



Inclusief 'X-factor'

Eindelijk is er een mooie middenvelder tussen de koplopers op zijspangebied en de vertederende Russische achterhoedevechters. De 'Heeler' is een Nederlands product dat uit passie en ervaring is geboren.

Motoport is een inkoop organisatie. De Motoport franchise houders zijn dus baas in hun eigen bedrijf. Ze moeten een bepaald percentage van hun inkoop via Motoport te doen. Maar de Hengelse liefde voor de zijspannerij valt zeker niet onder dat percentage. Maar een schik dat ze hebben! Die lokale zijspanliefde had wat kanttekeningen. Want de Echt Moderne Spannen werden steeds meer gekocht door langdurige maxima. € 30.000 + voor een topspan is misschien niet eens duur. Maar wel erg veel geld. Niet voor iedereen haalbaar dus...

Betaalbaarheid als enige concessie

De insteek was om iets te maken dat up to date maar betaalbaar was. Maken in de zin van beginnen met een blanco vel papier... Vakmanschap. Ervaring. En een heleboel rekenwerk om te kijken of het kon en hoe het moest. Dagen en avonden achtereen drie D computerprogramma... Een span bedoeld voor echte zijspanrijders zoals die in de vroege middag van de zevende dag werden geschapen. Up to date in de zin van moderner en fysiek zwaarder dan de hartveroverende Velorexjes, de sierlijk klassiek gestileerde zijspannetjes die vaak aan veel te krachtige motorfietsen hangen. Die combinaties zijn voor ervaren zijspanners een feest, maar ze kunnen dodelijk zijn... De betaalbaarheid is voldoende omschreven met "net geen drie mille" voor het complete standaard pretpakket.

DIY

Voor dat geld krijg je een zelf aan te bouwen zijspan met een glashelder bouwplan plus de aangeboren neiging om een lang en gelukkig leven aan

de zijde van een BMW R850/1100R-RS, RT of GS te leven. En met de standaard montagekit staat de motor met dik tien minuten weer klaar voor sologebruik. Maar dat is een zwaktebod... Want met een paar opties maak je een echte combinatie van je zijspan. Een beetje afhankelijk van de trekkende BMW resulteert dat in een Porsche achtig sturende machine waarmee je zo tussen de 120-140 kunt kruisen... Veel meer pret kan je niet hebben!

Waarom voor dit soort BMW's?

De tweeklepsboxers groeien uit de budgethoek en de 'moderne' Boxers beginnen prettig betaalbaar te worden. Voor minder dan vijf mille aan nieuw geld moet je koopman zijn. Drie erbij voor het span... Kan je op een nog steeds actuele fiets zorgeloos kilometers pompen. Voor een heel acceptabel bedrag... Zodoende. Feest dus... Als zijspanrijders onder elkaar is het dan heel snel geregeld. De bedrijfsdemo gaat dus mee. Uitgerust met alle toeters en opties...

De 'X-factor'

Goed... Voor het onderweg gaan eerst een rondje om de combinatie heen. Die ziet er perfect uit. Alsof er louter de befaamde 'BMW Originalteile' zijn gebruikt. De combinatie oogt als een eenheid. Zo zien Wij BMW Rijders dat graag! Is dus niks mis mee. Mooi setje. Leuk logo ook. Opstappen dan maar... Bij het opstappen zakt de kont van de BMW een aardig eindje in... Soepele veren en demping zijn het meest voor de hand liggende voorbehoedsmiddel voor suïcidaal zijspangedrag... Kijken hoe dat zo onderweg voelt. Opstappen en zitten is een makkie. Instappen gaat ook goed omdat er was ver-

