

MÄRZ-TRIUMPH TIGER 800 XC VERWANDLUNGS- KÜNSTLER

STARR, SCHWENKEND ODER GANZ OHNE
BEIBOOT – EIN DERART UNIVERSELLES KONZEPT BIETET
DERZEIT NUR MÄRZ AN. DAZU KOMMT EIN SEITENWAGEN
MIT SCHWIMMTAUGLICHER GONDEL, LADEFLÄCHE ODER
ENDURO-AUFBAU ALS OPTIONEN. DOCH WIE KOMPROMISS-
BEHAFTET IST SOLCHE MULTIFUNKTIONALITÄT?



Seit die Gespann-Tüftler vor gut 110 Jahren mit dem Anbau von Seitenwagen begannen, gibt es starr verschraubte ebenso wie schräglagenfähige Kombinationen. Ist die Szene deshalb in zwei Lager gespalten? Mitnichten, meint Ferdinand März und bietet seit vier Jahren ein Gespann-Konzept an, das beide Optionen sowie den Einsatz der Zugmaschine als Solomotorrad ermöglicht.

Nachdem die Schwenker Ende der 1980er Jahre ihre Renaissance erlebten, lag eine solche Synthese in der Luft. Doch erst 2011 präsentierte März die erste „Dual-Purpose“-Kombination auf Basis der Yamaha XT 1200 Z. Nun lässt der engagierte Gespannbauer die Triumph Tiger 800 XC folgen – mit zusätzlichen interessanten Detaillösungen

Streng genommen werden an dieser Stelle also zwei völlig unterschiedliche Gespanne vorgestellt, denen nur die Zugmaschine gemein ist. Als direkte Konkurrentin der BMW F 800 GS spielt die Triumph Tiger 800 XC in der Seitenwagenszene die Rolle der Außenseiterin. Ihr größtes Manko dürfte das Fehlen der weiß-blauen Embleme auf dem Plastikkleid, ihr zweitgrößtes der Hubraum von „nur“ 799 Kubik sein.

Dabei kann die Enduro-Version der Tiger dem BMW-Twin auch im Gespann-Einsatz durchaus Paroli bieten. Der Triple hängt bereits bei niedrigen Drehzahlen ohne Ruckeln und Zuckeln am Gas und zieht gleichmäßig kräftig bis 9300/min hoch. Dabei wirkt er zwar unspektakulärer als der 675er-Dreizylinder, aus dem er entwickelt wurde. Doch Langeweile kommt garantiert nicht auf. Man kann zwar entspannt im unteren und mittleren Drehzahlbereich touren, genauso aber zackig um die Ecken fetzen. Der Motor tritt beim Gasgeben immer spontan an. Mit 95 PS steht er überdies so gut im Futter, dass Überholmanöver auf der Landstraße zügig vonstatten gehen. Auf Autobahnetappen muss man die Tiger bei etwa 170 km/h Höchstgeschwindigkeit nicht bis zur Leistungsgrenze fordern, um auf der linken Spur mitzuschwimmen.

Je nach Fahrweise und Beladung fördert die Kraftstoff-Einspritzung mit 44 Millimetern Durchmesser sechs bis sieben Liter pro einhundert Kilometer. Damit liegt die Tiger auf dem Niveau der beliebten F-GS. Pluspunkte sammelt sie



Schwimmt tatsächlich: Alpino-Boot mit verstellbarer Scheibe.



Hokus Pokus: Der Wechsel zwischen starr und schwenkend erfordert nur wenige Handgriffe.



Raubkatze mit Manieren: Die Triumph Tiger 800 XC erfreut mit Kraft, Laufkultur und moderatem Spritverbrauch.

zudem mit ihrer kernigen, dabei aber weder für die Besatzung noch für Passanten nervigen Geräuschkulisse. Liebhaber von Reihen-Dreizylindern kommen also auch mit dieser Triumph voll auf ihre Kosten.

So braucht es nicht unbedingt 1050 oder gar 1215 Kubik Hubraum, um mit einer Tiger glücklich zu werden. Die 800er bietet sich vor allem dann als probate und dabei wirtschaftliche Alternative an, wenn kein Großraumboot benötigt wird und Landstraßen das bevorzugte Einsatzgebiet sind. Dabei taugt die kleine Tiger durchaus für die Urlaubsreise. Es kommt halt immer auf den Erwartungshorizont an.

Den Besitzern unseres Tiger-Gespannes genügen die 800 Kubik vollauf, um auch weitere Touren zu unternehmen. Für ihre Zwecke passt der leichte Alpino als Seitenwagen wegen seiner Vielseitigkeit ideal. Dazu kommt, dass die schlanke Gondel dem Betrieb als Schwenker nicht entgegen steht – entsprechende Spurbreite vorausgesetzt.

