

Schweizer Messer mit Boot

März-Gespänne werden ob ihrer Vielseitigkeit gern mit Schweizer Taschenmessern verglichen. Beim Alpino-Gespann würden die Klingen schwer in der Tasche liegen, hier zeigt sich auch die Zugmaschine als Verwandlungskünstler.



Ob Stadt, Land oder Fluss – vorher steht erstmal eine andere Entscheidung an: Soll die Alpino-Ténéré als Schwenker, klassisches Gespann oder doch lieber solo bewegt werden? Die Verwandelbarkeit der Fahrmaschine lässt keine Wünsche offen. Am Hilfsrahmen ist der Beiwagen mittels zweier solider Schwenklager verschraubt. Gewindestreben zu den oberen Anschlüssen machen das Alpino zum klassischen Gespann.

Statt Schrauben halten Steckbolzen mit Federsplint die Streben in Position. Zieht man die Bolzen, lassen sich die Streben falten und fixieren, fertig ist der Schwenker. Ideal für Leute, die das Fahrgefühl eines Solomotorrads und nur gelegentlich den Komfort eines Beiboots genießen möchten. Der Vorteil: Wenig Umstellung, fahrphysikalisch bleibt die Maschine solo, der Beiwagen läuft praktisch als große »Packtasche auf Rädern« nebenher.

Wer die Super Ténéré ohne Beiwagen fahren möchte, klickt Boots elektrisch und Bremsanlage an Schnellkupplungen aus. Noch die Schraubbolzen der Gelenkköpfe lösen, und die Fahrt kann beginnen. toben, das Kajak-Beiboot taugt für Wildwasser. Wer's weniger hart mag, kann einen Motorspiegel am Heck anflanschen. Mit einem leichten Außenborder lässt sich so gemütlich ein Gewässer erschipfern.

Ferdinand März schleppt reichlich Zubehör zu seinem Alpino-Gespann. Sitz, Alu-Schiene, Schnellverschlüsse, eine Kiste und – ein Kajak. Mit Außenborder und Paddel. Seine Kreation steht erst einmal da als Enduro-Gespann. Eine Super Ténéré mit Gelände-Beiwagen, sprich einer Plattform mit Haltebügel. Doch falls der Passagier nicht nur turnen, sondern auch mal sitzen möchte, verbindet der Gespannbauer Alu-Kiste und Boot und klickt den Sitz darauf fest. Ideal für lange Pisten und immer noch Platz zum Turnen.

Soll es härter ins Gelände gehen, kann ein Trial-Motorrad mit. Dazu werden Sitz und Kiste gegen eine Alu-Ladeschiene getauscht. Das Frontblech des Beiwagens dient als Rampe, Motorräder bis 120 Kilo lassen sich bequem laden.

Aber Verwandlungskünstler März hat noch mehr drauf: Dann tauscht er die Ladeschiene gegen das Beiwagenboot. Wobei man Boot im wörtlichen Sinne verstehen darf: Als Gondel dient ein Wildwasserkajak. Aus Polyamid, praktisch unzerstörbar. Bequem wird es durch den Sitz, der sich ein-klicken lässt. Im Boot lässt es sich auf längeren Strecken gut leben. Regendichtheit ist durch die Bauweise garantiert. Vorm Wetter schützt eine Scheibe, die der Passagier während der Fahrt verstellen kann.

»Und dann stehen Sie plötzlich vor einem Fluss«, warb ein Autohersteller einst für seine hydraulisch hochfahrbaren Fahrzeuge. Der Alpino-Fahrer würde dann das Boot ausklicken, das Paddel hervorzuheben und sich in die Fluten stürzen. Die können gerne tüchtig



Clevere Alternative: Die entkoppelten Streben machen das Gespann zum Schwenker. Solofahrer müssen sich nur wenig umstellen, Gespannfahrer dagegen üben. Ferdinand März demonstriert die asymmetrische Beiwagen-Anlenkung.

Bei der März'schen Detailverbesserung ist klar, dass das Boot während der Abwesenheit der Maschine nicht im Dreck liegt, sondern auf entsprechenden Stützröhren ruht.

