

MOTORRAD  
GESPANNE

MOTORRAD

# GESPANNE



TECHNIK



SERVOLENKUNG  
BEIM GESPANN

SCHNITTIG

Yamaha XS1100

KLASSISCH

BMW R 100 und  
Moto Guzzi 1000 SP

DUCATI M 1200

# ITALO-POWER

SUPERTOUREN-GESPANN



BMW K1600 GT

ECHTE HINGUCKER: HARLEY-DAVIDSON-EIGENBAUTEN



Sportster XL



FXST Softail

REISE: Zwischen Mulde und Elbe SZENE: Sabiston Sidecars

SZENE Beiwagenmarke aus Neuseeland

# Sabiston Sidecars

Auf der Südinsel Neuseelands, im malerischen Örtchen Geraldine, besuchte Uli Cloesen Alastair Sabiston. Bis in die 1980er war er der größte Seitenwagenhersteller in Down Under.



**G**espannveteran Alastair Sabiston ist mittlerweile 80 Jahre, er kann auf ein bewegtes Leben zurückschauen und gibt uns einen Einblick in seine Welt der Beiwagen und Motorräder. „Mein Berufsleben begann damit, dass ich bei Dunedin Engineering als Monteur und Dreher eine Ausbildung durchlief. Zeitgleich freunde ich mich mit einem Motorradfahrer an, mit dem ich an Wochenenden auf den

Koppeln einer örtlichen Farm durch das Gelände knatterte. Wenig später engagierte ich mich im Otago-Motorradclub und fuhr bei Motocross-Events mit.“

Alastair besaß schon 1961 ein fast neues AJS-Gespann, welches er von Motorradhändler Bill Veitch in der Stadt Dunedin gekauft hatte und entwickelte eine Neigung zum Bau von Specials. „Damals war eine Rickman Metisse meine Traum-

maschine. Sie kostete in den 60ern die gewaltige Summe von 500 Pfund, die ich nicht aufbringen konnte. Doch die Vorschriften waren nicht so streng wie heute, ich baute mir selbst einen Rahmen im Stil der Rickman Metisse und nannte das Motorrad El Sab.“

Der Name El Sab war eine Verschmelzung seines Namens. Sein Motorradfreund fand, dass Al Sab nicht so gut klang und es



The Sabiston Sidecar MKII comes standard with side reflector strips, luxury padded body-fitting seat, front and rear indicator lights, Poly-carbonate screen with alloy reinforcing edge trim complete with hood clamps.

The Sabiston Sidecar MKII can be altered to suit Right Hand Drive markets.

**OPTIONAL EXTRAS INCLUDE:**

**HOOD**  
Made from regular sports car material, complete with rear window and detachable side curtains. The tubular steel frame packs neatly away in the boot.

**CARPET**  
Nylon, rot-proof carpet fits neatly inside body for extra comfort.

**SEAT BELTS**  
All side cars are fitted with anchorage points and an adjustable lap belt is available.

**BOOT LID**  
The lockable boot lid is easily removable and has reinforcing suitable for fitting an optional chrome plated carrier and rubbing strips.

Other options such as side mirror, radio etc can be fitted on request.

**COLOUR**  
Many Colour options are available.



Ein Hochverdeck das am Kofferraumdeckel befestigt ist, bietet zum einen "Hutablage" und der Heckraum kann auch mit Verdeck geöffnet werden.

sein Bike besser El Sab nennen sollte. Und so wurde es gemacht. Während Alastair im eher verschlafenen Dunedin lebte, fuhr er und seine Kumpels jedes Wochenende die 360 Kilometer nach Christchurch. In der größten Stadt der Südinsel war für junge Leute deutlich mehr geboten.

Die einfache Strecke zu fahren dauerte damals viereinhalb Stunden. Das nervte und Alastair beschloss irgendwann, nach Garden City zu ziehen, wie Christchurch im Volksmund genannt wird. „Ich schaffte es, in der Stadt einen Job als Motorradmechaniker für die Russell Motor Company zu bekommen, und im Laufe der Zeit übernahm ich das Geschäft und firmierte unter dem Namen Sabiston-Motorcycles.“

Zu dieser Zeit baute Alastair noch zwei weitere Specials mit seinem im Rickman-Stil gefertigten Rahmen. Wie er uns berichtet, war das Hauptgeschäft aber die Wartung von Kundenmotorrädern. In dieser Zeit entwickelte er auch ein großes Interesse am Gespannfahren.