Um den Alpino mit der Tiger zu kombinieren, konstruierte März einen aufwändigen, optisch jedoch dezenten Unterflur-Hilfsrahmen. Dieser ist mit dem Gitterrohrchassis der Zugmaschine verschraubt und nimmt unten die für Schräglagentauglichkeit notwendigen Kugelgelenke auf. Anders als bei den Konstruktionen der Schwenker-Mitbewerber sind diese deutlich außerhalb der vertikalen Motorrad-Längsebene ange-

ordnet: das vordere Gelenk um 95 Millimeter nach rechts, das hintere um 60 Millimeter nach links. Überdies liegt der hintere Anschluss mit 18 Zentimetern bei unbelasteter Maschine um 12 Millimeter höher als der vordere.

Für den Einsatz als starres Gespann ist diese Anordnung unerheblich. Löst man jedoch die oberen beiden Anschlussstreben – was sich auf der Maschine sitzend bewerkstelligen lässt – bekommt die Positionierung wesentliche Bedeutung. März will damit bewirken, dass das Seitenrad abhängig von der jeweiligen Schräglage seine Vorspur ändert und solchart in Kurven mitlenkt. Kalich, Armec und Müller haben diesen Effekt auch in ihren Arrangements vorgesehen, setzen dafür aber vorrangig auf einen höheren vorderen Anlenkpunkt anstatt auf eine extrem seitlich versetzte Anordnung der Kugelgelenke.

Als weitere Besonderheit hat März in seine Schwenker-Anschluss-technik einen Hydraulikdämpfer integriert. Dieser soll das seitliche Aufstellmoment der Zugmaschine bei Lastwechseln reduzieren. Grundsätzlich will das Motorrad beim Gasgeben nach links und beim Gaswegnehmen nach rechts kippen. Je bissiger der Motor am Gas hängt, desto ausgeprägter fallen diese Reaktionen aus. Entsprechend bringt eine nervöse Gashand Unruhe in das Gespann. Der umfunktionierte Lenkungsdämpfer aus dem Pkw-Bau soll diese nun vermeiden.

Vielseitig: Anstelle der Alpino-Gondel lassen sich auf der Ladefläche auch Kleinmotorräder/-roller oder sperriges Sportgerät transportieren.



Zusätzlich bietet März eine Nachlaufverkürzung für die Tiger-Telegabel an. Deren Neigung lässt sich an der oberen, aus Aluminium gefrästen Gabelbrücke in zwei Positionen für Solo- und Gespannbetrieb einstellen. Die Lagerung des Lenkrohrs in der unteren Brücke ist entsprechend konstruiert. Auch wenn man nur zwischen Solo und starrem Gespann wechseln will, kommt diese Lösung in Frage. Sie bietet überdies den Vorzug, dass das Erscheinungsbild der Tiger weitgehend erhalten bleibt. Mit 45 Millimetern Standrohrdurchmesser sollte die Telegabel der XC den Belastungen im Gespannbetrieb gewachsen sein.

Das starre Gespann machte mir auf Anhieb Spaß. Der Motor hängt schön am Gas, die Lenkung reagiert willig und ohne jede Nervosität, die Spurhaltung ist auch bei harten Bremsmanövern auf trockener Fahrbahn untadelig. Zweifellos trägt die Nachlaufverkürzung maßgeblich zum harmonischen Fahrverhalten bei. Die langhubige Federung bedingt guten Komfort, ohne das Gespann kippelig wirken zu lassen. Im Heck musste März den Federweg übrigens begrenzen, da ansonsten der Reifen mit dem hinteren Kugelgelenk kollidieren würde.

Einen zwiespältigen Eindruck hinterließ allerdings die Probefahrt im Schwenkermodus. Zunächst erschreckt die Tiger bei langsamer Fahrt mit massivem Lenkerflattern. Dies verschwindet zwar sofort, wenn man beschleunigt, stellt

sich aber genauso prompt beim nächsten Verzögern wieder ein. Auch der Besitzer ist mit diesem Phänomen nicht glücklich, begegnet ihm aber mit entsprechend ausgeprägter Armmuskulatur.

Schwenkertypisch ist dieses Lenkerschlagen keinesfalls. Als Ursache kommen primär die Anlenkpunkte des Bootes, der kurze Nachlauf und/oder die gewaltige Spurbreite von 1,36 Metern infrage. Oder aber meine Fahrerarme, die als Lenkungsdämpfer schlichtweg nicht ausreichen. Jedenfalls gibt es hier noch Klärungsbedarf. Zudem bietet der Schräglagdämpfer Diskussionsstoff. Die sonst so kurvenagile Tiger reagiert widerspenstig, wenn man zackig rechts ums Eck abbiegen will. Mit anderen Schwenkern funktionieren Schräglagenwechsel für mein Empfinden harmonischer.

