

## OTT

Mike Ott ist ein alter Hase im Gespanngeschäft. Er hatte mit den Beiwagenmodellen Euro I und Euro II das richtige Gespür für Kundenwünsche. Mittlerweile gehören sie zu den meist verkauften Beiwagen in Deutschland. Das eingefärbte Boot sitzt auf einem Chassis mit gezogener Schwinge und Radaufhängung aus dem Automobilbereich. Durch die sehr gute Polyesterarbeit spart man sich eine Lackierung. Der in zwei Breiten lieferbare Beiwagen besticht durch seine Praxistauglichkeit und sein robustes Outfit. Ein Wetterverdeck ist als Option lieferbar. Durch das ausgewogene Preis-Leistungsverhältnis muss dieser Beiwagen bei jeder kostengünstigen Gespannkalkulation in Betracht gezogen werden. Fahrwerk und Boot eignen sich für Motorräder aller Leistungsklassen. Mit dem luxuriösen Daytona 2+2-Beiwagen aus Amerika ergänzt Ott sein Programm.



Mit technischen Know how und Schweißgerät verwandelt Mike Ott jedes Motorrad zum Gespann. Durch konsequente Arbeit ist er derzeit der größte Hersteller in Deutschland. Ott-Yamaha-TDM-Gespann. Ott-EuroI-Beiwagen 3.608 Euro, Ott Euro 2 3.090 Euro, Ott Euro 3 4.700 Euro, Euro 4 5.300 Euro ohne Lackierung, maschinenseitiger Umbau japanischer Vierzylinder mit Stahlrahmen ab 4.500 Euro

## RUKO

Das Umbaurepertoire der schwäbischen Firma Ruko gleicht einer Auflistung aller Hightech-Motorräder der letzten 10 Jahre. Der Grund dafür ist das universale Fahrwerkskonzept mit der Vario4-Achsschenkel lenkung und der Hinterradaufhängung, die zum Teil auf Querlenkern basiert. So verliert das originale Motorradfahrwerk die tragende Funktion. Der hauseigene Beiwagen Modell Shark ist in zwei Breiten lieferbar. Der AR11 ist eine Rennfunder, die mit einem schnell montierbaren Heckteil samt Sitz wieder zur Straßenversion umgebaut werden kann. Im Exklusivvertrieb ist der F 1-Beiwagen des Polyesterspezialisten Jürgen Mayerle. Für die Tourenfraktion bietet Ruko die hochwertigen Beiwagen Jumbo und Sportivo des Schweizer Herstellers Egloff an. Die technischen Highlights von Ruko sind das Explorer-Gespann mit höhenverstellbarem Fahrwerk und das Vektor mit einteiligem Chassis und Heckmotor.



Ob Gelände- oder Straßengespann spielt bei Ruko keine Rolle. Die Metzinger Firma hat für alle Wünsche Hightech-Lösungen parat. Ruko-Explorer ab 31.500 Euro, Vector-Fahrwerk ab 37.900 Euro, Ruko-Shark 7.295 Euro, Ruko-Sportivo 8.086 Euro, Ruko-Jumbo 8.798 Euro, Ruko-Super-Sport-Gespann BMW K 1300 S mit RF-1 ab 27.000 Euro, Motorrad-Umbau mit Shark-Beiwagen ab 18.000 Euro

## ÖTTL

Sind Automatik-Motorräder für Gespannbetrieb geeignet? Dieser Frage ging die Firma Öttl mit dem Umbau einer Honda DN-01 nach. Mit einem aufwändigen Hilfsrahmen wurde das Chassis der Honda dafür vorbereitet. 15-Zoll-Hinterrad mit Autobereifung und eine geschobene Vorderradschwinge ergänzten diesen Umbau. Im Fahrbetrieb überzeugte das Gespann in allen Punkten. Andreas Öttl schiebt aber auch konventionelle Motorräder mit Stahlrohrrahmen in seine Werkstatt, zum Beispiel Royal Enfield, Harley-Davidson oder japanische Cruiser. Für das Lastenboot Sidecar One hat er ein eigenes Chassis mit Zweiarmschwinge entwickelt. Als Händler von Ideal-Beiwagen schraubt er die klassischen Steib-Nachbauten gerne an Retro-Bikes wie Triumph Bonneville oder Kawasaki W 650. Die erst auf der Internot vorgestellte W 800 wird nicht lange auf den Gespanneinsatz warten müssen.



Ein seltenes Gespann von einem kleinen Gespannhersteller beweist, dass Innovation nichts mit der Betriebsgröße zu tun hat. Umbau eines angelieferten Motorrades mit Vorderradschwinge, 15-Zoll-Hinterrad und RX-Beiwagen ab 13.990 Euro, Sidecar-One-Fahrwerk für Boote mit geradem Unterboden 1.990 Euro, Sidecar-One mit Öttl-Fahrwerk ab 3.410 Euro, Umbau Royal Enfield ab 990 Euro

## SIDE-BIKE

Aus den Tiefen des eigenen Archivs holte die Firma Side-Bike das ehemalige Erfolgsmodell Yamaha FJ 1200-MegaComete wieder ans Tageslicht. Ihrem Hauslieferanten Yamaha blieb Side-Bike treu. Als Nachfolger der seligen FJ wählten die Franzosen die XJR 1300, spendierten dem Fahrwerk eine überarbeitete Lenkung und übernahmen den Beiwagen unverändert. Dieses Retro-Gespann aus dem eigenen Haus hat die klingende Modellbezeichnung Mega2 Legend. Das Zeus-Gespann mit Vierzylinder-PSA-Motor geht technisch unverändert in die Saison 2011. Schon lange wird von der Szene für das Zeus ein Upgrade erwartet. Bislang vergebens. Beliebte ist derzeit der Umbau auf Dieselmotor. Zum Einsatz kommt das 2-Liter-HDI-Aggregat mit 110 PS und einem Drehmoment von 250 Newtonmetern. Per Chiptuning kann das Leistungsangebot auf 130 PS und 300 Newtonmeter erweitert werden.



Rückbesinnung auf Erfolgsrezepte. Mit dem Mega2-Legend steigt die französische Firma Side-Bike wieder in den Gespannbau mit Motorrädern ein. Side-Bike Mega 2 für Yamaha XJR 1300 ab 13.990 Euro, Zeus Standard 28.926 Euro, Zeus Diesel 35.000 Euro, Zeus Prestige mit Heizung, kratzfester Windschutzscheibe, Radiovorbereitung für vier Lautsprecher 30.066 Euro