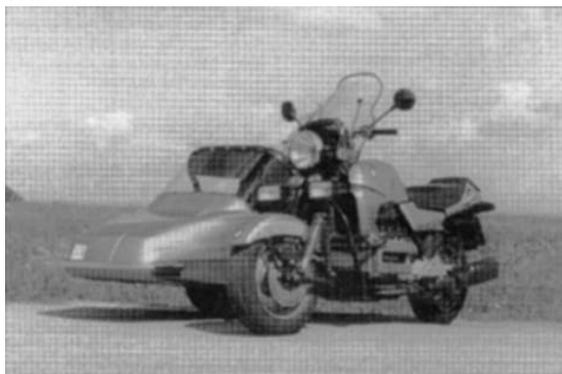


Zweirad Juni 93 S. 18/19

Fahrbericht BMW K100 Gespann

Beinharter Riese

Gesetzt den Fall, eine vierköpfige Familie möchte gerne „oben ohne“ ausfahren. Dazu muß sie sich ein Cabrio anschaffen – oder ein Gespann. Die Fa. Welling in Roßtal hat für diesen Fall mit dem K 100 Gespann mit dem Doppelsitzerboot ein echtes Familiendreirad auf die Räder gestellt.



An eine K 100 in der Basisversion, aufgepeppt durch eine Zubehörscheibe und zwei Zusatzscheinwerfer, wurde ein EZS-Zusatzrahmen geschraubt. Der ist einmal unter dem unteren Gabeljoch am Steuerkopflager verschraubt, zwei weitere Befestigungspunkte sind die vorderen Motorhalter, schließlich endet der unter dem Motor durchgeführte Hilfsrahmen an der rechten Fußrastenaufnahme. Eine Traverse unterhalb des Wasserkühlers sorgt für zusätzliche Verwindungssteifheit. Der Beiwagen selbst ist durch einen Vierpunktanschluß über den Hilfsrahmen mit der Maschine verbunden.

Die Vorderradgabel ist eine geschobene Langschwinge vom holländischen Gespannhersteller EML.

Der sonst tadellose Eindruck wird nur durch die sich um die Federbeine windenden Bremsanker getrübt. Die Gabel selbst wird in den Serien-Jochen der K 100 geführt, das Steuerkopflager ist ebenfalls serienmäßig.

Vorder- und Hinterrad wurden gegen 15-Zoll-Scheibenräder getauscht; das Gespann fährt auf 135er Gürtelreifen. Die sind nicht nur wesentlich billiger als Motorradreifen,

sondern erreichen auch durch ihre Kastenform eine höhere Laufleistung.

Dazu nehmen sie die im Gespannbetrieb auftretenden Querkräfte deutlich besser auf. Deshalb lässt es sich auch ohne schlechtes Gewissen „schon wieder für ein Fünzfzigerl Gummi auf der Straße“, durch eine Kurve driften.

Schwinggabel und Seitenwagen sind mit speziell für dieses Gespann ausgewählten Koni-Federbeinen ausgestattet. Die Serien-Einarmschwinge der K 100 wurde durch eine Zweiarmschwinge ersetzt. Hier federt zur Zeit noch ein White Power Element. Dessen Abstimmung ist jedoch im Betrieb mit Fahrer und einem Passagier im Boot zu hart. Klaus Welling verspricht Abhilfe: Federrate und Dämpfung lassen sich noch individuell nach den Käuferwünschen abstimmen.

Die Übersetzung des Endantriebs wurde nicht geändert,

denn die Verwendung der kleineren Räder reicht aus, um die Gesamtübersetzung an das höhere Gesamtgewicht des Fahrzeuges anzupassen.

Um Lenkerflattern in den Griff zu bekommen hat Klaus Welling einen verstellbaren Dämpfer von White Power verwendet. Der lässt sich auch während der Fahrt leicht auf alle Einsatzbereiche einstellen. Für die Autobahn ist die härteste Stellung gerade richtig, bei Landstraßenfahrten oder niedrigen Geschwindigkeiten in der Stadt kann



Deutlich ist hier die Konstruktion des Hilfsrahmens erkennbar, der sich vom Steuerkopf ...



...unter dem Motor durch zur rechten Fußrastenplatte zieht.

man dagegen fast ohne Dämpfung fahren. Die Fuhre lässt sich dann fast wie ein Kinderwagen rangieren.

„Gespanne sind unhandlich, Zweisitzer-gespanne noch viel unhandlicher!“

– Käse ! Wenden auf einer normal breiten Straße in einem Zug ist bei diesem Gefährt dank üppigen Lenkeinschlag kein Problem. (Einen schönen Gruß an dieser Stelle an die schicken roten Dinger mit Stummel-lenkern aus Italien.)

Die K 100 wird, wie schon eingangs erwähnt, als Fahrzeug für vier Personen zugelassen. Im Beiwagen finden zwei mittelgroße Personen (oder ein Zweirad-chefredakteur mit Hund) bequem Platz. Der Kofferraum entspricht dem üppigen Platzangebot im Passagierraum. So mancher Cabriofahrer muß da sein Gepäck auf weniger Platz unterbringen. Nicht gefallen hat allerdings, dass der Kofferraumdeckel beim Öffnen gegen die Rückseite der Kopfstützen schlägt. Das macht der Lack nicht lange mit, dann schaut es gammelig aus.

Über den K 100 – Motor sind ja schon viele schlaue Worte geschrieben worden.

Hier nur soviel: Im fünften Gang am Orts-schild vorbei und dann gemütlich über die Straße rollen. Oder mit Drehzahl über die kurvenreichen Landstraßen bügeln, bis der Beifahrer je nach Konstitution früher oder später um Gnade bittet, mit der K ist beides möglich.

Im Test verbrauchten wir bei flotter Fahrt mit und ohne Passagier ca. 8 l bleifreies Super pro 100 km. Ein sehr guter Wert für ein Gespann dieser Größe.

Einzig hochfrequente Vibrationen stören den sehr guten Gesamteindruck der Kombination. Bei schlechtem Wetter bleibt nur der Fahrer im Freien. Die Passagiere im Beiwagen können zwischen zwei Verdeckversionen wählen. Ein normales, das als Regenschutz für das Boot dient, und ein hohes, bei dem mittels Gestänge und einer anderen Persenning noch fast 30cm Kopf-raum gewonnen werden. Dann allerdings sieht der Beifahrer nicht mehr viel.

Das EZS-Boot entstammt einer Kleinserie mit viel Handarbeit, da muß dann gele-

gentlich über diverse Kleinigkeiten wie eine nicht ganz dichte Kederleiste oder die etwas deplazierte Leichtmetallleiste am Seitenfenster hinweggesehen werden. Aber Gespannfahrer basteln bekanntlich auch gern.

Und der Preis? Ist variabel, denn der richtet sich beispielsweise danach, ob bereits eine K 100 (oder auch eine K 1 oder K 1100) vorhanden ist und in die Dreirad-Ehe eingebracht wird.

Ruft mal den Klaus Welling an, der weiß das.



Großer Kofferraum; das Seitenwagenrad wird mitgebremst. Zum Einstieg klappt die gesamte Haube nach vorn.