Pluspunkte sammelt dieses Gespann mit dem durchdachten Alpino. Dessen durchgefärbte und in mehreren Farbtönen lieferbare Karosserie kann dank der Schnellverschlüsse leicht vom Chassis gelöst und als Paddelboot zu Wasser gelassen werden. Das funktioniert tadellos, wie die Besitzer schon probiert haben. Durch Umgruppierung des Schalensitzes und Abdeckung der Einstiegs Luke ist der Alpino ebenfalls als Lasten-Seitenwagen einsetzbar. Dann bietet er statt der 68 Liter im Heckabteil rund 190 Liter Stauraum.



Listige Lösung: Durch Verstellen der Gabelneigung an der oberen Brücke sind Nachlaufwerte von 91 oder 35 Millimetern wählbar.



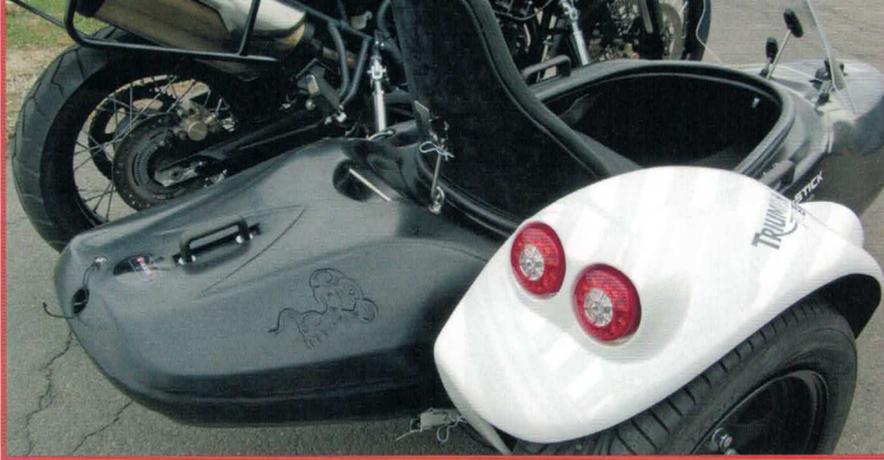
Speziell: Ein Hydraulikdämpfer zwischen Motorrad und Boot reduziert die Kippneigung bei harten Lastwechseln im Schwenkermodus.



Servo-Effekt: Um das Bootsrad in Kurven mitlenken zu lassen, liegen die Kugelgelenke außerhalb der Motorrad-Mitte.



Voll integriert: Der aufwendige Verstärkungsrahmen fügt sich dezent in das Erscheinungsbild der Triumph ein.



Praktisch: Durch Ausbau des Sitzes lässt sich der Alpino zum reinen Lastenboot mit rund 190 Litern Stauraum umfunktionieren.

Ohne Karosserie taugt die Plattform samt einer Frontabdeckung als Enduro-Beiwagen oder zum Transport sperriger Gegenstände bis hin zum Kleinmotorrad. Die Liste des Sonderzubehörs reicht vom acht Liter fassenden Zusatztank bis zum Außenborder (Benzin- oder Elektroantrieb). Im Hinblick auf die Schwimmtauglichkeit fehlt jedoch jegliche Innenauskleidung.

Das Entern des Bootes erfordert dank Trittbrett und niedriger Karosseriekante

keine sonderliche Gelenkigkeit. Bei 122 cm Beinraumlänge bietet der Alpino für mittelgroße Passagiere ausreichend Platz. Hinter der verstellbaren Scheibe geht es nicht minder luftig als auf der Tiger zu. Doch das ist schon in Ordnung, denn gewisse Nehmerqualitäten darf man als Endurist durchaus vom Bootsmann respektive der Bootsfrau erwarten.

Axel Koenigsbeck
ak@motorrad-gespanne.de



TIGER-ATTACKE

Seit dem Frühjahr 2011 hat Triumph mit der Tiger 800 eine attraktive Alternative zur BMW F 800 GS im Programm – und dies in zwei Ausführungen. Die „Standard“-Tiger läuft vorne auf einem Aluminium-Gussrad mit der Bereifung 100/90 ZR 19, eine Upside-down-Gabel mit 43er Standrohren und 170 Millimetern Federweg übernimmt die Federung. Im Heck stützt sich die Alu-Zweiarmschwinge über einen Dämpfer mit einstellbarer Federvorspannung und 170 Millimetern Federweg ab.