Genug der Verwandlung, ab auf die Piste. Mit Stützstreben, also als klassisches Gespann. Naturgemäß zieht die Ténéré das rund 80 Kilo schwere Beiboot ohne jede Mühe, immerhin werkeln 110 PS im Zweizylinder, was theoretisch für rund 180 km/h reicht. Für die Testfahrt ziehe ich die verwinkelten Sträßchen der hohen Eifel vor. Das Gespann lässt sich problemlos um die Ecken zirkeln, in engen Kurven ist der »Gasgriffservo« des Zweizylinders willkommen. Rein in die Rechtskurve mit etwas weniger

Geschwindigkeit und am Scheitelpunkt der Kurve auf mit dem Gas. Die Maschine zieht um das träge Beiboot herum, die Kurve ist ohne viel Lenken geschafft. Linksrum

geht es mit etwas Fahrtüberschuss, im Kurveneingang dreht man das Gas zu, und der Beiwagen hilft durch seine Trägheit dem Gespann um die Ecke. Gut, dass das so klappt, denn die Lenkkräfte ohne solche Unterstützung sind hoch. Ein Tribut an die erhaltene Solofahrbarkeit, dazu braucht es den langen Seriennachlauf, und der sorgt eben im Gespann für hohe Lenkkräfte.

In schnellen Landstraßenkurven steigert der lange Nachlauf sogar den Fahrspaß. Denn nichts kann das Gespann aus der Ruhe bringen. Egal, ob Bodenwellen oder Längsrillen, das Alpino folgt präzise den Lenkbefehlen. Wie bei allen März-Gespannen erleichtert die clevere Anlenkung der Beiwagenschwinge die Kurvenfahrt: Wird das Boot in Rechtskurven entlastet oder links herum belastet, lenkt das Seitenrad jeweils um bis zu fünf Grad mit. Gut gelungen ist die Integra-

tion der Beiwagenbremse in die Ténéré-Bremsanlage: Brems man vorn, verzögert der Beiwagen last- und druckabhängig mit. Brems man hinten, wird die Zange druckabhängig mit betätigt, was die Verzögerung auf Schotterwegen deutlich berechenbarer macht.

Zeit, die Splinte der Beiwa-

Das universelle Alpino-Gespann ist ein genialer Verwandlungskünstler

genstreben zu ziehen. In wenigen Sekunden wird die Super Ténéré zum Schwenker. Wer sich an das starre Gespann gewöhnt hat, muss sich jetzt verdammt gut konzentrieren. Denn bei gleicher Sitzposition und Optik kehren sich die Fahreigenschaften ins Gegenteil um. Statt Gespann wird vermeintlich solo gefahren, beim Anhalten gehören die Füße auf

den Boden. Es braucht etliche Kilometer, bis man die Sache intus hat. Wenn der innere Schalter dann umgelegt ist, beginnt völlig neuer Fahrspaß. Der lange Nachlauf passt jetzt genau, schnelle Kurven werden zum Vergnügen. Bei starken Schräglagen hilft ein anderer März-Trick: Die Anlenkung der Schwenklager am Hilfsrahmen ist asymmetrisch, rechts herum ist bei gleicher Kurvengeschwindigkeit weniger Schräglage als in Linkskurven erforderlich. Was Raum zwischen Boot und Beiwagen schafft.

Fazit: Ferdinand März' universeller Gespannbau begeistert durch perfekt umgesetzte Geistesblitze. Ab 5900 Euro sind Beiwagen samt Boot erhältlich, Enduro-Ausstattung und Ladeschiene sind aufpreispflichtig. Und auf der Ausstattungsliste wird der Alpino-Interessent garantiert noch ein paar mehr Kreuze machen: Sie reicht schließlich bis hin zu Paddel und Schwimmweste.

Dirk W. Köster



Richtig für schnelle Pisten: In der »Rallye«-Konfiguration bietet der Sitz auf der Alu-Kiste Platz zum Ausruhen.



Solider Standpunkt: Der Bügel gibt Halt bei Turneinlagen im Gelände. In dieser Konfiguration lassen sich auch Lasten bis 120 Kilo festschnallen.



Fahrzeugtransporter: Die Ladeschiene bietet Motorrad oder Fahrrad sicheren Stand. Zum Aufladen lässt sich das Frontblech bis zum Boden klappen.