klapt dat instappen van tussenuit de motor en de bak moest gebeuren. De zilvergrijze R 1100 R is net over de 80D kilometer heen en moet dus losjes goed zijn voor een slordige 100 pk. Het spul gaat dan ook goed van zijn plek. De televerset aan de voorkant heeft in verband met de gewijzigde omstandigheden een verloopplaat om de voorwielstand aan te passen aan het derde wiel. Aan de achterkant zit er een Smart wiel op een verloopstuk en de brede band onder het zijspan spatbordje is ook optioneel. De trommelrem daarachter ook. Rijden doet de Heelercombi reuze goed. Hij heeft er voor geleerd. Aan alles merk je dat er hier een hoop huiswerk achter zit. En praktijkervaring. Plus het sinds het infame Idols bekende fenomeen: de 'X-factor'... Op deze verse driewieler kun je onbeschamd veel schik hebben. Rustig - op zijn BMW's - rijdend is de combinatie de beste manier om de befaamde motorbaci over te brengen op levensgenoot/genote en nageslacht. De brave dynamiek van de opzet overtuigt. De aangepaste Telelever voorkant doet het minstens net zo goed als de meest dikpotige schommelarm. Dat was een onverwachte verrassing. En de combinatie rondt de bochten op een manier die meer dan een beetje sportief bloed verraad. Dan hebben we het niet over het vermogen of zo, maar over de wegligging...

Medeweggebruikers en terraszitters zullen je mild bewonderend toeknikken. Zo ziet de marketing afdeling van BMW het graag!

Stout!

De combinatie is echter op zijn leukst wanneer je je herinnert hoeveel circuitsuccessen BMW ooit had.

Hakkenbijtertje...

Een 'heeler' is een Australisch hondenmerk. Een 'hakkenbijtertje'... Zo'n beest met een hele korte draaicircel. Mooi bedacht bij Motoport Hengelo waar zo'n soort hond op de loonlijst stond. Op een rotonde knalde er een scooterpuber dwars over de weg. Ik dacht dat ik hem pal tussen voorkant en zijspanbak zou pakken. Dat is dodelijk. Door het stuur helemaal naar links in het slot te slaan hoopte ik de scooterist omver te rijden in plaats van hem te overrijden... De Heeler sloeg een haakse hoek naar links. Net een haas die achtervolgd wordt. De combinatie draaide messcherp achter de scooter weg en belandde met een verbijsterde berijder op het rotondepleintje. Hartkloppingen en een 'dut' in de velg. Maar geen dooie puber onder de bak... Da's winst... Toch?



De bouwkwaliteit is robuust en doordacht



Ophanging van het derde wiel



Een kleine moeite met het glasheldere bouwplan

Weg met de braafheid! De zweep gaat er over! Flink doorhalend in de versnellingen doet het Wonder uit Hengelo zijn naam eer aan. Het ding gaat als een speer. Onder last moet je als berijder weer werken zoals dat ooit bedoeld was voor zijspanrijders. En met mooi werk, daar is niks mis mee! Na de eerste voorzichtige doorloper om op de snelweg te komen wordt er eerst eens geproefd aan de Gatsometerwaarde van de combinatie. Binnen no time zit het spul op 140plus en voelt de combinatie - in zijn minst goedkope vorm is dit echt geen 'motorrijwiel met zijspanwagen' meer - aan alsof hij op rails gaat. Maar dan zonder vertraging of oponthoud. In lange snelle bochten naar rechts krijg je de zaak wat over aan zijn wielen aan het schuiven, wordt de bak wat licht... Maar dan zit je in het grensgebied van wat de achtervering fijn vindt. Bij linkerbochten doet de Hagon aan het derde wiel helemaal wat hij moet doen. Hagon staat al jaren garant voor een perfecte prijs- kwaliteitsverhouding. Dat gaat heel strak! En in een gecontroleerde powerslide... Benieuwd of de optionele Fournales demper daar nog veel verbetering in kan brengen. Mooi! Bij het binnendoor inhalen van een dappere leaseridder kneep de bocht bij afslag Doetinchem bij 100+ wat gemener dan bij de meer gebruikelijke krap 80. De strak metalliczilveren skelter uit Hengelo Overijssel voegde aan het eind van de bocht vriendelijk driftend keurig in op de rechterbaan, landde strak voor de Saab en draafde enthousiast weer het rechte eind op. Ter hoogte van afslag Wehl stond de frontflitser... "Geflitst wegens te brede grijns"... Zoiets zal het worden. Bij pret op secundaire wegen - en daar is de pret het grootst - geeft dat achterveerelement bij snelle rechts-linkers wat onrust aan de achterhand, maar dat maakt de

