebenso wie bei offenem Verdeck.

Frontflügel und Diffusor erzeugen einen vor allem bei hohem Tempo vorteilhaften Abtrieb. Für die passive Sicherheit ist der RF1 in Sandwich-Technik gebaut und besitzt als Aufprallschutz Metalleinlagen in Front- und Seitenpartie. Ganz nebenbei bietet der RF1 in der für die Serie modifizierten Ausführung ausreichend Platz für einen Erwachsenen nebst Kind, guten Windschutz und ausreichende Kopffreiheit. Die Fronthaube wird zum Einsteigen nach hinten hochgeklappt, dadurch kann das Stoffdach montiert bleiben.

Passend zum hochwertig verarbeiteten RF1 liefert Ruko sein Fahrwerk mit der platz sparenden Linearführung und Doppelzangen-Scheibenbremse für das dritte Rad. Das Chassis ist zur Motorradseite hin als Verstärkungsrahmen ausgebaut, so dass das Skelett der Zugmaschine hauptsächlich noch als Aggregatträger fungiert. Im Falle der BMW K 1200 S hängt das Hinterrad an einer Doppelquerlenkerschwinge. Deren Streben müssen am Rad vorbeigeführt werden, um an Auslegern des neuerdings bei den K-BMWs linksseitig liegenden Kardangehäuses angelenkt zu werden. Zudem verwendet Ruko eine eigene Radlaufnabe, weil er das Originalteil für nicht ausreichend dauerbelastbar hält. Vorne kommt seine Universal-Achsschenkellenkung Vario4 mit einer Bremsanlage von BigB zum Einsatz. Deren Vierkolbenzange wird ebenso wie die Sättel an Hinter- und Seitenrad per Pedal betätigt. Über den Handhebel lassen sich überdies die zweite, aus der S stammende Sechskolbenzange sowie

eine zusätzliche Brembo-Zange am Bootsrad aktivieren. Auf eine Adaptierung des ABS verzichtet Ruko.

Solchermaßen gerüstet, werden Fahrwerk und Bremsen von den 167 PS der BMW nicht so bald aus der Re-

Das Rahmenskelett der BMW fungiert nur noch als Aggregatträger

serve gelockt. Die Straßenlage bleibt auch bei höheren Geschwindigkeiten vorbildlich, wozu neben den sauber abgestimmten, von Technoflex stammenden Federbeinen die ausgefeilte Beiwagen-Aerodynamik zweifellos ihr Teil beiträgt. Wie satt Gespanne mit dem RF1 liegen, konnten wir schon früher mit der konzeptionell ähnlichen Ruko-Hayabusa erfahren. Selbst in schnellen Rechtskurven hält das Bootsrad zuverlässig Kontakt zum Asphalt, ebenso muss man links herum weder ein steigendes Heck noch ein

rutschendes Vorderrad fürchten. Um nervöse Reaktionen schon im Ansatz zu ersticken, war die Lenkgeometrie unseres Testgespannes recht stramm eingestellt, jedoch lässt sie sich mit wenigen Handgriffen auf agil umjustieren. Besonders für längere Touren scheint uns überdies der ABM-Superbike-Lenker empfehlenswert.

Auch wenn mancher BMW-Gespann-Fan dem Vierzylinder der K 1200 RS nachtrauern dürfte, kommt die zusätzliche Leistung der S sicherlich gelegen. Schließlich braucht ein Gespann trotz etwaeiger aerodynamischer Kunstgriffe für halbwegs flottes Vorankommen immer mehr PS als ein Pkw. Im Falle der K 1200 S zeigt der Tacho bei Autobahnvollgas zirka 210 km/h an, allerdings muss man dazu wegen der langen Übersetzung zurückschalten. Zum zügigen Mitschwimmen genügt jedoch der sechste Gang allemal. Sofern man das ohnehin schon beachtliche, ab zirka 7000/min nochmals deutlich ge-



Eine Achsschenkellenkung führt das Vorderrad, eine am Bootsrahmen angelenkte Doppelquerlenkerschwinge das Hinterrad. Das Stoffdach kann beim Ein- und Aussteigen montiert bleiben.

Technische Daten

Ruko-BMW K 1200 S / RF1

Motor:

Leistung 123 kW (167 PS) bei 10.300/min, maximales Drehmoment 130 Nm bei 8250/min, Hubraum 1157 cm³, flüssigkeitsgekühlter Viertyl.-Viertakt-V-Motor, zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile, 580-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 V/14 Ah, Elektrostarter

Kraftübertragung:

Hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaukupplung, Sechsganggetriebe, Kardanwelle

Fahrwerk:

Leichtmetall-Brückenrahmen mit angeschraubtem Verbundrahmen aus Stahlrundrohr, vorne zwei Längslenker mit einem Federbein, gestängebetätigte Achsschenkellenkung, hinten Doppelquerlenkerschwinge, ein Federbein, Seite Linearführung, ein Federbein, Federwege 60/60/45 mm, Leichtmetall-

Räder, Bereifung v./h./S. 195/50 R 15, Scheibenbremsen v./h./S., Durchmesser 313/265/240 mm, Fußbremse v./h./S., Handbremse v./S.

Maße und Gewichte:

Leergewicht voll getankt 500 kg, zul. Gesamtgewicht 840 kg, Radstand 1770 mm, Spurweite 1350 mm, Vorlauf 350 mm, Vorspur 30 mm, Nachlauf 30 mm, Wendekreis rechts (Mitte Hinterrad) 7,39 m und links (Mitte Seitenrad) 10,38 m, Tankinhalt 19 l, Kraftstoffverbrauch im Test 9,0 l Super/100 km

Höchstgeschwindigkeit:

zirka 210 km/h

Preis:

Komplettumbau ab 28.000,- Euro, Fahrwerkkit BMW 17.750 Euro

Hersteller:

Ruko, Gutenbergstr. 12, 72555 Metzingen, Tel. 07123/1623-40, Fax/1623-41, www.ruko-sidecars.de

steigerte Leistungspotenzial konsequent nutzt, kommt man mit den von uns im Mischbetrieb ermittelten neun Litern Kraftstoff sicher nicht mehr aus. Für ausgedehnte Touren macht daher der 25-Liter-Zusatztank mit automatischer Abtankung Sinn (1800 Euro). Pluspunkte gegenüber der RS sammelt die neue K 1200 S in der Disziplin Laufkultur: In keinem Drehzahlbereich dringen nervige Vibrationen zur Besatzung durch. Bleibt nur zu hoffen, dass der neue BMW-Reihenvierier sich auch auf Dauer als probates Gespanntriebwerk erweist. Dass der sehr aufwendige und entsprechend teure Ruko-Umbau auch langfristig die hochgesteckten Erwartungen erfüllt, darf man dagegen bereits heute annehmen.

Axel Koenigsbeck