

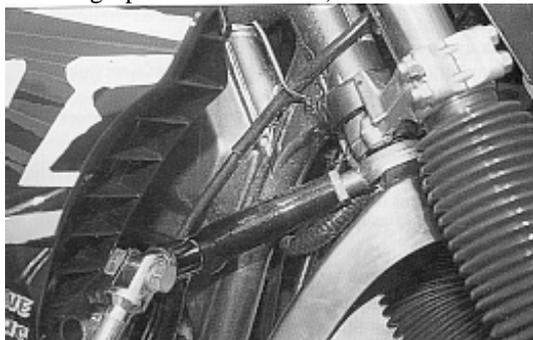
Aufsteiger

Die XT 600 ist nicht nur Aufsteiger, weil es unser Stuntman Robert steigen läßt, sondern weil man damit problemlos durch die Gegend gondeln kann. Aufsteigen und ab geht's.



Ein Druck auf den E-Starter, dann läuft der Single. Die übergroße Vorsicht, mit der man normalerweise mit leichten Endurogespannen auf die erste Rechtskurve zufährt, gibt sich schnell und weicht einem Gefühl der Kontrolle. In der Tat wird man mit dem Gespann sehr schnell warm.

Der erste Akt des Umbaus war die maschinenseitige Montage eines Hilfsrahmens, der die Beiwagenanschlüsse aufnimmt. Für das Problem bei vielen Enduros, daß der vordere obere Anschluß meist wegen der Versteifungsbleche am Steuerkopf zu weit nach unten wandert, hat Robert, der Tüftler bei Welling, eine interessante Lösung gefunden: Im Drehpunkt des Steuerkopfes wird über eine verlängerte Achse ein Permaglide-Lager montiert (wie es die Areggers bei den Schwenkergespannen verwenden).



Von dort führt eine Strebe zur rechten Rahmenseite, wo sich die Rahmenschleife mehrfach am Fahrgestell der XT abstützt. Etwas ungewöhnlich wirkt der Anschluß unter der Sitzbank, der auf der Federbeinaufnahme sitzt. Die Abstützung ragt ziemlich weit vom Motorrad weg. Grund: Bei den Anschlüssen handelt es sich um ein Universalsystem. Ein kürzerer Bolzen würde Mehrkosten verursachen.

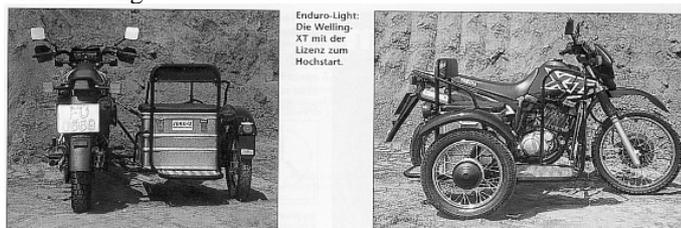
Ansonsten bleibt in der Standardversion das Fahrwerk im Solotrimm. Federelemente und Räder bleiben, wie sie sind. Einzig ein Stabi von Telefix nimmt die Gabel in die Fäuste. Weitere Ausstattungsoptionen sind möglich.

Das Chassis, auf dem die Kiste für den Passagier ruht, ist ein verstärktes Velorexfahrgerüst. Eine eingeschweißte Querstrebe, eine abgeänderte Federbeinaufnahme und eine stärkere Radachse heben sich wohltuend vom Serien-Velorex ab. Die Polsterung der Kiste besteht übrigens aus drei Lagen Iso-Matten, auf denen auch eine 90-Kilo-Person ihren Allerwertesten ohne Blechkontakt plazieren kann.

Einfach losfahren und Spaß haben. Nur in ganz seltenen Fällen stellt man fest, daß das Gespann keinen Lenkungsdämpfer hat. Mit dem breiten Endurolenker hat man auch die 100 Millimeter Nachlauf (gemessen im eingefederten Zustand mit Fahrer) mit der Telegabel sauber im Griff.

Die Fahreigenschaften sind in zwei Kategorien einzuteilen: Mit und ohne Passagier. Ohne Passagier sorgt ein gefüllter 20-Liter-Kanister für Ballast. Mehr muss auch nicht sein, denn ein bisschen Bewegung kann man von den Enduropiloten verlangen. Die Sitzkiste liegt fast direkt neben der Fahrersitzbank. Bequem kann der Fahrer so seine Position wechseln und für eine variable Radlast am Beiwagen sorgen. Einen steigenden Beiwagen hat man sicher im Griff. Das Gespann lässt sich einfach gut kontrollieren.

Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 120 km/h mit Soloübersetzung. Unser 90-Kilogramm-Standard-Passagier mit variablem und unberechenbarem cw-Wert arbeitet im Zweipersonenbetrieb zwar fleißig mit, was aber nicht unbedingt nötig gewesen wäre. Probleme bekommt höchstens der Motor – der fünfte Gang dient nur noch als Overdrive. Die Höchstgeschwindigkeit von etwa 100 km/h erreicht das XT-Gespann dann im vierten Gang.



Enduro-Light:
Die Welling-
XT mit der
Lizenz zum
Hochstart.

Im Zweipersonenbetrieb sollte man auch nicht die Kosten scheuen, die Federelemente dem höheren Gewicht anzupassen. Ebenfalls sollte die Investition in die Beiwagenbremse getätigt (beim Testgespann vorhanden) und die Radabdeckung des Beiwagens optimiert werden.

Insgesamt gesehen ist das XT-600-Gespann ein gelungener Wurf, das eine Menge Fahrspaß, für das Leichtgewicht ein gutes Fahrverhalten und in dieser Klasse ein akzeptables Fahrwerk bietet. Die Anschlußlösung mit dem Permaglide-Lager sollte man weiter im Auge behalten. Hier finden sich bestimmt noch weitere Einsatzmöglichkeiten.