

Drei Räder auf Tour

Bei Carell gibt es ein Touren-Gespann auf der Basis der Suzuki GS 850 G. Der 80-PS-Zweiventiler paßt sehr gut zu diesem Dreirad.

Gunnar Carell, 42-jähriger Gespannhersteller aus Heßheim in der Pfalz, weiß ganz genau, wieviel ein gutes Dreirad wert ist: „Wer eine neue oder ge-

MOTORRAD

FUHRPARK

Für 21 469 Mark bietet die Carell-Suzuki GS 850 G nostalgische Optik und viel Platz im Boot. Eine feste, dauerhafte Bindung garantiert der Vierpunktanschluß (unten)

preis des japanischen Tourers zu Grunde gelegt. Beim Umbau stellt der gelernte Feinmechanikingenieur die Suzuki auf 15-Zoll-Räder und montiert eine Schwinggabel. Diese Teile bezieht er von dem holländischen Gespann-Hersteller EML. Das von Carell selbst gebaute Boot mit gebremstem Seitenwagenrad, ein TR 500-

Nachbau, wird mit vier Anschlüssen an den Originalrahmen der Suzuki geschraubt. Die Befestigungen haben gleichzeitig die Funktion von Rahmenverstärkungen.

Bei den ersten Testfahrten zeigt sich das klassisch gestylte Touregespann sauber verarbeitet und fahrstabil. Ein Lenkungs-dämpfer eliminiert dreiradtypisches Lenkerflattern völlig, dennoch halten sich die Lenkkräfte, bedingt durch den hohen, breiten Lenker, in Grenzen. Auch bei Höchstgeschwindigkeit läuft das Zweispurfahrzeug sicher geradeaus. Nur auf holpriger Fahrbahn mit wenig Zuladung im Gespann wird das Dreirad unruhig und unkomfortabel. „Die Einstellung von Sturz und Vorspur ist der halbe Erfolg“, verrät Carell und fügt hinzu, „denn technisch betrachtet ist jedes Gespann eine Krücke.“

Der drehmomentstarke 80-PS-Motor der GS 850 G eignet sich bestens zum ruhigen Reisen. Durch die kleineren Räder ergibt sich ja automatisch eine kürzere Übersetzung. Zwischen 50 und 120 km/h, das entspricht 2500 bis 6000/min, geht alles ruhig und seidenweich im fünften Gang. Darüber beginnt der Vierzylinder zu vibrieren. Da die Höchstgeschwindigkeit von 148 km/h nur im vierten Gang bei 8500/min erreicht wird, ist der Benzinverbrauch stark von der Fahrweise abhängig. 8,3 Liter auf 100 Kilometer sind bisher das Minimum, 16 Liter das Maximum. Im Hinblick auf die Größe des Carell-Gespanns erscheinen diese Werte angemessen. Nach Abschluß des Testprogramms wird MOTORRAD in einer der nächsten Ausgaben über alle weiteren Ergebnisse ausführlich berichten. Daß das Carell-Gespann ein zwar teures, aber dafür solides und zuverlässiges Fahrzeug ist, steht schon jetzt fest. Bei soviel Alltagstauglichkeit und Fahrspaß mutet es fast seltsam an, daß Gespanne dieser professionellen Machart keine weitere Verbreitung auf dem Motorradmarkt finden. *Thomas Wüsten*



Fotos: Falk; Layout: Wloclka

brauchte Suzuki GS 850 oder 1100 G anliefern, der zahlt für den kompletten Umbau einschließlich Lackierung und TÜV-Abnahme 13 770 Mark. Die Telegabel und die Serienräder kann er dann noch für etwa 1000 Mark verkaufen.“ Carell bietet auf Bestellung natürlich auch fertige Gespanne an, so wie das MOTORRAD-Testfahrzeug auf Suzuki GS 850 G-Basis, das einen Gesamtwert von 21 469 Mark repräsentiert. Dabei wird der Listen-



Meßwerte*

Beschleunigung

0-100 km/h 7,4 (8,7) s

0-120 km/h 11,2 (12,9) s

Höchstgeschwindigkeit

im vierten Gang

Sitzend 148 (144) km/h

Kupplungshandkraft

50 Newton

Kraftstoff

Normalbenzin

Testverbrauch 12,3 Ltr./100 km

Aktionsradius 178 km

Preis 21 469 Mark

* Werte für zwei Personen in Klammern