

**Wenn ein Gespann gleichermaßen für Alltag, Tour und sportliche Einlagen taugen soll, ist die BMW R 1150 R als Zugmaschine durchaus attraktiv. Mit EZS-Fahrwerksteilen bauen Armec und Bode aus dem Roadster zwei noble Dreiräder.**

Für die meisten Gespannbauer lohnt es sich nicht mehr, eine hohe Fertigungstiefe zu pflegen. Die Stückzahlen sind dafür zu niedrig, die Gutachtenkosten zu hoch. Also gehen immer mehr Spezialisten her und beziehen Komponenten von Herstellern, die diese bereits am Lager haben – anstatt Entwicklung und Prüfung nochmals in Eigenregie anzugehen, ohne dass am Ende dabei etwas bahnbrechend an-

deres herauskommt. Größere Modellvielfalt, niedrigere Kosten und problemlosere Ersatzteillogistik sind die Vorteile für den Kunden.

Für ihre Gespanne auf Basis der BMW R 1150 R beziehen Bode und Mobec Hilfsrahmen, Schwingengabel sowie die Solid-Verbundräder vom Hersteller EZS. Bode schon deswegen, weil er Haupthändler für die holländische Beiwagen-Manufaktur ist. Mobec fungiert dagegen als Importeur für die schweizerische Marke Armec, die in ihrem Heimatland wiederum EZS vertritt.

Dennoch unterscheiden sich die beiden hier vorgestellten Gespanne fahrwerkstechnisch in einigen Details. So läuft die Bode-Roadster vorne auf einem schmaleren, hinten auf einem breiteren Reifen als das Pendant von Armec/Mobec. Die rüsten im Heck zudem generell auf ein hochwertiges Wilbers-RS-Federbein um, während der Erndtebrücker die Standardversion gemäß der Gepflogenheit des Stammhauses mit Originaldämpfer und stärkerer Feder ausliefert. Das funktioniert auch, nur halt eben nicht so perfekt wie die Premium-Elemente, die bei Bode ebenfalls gegen Aufpreis zu haben sind.

In der Basisausführung ist die Seitenradbremse beim EZS-Kit nach alter Schule mit der Pedalhydraulik kombiniert. Nicht die beste Lösung:



## TECHNIK

### Armec-BMW R 1150 R Tremola I Evo (abweichende Daten)

Radführung Seite:	Zugschwinge mit Hebelumlenkung, 60 mm Federweg
Bereifung v.:	185/55 R 15
Bereifung h.:	185/55 R 15
Bereifung S.:	185/55 R 14
Radstand:	1560 mm
Spurbreite:	1340 mm
Nachlauf (Vorderrad):	45 mm
Gewicht vollgetankt:	360 kg
Zul. Gesamtgewicht:	650 kg
Preise:	Testgespann 31 755 Euro, Komplettumbau ab 18 910 Euro, Integralbremse 750 Euro, 2. Bremsattel SW 330 Euro, Zusatztank 25 l 619 Euro, Hosenträgergurt ab 66 Euro
Haupt Händler:	Mobec, Stuttgarter Str. 139, 73066 Uhingen, Tel 07161/32141, Fax 38081, www.mobec.de

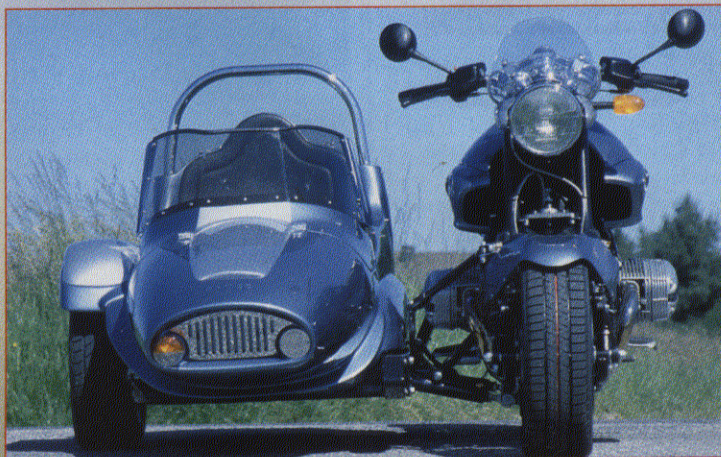
# GUTE

Zieht man in Notlagen zu hart am Handhebel, ohne die Fußbremse entsprechend mit einzusetzen, bricht das blockierende Vorderrad nach links aus.

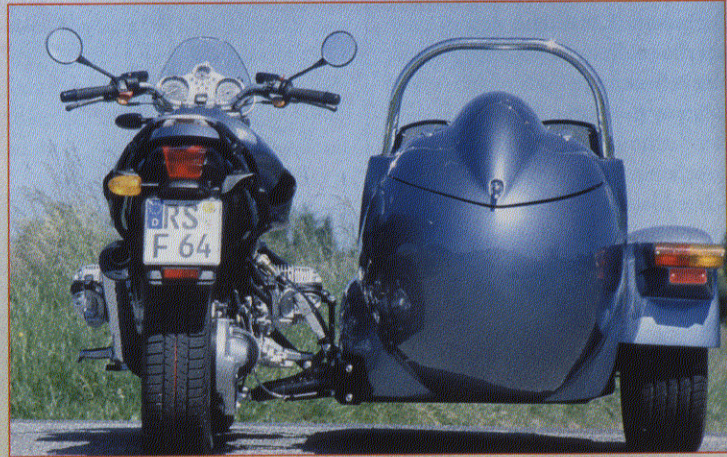
Mobec offeriert deswegen als Option eine Pedal-Verbundbremse für alle drei Räder, per Hand wird nur die zweite Scheibenanlage vorne – oder auf Wunsch zusätzlich eine zweite Zange am Bootsrad – aktiviert. Bode bietet die Integralanlage grundsätzlich als Sicherheitsplus mit Doppelsattel am Beiwagen an. Unsere Meinung: Wer hier knausert, spart am falschen Ende.

Beim Seitenwagen haben beide Anbieter Alternativen zum geräumigen EZS-Einsitzer RX5 auf Lager. Bode wartet mit seinem zeitlos schlichten und daher fast universell kombinierbaren Subsonic auf, den es auch in einer schmaleren als der gezeigten 1,5-Sitzer-Version gibt. Pfiffig: Auf Wunsch wird die Karosserie hochklappbar auf dem Chassis montiert. Das erleichtert gerade bei den Boxern die Wartung.

Als Wetterschutz gibt es gegen Aufpreis ein Roadster- oder ein Hochverdeck. Der insgesamt noch geräumigere Tremola I bietet eben-



Sportkarosse: Armec-BMW mit Tremola I Evo



Komfortabel: Der Tremola bietet eine vorklappbare Windschutzscheibe sowie einen per Hydraulikheber gestützten Gepäckraumdeckel