Als geländetauglichere Variante offerieren die Briten parallel die Tiger 800 XC mit Drahtspeichenrädern, vorne in 21 Zoll mit der Reifendimension 90/90. Die USD-Gabel ist mit 45 Millimetern Standrohrdurchmesser stärker dimensioniert. Als zusätzlicher Spritzschutz dient ein unterhalb der Scheinwerfer-Einheit platzierter „Entenschnabel“. Der Lenker baut breiter und höher, die Handprotektoren gehören zur Serienausstattung. Mit 215 Millimetern Federweg, Ausgleichsbehälter und zusätzlicher Verstellmöglichkeit für die Zugstufendämpfung verspricht das hintere Federbein mehr Belastbarkeit und Komfort. Bei dem von uns gefahrenen März-Gespann fungiert diese XC als Zugmaschine.

Eine gründliche Modellpflege erfuhren die 800er Tiger für das Modelljahr 2015. Die Straßenausführung mit 19-Zoll-Rad heißt nun „XR“. Äußerlich hat sich das aktuelle Tiger-Pärchen kaum verändert, wohl aber technisch. Zu den Neuerungen gehört die elektronische Übertragung der Befehle am Gasgriff zum Motormanagement, sprich Ride-by-wire. Motormapping, ABS und Traktionskontrolle können abhängig vom Einsatzbereich gewählt werden. So lässt sich die Tiger 800 passend für unterschiedliche Untergründe inklusive Gelände abstimmen. Die Nobelausführungen XCx und XRx besitzen diese Zusatzausstattung ebenso serienmäßig wie einen Tempomat.

Bei der XR sorgen schlichte Showa-Federelemente für ordentlichen Fahrkomfort. Die Gabel lässt sich nicht, der Heckdämpfer nur in der Federbasis justieren. Dagegen können die von White Power stammenden Pendants der 900 Euro teureren XC auch in der Dämpfung eingestellt werden. Dies dürfte im im Gespanneinsatz von Vorteil sein, für den die XC mit ihren Drahtspeichenrädern ohnehin eher als die XR prädestiniert ist. Ob die Elektronik-Spielereien des x-Pakets für den Beiwagenbetrieb hilfreich sind, muss die praktische Erprobung erst noch zeigen.

TECHNIK

März-Triumph Tiger 800 XC

Motor: Flüssiggekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, Hubraum 799 cm³, Leistung 70 kW (95 PS) bei 9300/min, max. Drehmoment 79 Nm bei 7850/min, Lichtmaschine 645 Watt, Batterie 12 V/14 Ah, Sechsgang-Getriebe, X-Ring-Kette, Elektrostarter

Fahrwerk: Verstärkter Gitter-Stahlrohrrahmen, vorne Upside-down-Telegabel, hinten LM-Zweiarmschwinge, Zentralfederbein, Federwege 180/130 mm

Bremsen: Zwei Vierkolben-Festsättel mit 308 mm Bremsscheiben vorn, Einkolben-Schwimmsattel mit 255-mm-Bremsscheibe hinten, Handbremse v./S, Pedal h./S.

Bereifung:

Vorn: 90/90 x 21 auf Drahtspeichenrad
Hinten: 150/70 ZR 17 auf Drahtspeichenrad

Beiwagen:

Karosserie: März Alpino
Fahrwerk: Stahl-Rundrohrrahmen, Zwei-/
..... Vierpunktanschluss
Radführung: gezogene Schwinge
Bereifung: 175/60 R 15 auf Stahlrad
Federbein: Wilbers
Federweg: 80 mm
Scheibenbremse: 220 mm,
zwei Zweikolbensättel
Sitzbreite: 55 cm
Fußraumlänge: 122 cm
Heckraumvolumen: ca. 68 l

Abmessungen Gespann:

Radstand: 1568/1630 mm
Spurbreite: 1370 mm
Vorlauf: 380 mm
Nachlauf VR: 91/35 mm
Wendekreis rechts starr (Mitte HR): 5,06 m
Wendekreis links starr (Mitte SR): 8,49 m

Gewichte:

Leergewicht vollgetankt: 340 kg
Zul. Gesamtgewicht: 600 kg
Tankinhalt: 19 l
Mittlerer Kraftstoffverbrauch: ..ca. 6,5 l/100km

Höchstgeschwindigkeit:ca. 170 km/h

Preise: Komplettumbau starres Gespann ab 10.900 Euro, Starr/Schwenker ab 11.900 Euro, verstellbare Gabelbrücke 1500 Euro.

Hersteller:

März, St. Vither Str.43,
54595 Prüm-Niederprüm, Tel. 06551/4404,
www.gespanne-f-maerz.de