rit binnendoor alleen maar leuker. Fotograaf en motorrijder Maarten zat in de bak. Maarten zal honderd kilo aan de haak wegen. Laat dat inclusief camera'spullen zijn. Maar al met al ging Maarten toch een centimeter of veertig omhoog toen de Heelercombinatie vanuit een rechtse doorloper op het gas ging. En ondanks de zachtwangige autoband onder de kont liep de combinatie strak op twee wielen door de bocht... Weet je wat het mooiste is? Na de luchtreis landt het zijspanwiel natuurlijk weer op het ZOAB. En de rubberen gil die je dan hoort klinkt heel erg als "JOEPIEEEE!!". Daar wordt je dus erg kwajongensachtig van. 't Is toch wat.

Oneigenlijk gebruik dus...

En binnen alle redelijkheid zou je kunnen overwegen dat een zijspancombinatie met een BMW als aandrijving niet zo puberaal bereiden zou mogen worden... Maar leuk dat het is!

Resumé

Kijk maar op de site www.tripteq.com en maak een afspraak voor een proefrit!

Tekst: Dolf Peeters
Foto's: Maarten Wilbers

Low budget zijspannen

Zijspanrijden is een raar fenomeen. Volgens niet-ingewijden combineer je de nadelen van autorijden met die van motorrijden. Praat je dus over nat worden in de file. Een ander nadeel is voor veel mensen de prijs. Voor een professioneel gebouwde zijspancombinatie moet je toch al gauw richting 15 duizend euro gaan denken. Dan hebben we het wel over echte combinaties: de ene helft kan niet meer zonder de ander. Waar vroeger een zijspan bestond uit een ex-leger Harley met aangeplakte bak die als goedkoop alternatief voor een echte auto diende, rijden moderne driewielers vaak op autobandjes, hebben ze een schommelvoorkant en zijn ze solo niet of nauwelijks meer te besturen. Er is niets mis met een Hayabusa met zijspan of een PanEuropean met overdekte zitplaats met verwarming. Maar alle technische vernuftige knutselarij vraagt een hoop denk-, constructie- en spuitwerk en dat kost nou eenmaal geld. En een scharrig gelakt bakje aan een splinternieuwe FJR doet ook afbreuk aan beiden. Motor Emotion bewijst in dit drieluik dat zijspanrijden ook best voor bedragen kan waarvoor je niet in Tiel geregistreerd hoeft te worden.

Wanneer je over low budget zijspannen begint komt het verhaal al snel op Oostblokspullen en op Russische rijerij. Voor minder dan 1500 euro kun je een redelijk zesdehands Ural of Dnepr span aanschaffen. Nee, Ural Dneprs bestaan niet. De een is vernoemd naar een bergkam en de ander naar een rivier, en tussen de beide fabrieken zit een slordige vierduizend kilometer. Is dat alvast helder. Legendarisch onverwoestbaar frame en plaatwerk, legendarisch onbetrouwbare rest. Maar legendes berusten niet altijd op waarheid. Met een beetje aandacht kun je met een dergelijk brok simpele techniek jaren vooruit. Kijk maar naar de redactionele Ural, die zit toch al dik over de ton. Na enkele wijzigingen in de carburatie, drie sets zuigerveren en een handvol uitlaatmodificaties is dit exemplaar gewoon betrouwbaar te noemen. De witte K750 uit de vorige Motor Emotion doet het inmiddels ook bijna. Er gaan op internet geruchten over met veel liefde opgeknapte en inmiddels lekvrije exemplaren. In Oberhausen doen ze er mee aan zijspanraces. Dit soort liefhebberij ligt overigens niet meer in de low-budget hoek. In alle redelijkheid is zo'n Russisch brok ijzer een hele leuke aanvulling op je motorleven. Importeur Gossie in Tholen haakt in op moderniteiten zoals schijfremmen en startmotoren met de nieuwe Ural Retro. Zo uit de doos ben je voor rond de negenduizend euro de man M/V.



De X-factor is volledig aanwezig

