



Mächtige Achsschenkellenkung und innen belüftete Brems Scheibe mit gleich zwei Bremsätteln (oben). Länge läuft: Die Schwinge wurde verlängert und mittels doppelter Querlenker am Bootsrahmen abgestützt (links).

Sätteln in die Zange genommen. Neben dem eh schon kräftig zupackenden BMW-Sattel werkelt noch ein Vierkolben-sattel von BIG-B. Hinten genügt die serienmäßige BMW-Anlage vollauf. Auch die 280-Millimeter-Beiwagenbrems-scheibe trägt zwei BIG-B-Bremsättel.

Eine derart geballte Ladung Bremskraft will effektiv betätigt werden. So wird beim Tritt auf den Fußhebel die vordere BIG-B-Zange, die Hinter-radbremse und einer der Sättel am Beiwagenrad betätigt. Damit wird eine Bremsleistung entfesselt, die immer und überall mehr als ausreicht.

Immer? Sollte es dann doch mal richtig brennen, kann man ja noch den Handhebel dazunehmen, der auf die vordere Sechskolben-BMW-Zange und den zweiten Sattel am Beiwagenrad wirkt. Egal, welcher

Eine geballte Ladung Bremskraft, die effektiv betätigt werden kann

Bremskreis aktiviert wird, die Wirkung ist nur vergleichbar mit dem Werfen eines Ankers. Viel »Gewusst wie« steckt auch in dem geräumigen Doppelsitzer-Beiwagen. Dessen

Haube wird elektrisch entriegelt und kann dann komplett hochgestellt werden. Einen bequemeren Einstieg kann es wohl kaum geben. Innen stört, wie schon erwähnt, kein beuliger Radkasten die üppige Sitzbreite von 85 Zentimetern. Die Aerodynamik stimmt, hinter der Bootscheibe herrscht angenehme Windstille.

Unterm Boot versteckt sich ein 25-Liter-Tank, der stets zuerst leergefahren wird. Zusammen mit dem 19 Liter fassenden Haupttank ergibt sich eine Reichweite von rund 500

Kilometern. Und auch der Kofferraum ist tourentauglich: 240 Liter schlucken reichlich Familiengepäck.

So eine geballte Ladung Sportgespann hat natürlich ihren Preis. Der Umbau einer angebotenen K 1200 S ist ab 24.000 Euro Basispreis zu haben. Da jede Menge Extras lieferbar sind, kann dieser Preis aber nur als grober Anhaltspunkt dienen. Schließlich arbeitet RUKO bei der Ausstattung nach dem Motto »Nichts ist unmöglich«. Zu den Sonderwünschen kann dann auch ein ganz persönliches Lackdesign von Martin Bereiter gehören.

Dirk Köster



Bequemer geht's nicht. Die Bootshaube schwenkt komplett nach oben.

Technische Daten RUKO-BMW K 1200 S

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, doch, vier Ventile pro Zylinder, Hub x Bohrung 59 x 78 mm, Hubraum 1157 cm³

Leistung: 123 kW/167 PS bei 10.250/min

Drehmoment: 130 Nm bei 8250/min

Fahrgewicht: Motorsattel: Alu-Brückenrahmen Beiwagen: Stahlverbundfahrwerk, vorn RUKO-Achsschenkel-lenkung, hinten verstärkte und verlängerte BMW-Paralever-Einarm-schwinge mit Parallelogramm-Abstützung, Beiwagen: an Linearführung, Scheibenbremsen an allen Rädern

Länge / Breite / Höhe: 2360 mm / 1050 mm / 1200 mm

Spurbreite: 1340 mm

Vorlauf / Vorspur: 350 mm / 25 mm

Radstand: 1770 mm

Nachlauf: 30 mm

Federweg vorn / hinten / Seite: 80 mm / 100 mm / 70 mm

Tankinhalt: 25+19 Liter

Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h

Umbaupreis: ab 24.000 Euro; Umbaupreis Vollausstattung ca. 32.000 Euro

Info: www.ruko-fahrzeugtechnik.de

Bayerisches Speed-Boot

An passenden Fahrwerken, um schnelle Motorräder in Gespanne zu verwandeln, mangelt es RUKO nun wirklich nicht. Da sollte auch eine 167 PS starke BMW keine allzu große Herausforderung sein.

Der Motor der K 1200 S hatte es Andreas Rümelin direkt angetan. Der müsste doch der angemessene Antrieb für ein kräftiges Supersportgespann sein. Das passende Fahrgestell bietet der Gespannbauer mit seinen RUKO-Gespannen ja schon länger. 167 PS bei 10.350/min, dazu ein saftiges Drehmoment von 130 Nm bei 8250/min, allein diese Daten lassen Sportfahrern das Wasser im Mund zusammenlaufen.

So auch Martin Bereiter. Der Lackdesigner aus dem Odenwald ist schon lange für die

Farbgebung der RUKO-Gespanne zuständig und ein eingetragener Fan der schnellen Dreiräder. Klar, dass Martin das erste der schnellen BMW-Gespanne haben musste.

Die Hochzeit der schnellen BMW mit dem RUKO-Fahrgestell war zwar technisch kein Problem, erforderte aber einen ziemlichen Arbeitsaufwand.

Vorn kommt die bekannte haus eigene Achsschenkel lenkung zum Einsatz, der verstellbare Nachlauf wird auf 30 Millimeter justiert. Durch die Einstellbarkeit der Konstruktion lassen sich auch der Lenkkopf-

winkel und die Lenkachse optimal anpassen.

Da Länge beknäpft läuft, wurden Hinterradschwinge und Kardanwelle verlängert. Durch diese Maßnahme wurde auch der Schwerpunkt weiter in den Idealbereich verlagert. Die Schwinge stützt sich über doppelte Querlenker gegen den Verbundrahmen des Beiwagens ab. Dadurch belasten die gespanntypischen Querkräfte nicht die Alu-Konstruktion der Schwinge, sondern werden in den extra dafür gebauten stählernen Beiwagenrahmen geleitet. Zusätzlich wurden Antriebsruckdämpfer und Radaufhängung der BMW ver-

stärkt.

Genial auch die Aufhängung des Beiwagenrads: Die Linearführung mit der Kugelumlauf-

lagerung sitzt extrem platzsparend im Beiwagenrad und sorgt so für ein »radkastenfreies Boot«.

Alle drei Räder stützen sich über speziell angepasste Teclonflex-Federbeine ab, die vielfältig einstellbar sind. Von bequem über sportlich straff bis knallhart ist alles möglich.

Das mit dem Motorradrahmen verschraubte Stahlverbundfahrgestell läuft auf miteinander austauschbaren 15-Zoll-OZ-Superleggera-Alu-Felgen in sieben Zoll-Breite, die rundum mit 195/50er-Reifen besetzt sind.

Eine ganze Sammlung von Hightech-Bremszangen hält das schnelle Gespann im Zaum. Vorn wird die 313-Millimeter große innen belüftete Bremsscheibe von gleich zwei