Er kaufte ein paar Stoye-SM-Beiwagenformen von Stuart MacLean aus dem Dorf Dunsandel und modifizierte diese nach seinen Vorstellungen. Von diesen modifizierten Varianten produzierte er etwa 35 Beiwagen. Heute werden sie als Sabiston-Mark-I-Modelle bezeichnet. Danach designte er eine Mark-II-Variante, sie erinnert zwar etwas an den Squire ST2, war aber eine komplett eigenständige Entwicklung.

Rund vierzig Mark II wurden aus Glasfaser komplett in-house in Christchurch mit einem Helfer namens Adrian Ben-

Bei Sabiston Sidecar wurde auf Wunsch der MK II an jedes Motorradmodell geschraubt.



jamin gefertigt. Zugekauft wurden nur Räder und die Polsterung von der nahegelegenen Firma Litmol Auto Trimming.

Ende der 1970er Jahre, Robert Muldoon war neuseeländischer Premierminister, dachte Alastair ans Expandieren. Die Produktion lief inzwischen ausgezeichnet und Sabiston plante den Beiwagenexport in die USA. „Ich gestaltete die Beiwagen so, dass sie wahlweise auf der linken oder rechten Seite montiert werden konnten. Das und die Exportvorbereitungen kostete viel Geld. Leider konnte ich das mit dem Verkauf nicht wieder erwirtschaften. Hinzu kam die schwierig gestaltete Produkthaftung in Nordamerika, die bei gerichtlichen Prozessen das gesamte Unternehmen hätte gefährden können. Irgendwann wurde mir das Risiko zu groß, ich machte einen Schnitt und zog mich aus dem USA-Export zurück.“ Alastair beschloss, nur noch den neuseeländischen Markt zu bedienen.

Die Nachfrage im Inland war sehr gut. Bis zu einem Beiwagen pro Woche wurde verkauft. Um den Beiwagen anpassen zu lassen, kamen Kunden bis von Auckland auf der Nordinsel. Immerhin eine Entfernung von über 1000 Kilometern und eine Fahrzeit von 16 Stunden, einschließlich



Vorderradschwinge  
Made by  
Sabiston.

## SZENE Beiwagenmarke aus Neuseeland

einer dreistündigen Schifffspassage von der Nord- auf die Südinsel.

Wie uns Alastair berichtet, konnte man von einer Eigenart der Steuervorschriften profitieren. So waren Beiwagen von der Umsatzsteuer befreit, wenn der Hersteller ihn an das jeweilige Motorrad anpasste, was dann als Änderung eingestuft wurde. Sabiston fertigte bis in die 1980er Jahre Beiwagen für die Motorradfahrer in Neuseeland. Auch heute noch, über dreißig Jahre nach Ende der Produktion, rufen bei Alastair Besitzer seiner Seitenwagen an, wenn sie Fragen haben.

Zum Zeitpunkt meines Besuches erzählte ich Alastair, dass auf der Kiwi online Trade Me-Verkaufsseite eine blaue Honda CX 500 im Sabiston-Outfit zum Verkauf ausgeschrieben war. Dies erinnerte Alastair daran, das er vor Jahren in der Zeitschrift des Oldtimer-Clubs „Beaded Wheels“ gelesen zu haben, dass ein Sabiston-Boot für ein Outfit gesucht wurde. Tatsächlich fanden wir später in einem von Alastairs Fotoalben ein Bild des besagten Honda-CX-Gespannes.

Beim Stöbern im Archiv von Alastair tauchten auch mehrere Bilder und Broschüren auf, an die sich Alastair gar nicht mehr erinnerte. Auch eine mit der Designauszeichnung des Neuseeländischen Industrial-Design-Council für sein Mark II-Beiwagenmodell. Wir entdeckten auch alte Fotos mit einer Kawasaki-Kombination und einer Honda CB 750. Zudem fanden wir noch viele weitere Bilder: Von seiner

alten Werkstatt, seiner selbst entwickelten Vorderradschwinge und eine schöne Aufnahme von einem großen Gespanntreffen.

Alastair sinniert: „Eigentlich machte ich mir bei der Herstellung der Beiwagen mehr Freunde als Geld. Ich erinnere mich noch an Bill Read in Auckland, der auch

Beiwagen in kleiner Stückzahl verkaufte. Es war eine Kopie eines Steib-Beiwagen. Der einzige Beiwagenhersteller der in ganz Neuseeland verkaufte, war aber Sabiston-Motorcycles.“

Nach der Beiwagenmontage in der Sabiston-Werkstatt wurden die Kunden angewiesen, ihre neuen Outfits hinter dem Parkplatz des nahegelegenen Lancaster Parks auszuprobieren. Jeder Kunde musste als Beweis für sein Können mit dem Gespann eine Acht fahren, erst dann durften sie mit ihrem Beiwagen nach Hause fahren. Alastair: „Nur ein einziges Mal hatten wir einen Typen, der es nicht wirklich verstand, wie man mit einem Gespann fährt. Etwas Talent braucht es schon, um gut Gespann zu fahren.“

### Introducing the

# SABISTON SIDECAR

## MKII

designmark

The ultimate in touring comfort. That's the Sabiston Sidecar MkII. Stylish lines, from the best in engineering design, extend to every inch of its rubber mounted, glass fibre body.

**LATEST TECHNOLOGY FEATURES INCLUDE:**

- Luxury foam padded seat, preventing fatigue on long journeys. Its low, body-forming shape enables the passenger to adopt the most comfortable riding posture.
- Eye catching Tail and Turn signal lights, easily seen by vehicles behind, ensuring visibility and safety.

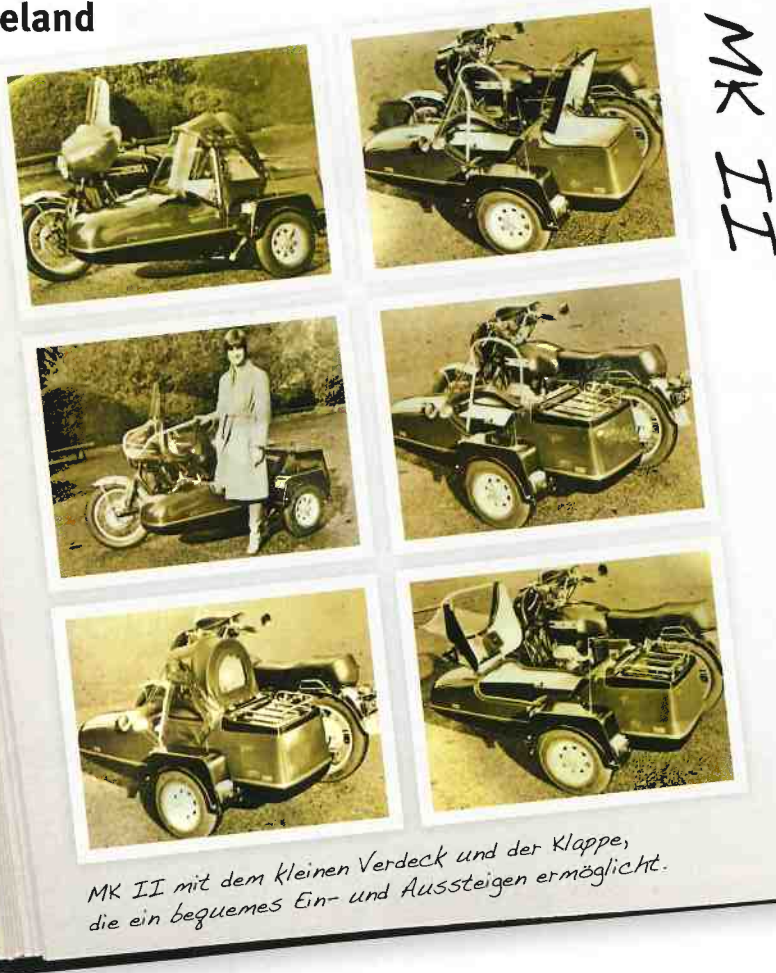
- Spring and oil dampened suspension, soft enough to take out the hardest bump but hard enough to stop dipping when cornering.
- Fully adjustable High Tensile ball fittings on the frame bottom and Clevis-type fittings on the top making removal and refitting quick and easy. No resetting is necessary.

For maximum comfort, attractive styling and engineering excellence, the roomy, lightweight Sabiston Sidecar MkII is the ultimate ride.



Werbespropekt mit dem Hinweis auf die Auszeichnung des Neuseeländischen Industrial-Design-Council.

**GESPANNE**



MK II mit dem kleinen Verdeck und der Klappe, die ein bequemes Ein- und Aussteigen ermöglicht.

MK II



Aktuell:  
Moto Guzzi  
California Sabiston  
Mark II Outfit.



Die blaue CX 500 mit den Comstarrädern von 1980 läuft heute noch.

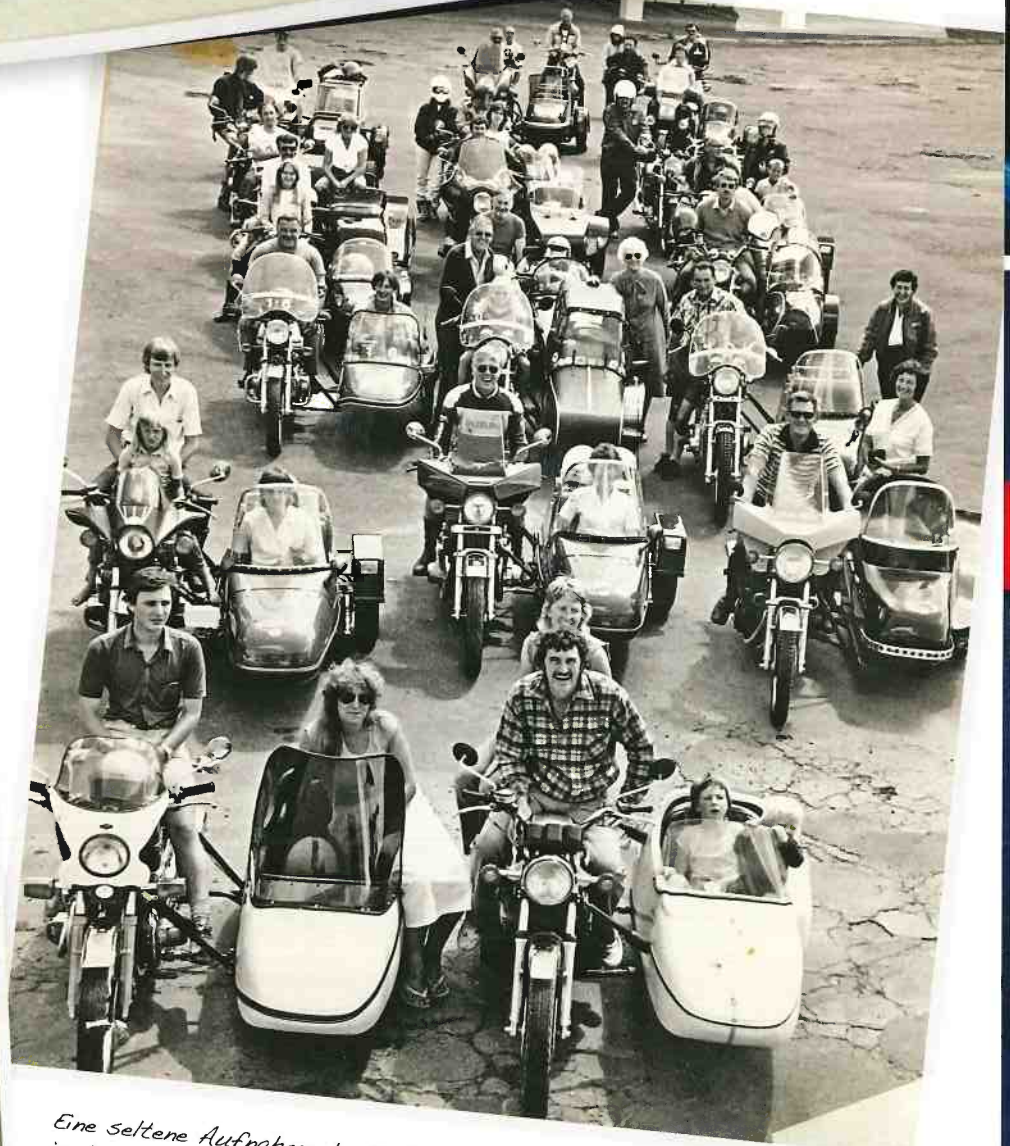
Unten: Alastair bei der Fertigmontage.



50  
9,90  
4 196678 108509

Alastair hatte zwar Personal in seiner Motorradwerkstatt, aber die wesentlichen Bauarbeiten erledigte er selbst. Vom Bootsbau aus Fiberglas bis zum Herstellen der Beschläge und Scharniere – und wie er uns versichert, machte er es gerne. Mitte der 80er Jahre verkaufte er das Motorradgeschäft und lebt jetzt als Ruheständler auf dem Land in Geraldine.

Uli Cloesen



Eine seltene Aufnahme der Sabiston Sidecar-Rally in den 1970er Jahren.

