

Sauer-Buell XB-12R/Wing Storm Racer

SPORTSCHAU

Wenn ein Sportgespann richtig viel Geld kostet, muss das Leistungsangebot entsprechend hoch sein. Oder aber der Spaß-Faktor – wie bei der Buell XB-12R von Sauer.

Gespanne mit Maschinen von Harley-Davidson gibt es jede Menge – darunter auch ernsthaft sportliche. Dagegen blieben Buell-Bikes bislang von der Gespannszene völlig unbeachtet. Nun wagte sich Sauer als erster Herstel-



Beindruckend: Vorderradführung im Star-Wars-Format

ler an die Sportler mit Harley-Herzen – und suchte sich mit der XB-12R gleich ein sehr kniffliges Projekt.

Denn der Alurahmen der XB ist nicht nur konsequent auf Leichtbau ausgelegt, sondern fungiert zudem als Sprittank. Die Hinterradschwinge ausgelegt, sondern fungiert zudem als Sprittank. Die Hinterradschwinge bunkert das Öl für die Trockensumpfschmierung des V-Twins. Als tragendes Teil für den Gespannbetrieb ist das Fahrgestell nicht geeignet, nachträgliche Schweißarbeiten zur Verstärkung bergen darüber hinaus die Gefahr von Undichtigkeiten.

Nun könnte man ein komplett neues Spezialchassis konstruieren, was nicht zuletzt einen separaten Benzintank samt passender Zuleitungen erfordern würde. Ein beachtlicher Aufwand, wie man sich unschwer ausmalen kann. Deshalb entschloss sich Sauer zu einem Kompromiss und baute um das Buell-Skelett einen Hilfsrahmen herum. Das Fahrgestell der XB-12R dient lediglich als Träger für die Anbauteile.

Während die Schwinge trotz der

Aufnahme eines breiteren Rades nach Einschätzung von Sauer weiter verwendet werden kann, muss die Vordergabel einer speziellen Radaufhängung weichen. Wie bereits bei der im letzten Jahr vorgestellten V-Rod adaptiert Sauer dazu die Achsschenkel lenkung vom Kynos-Gespann des französischen Herstellers Side Bike. Dabei übernimmt Deutschlands nördlichster Gespannbauer auch die ungewöhnliche 13-Zoll-Rädergröße. Die Leichtmetallfelgen stammen rundum von PLS.

Für die Federung setzt Sauer vorne auf White Power, im Heck bekommt der im Solobetrieb recht straffe Buell-Dämpfer eine stärkere Feder verpasst. Die aufwändige Schräglenker-Langschwinge für das Seitenrad stützt sich über ein Bilstein-Gasdruckfederbein ab. Praktisch: Dessen Federbasis lässt sich per Handrad vom Fahrersitz aus auf die jeweilige Zuladung im Boot einstellen.

Standesgemäß präsentieren sich auch die Bremsen. Per Pedal wird je



Fotos: Koenigbeck

eine Zange an allen drei Rädern aktiviert, die zweiten Grimeca-Sättel vorne und am Beiwagen sind an den Handhebel angeschlossen. Dabei hat Sauer ganz bewusst das Ansprechverhalten so abgestimmt, dass die griffigen Reifen erst bei relativ hohen Bedienkräften an ihre Haftgrenzen gelangen. Dadurch lässt sich das Gespann auch bei standesgemäß zügiger Fahrweise kontrolliert und spurstabil verzögern.

Überzeugen kann auch die mit einem 15-fach verstellbaren Hydraulikdämpfer bestückte Lenkung. Wer Gespanne mit Tele- oder Schwingengabel gewohnt ist, wird zunächst das indirekte Lenkverhalten ungewöhnlich finden. Doch dank hervorragender Spurhaltung und präziser Radführung fasst man zu diesem Dreier

HILFSRAHMEN

Da auf die Fahrwerke von Gespannen höhere Querkräfte wirken als bei Solomotorrädern, müssen die Basismaschinen in den meisten Fällen mit Hilfsrahmen verstärkt werden. Außerdem helfen diese angeschraubten oder angeschweißten Zusatzrahmen, den Seitenwagen anzubringen.



Komplettumbau ab 38 300 Euro: Aufwändige Modifikationen machen das Buell-Gespann zum teuren Vergnügen



schnell Vertrauen. Die gutmütigen Fahreigenschaften mit großem Grenzbereich rühren einerseits aus dem langen Radstand, andererseits aus den üppig bemessenen Werten für Spurweite und Seitenrad-Vorlauf, was die Kombination in Kurven extrem kippsicher macht.

Der Antrieb der XB-12R zählt selbst in der Klasse der V-Twins nicht zu den Top-Athleten. Das schmälert den Spaß aber keineswegs, solange man nicht den Fehler begeht, dieses Gespann auf der Autobahn auszupressen. Mit seinem bulligen Durchzug taugt der 101 PS starke Einspritzer hervorragend für flotte Landstraßeneinsätze. Am wohlsten fühlt er sich im Bereich zwischen drei- und fünftausend Touren.

Mit dem 15-Zöller muss er für Tempo 100 im fünften Gang lediglich 3000 U/min drehen – also ein idealer Motor für Fahrer, die hohe Drehzahlen nervös machen. Was aber keineswegs heißen soll, dass der Langhuber nach oben hinaus müde wird, wenn Sprints auf der Überholspur angesagt sind.

Allerdings gehen solche Temperamentsausbrüche mit zunehmenden Vibrationen einher. Pluspunkte sammelt die XB-12R nebenbei mit re-

lativ moderatem Spritverbrauch sowie dem wartungsarmen Zahnriemenantrieb.

Prinzipiell stehen auch schlichtere und damit preisgünstigere Seitenwagen aus dem Sauer-Programm zur Wahl. Der hier gezeigte Wing Storm Racer hat den entscheidenden Vorzug, dass er genug Platz bietet, um den Familienanhang samt umfangreicher Picknick-Utensilien spazieren zu fahren. Auf der anderen Seite lässt sich das komplette Heckabteil mit wenigen Handgriffen demontieren, damit der Schmiermaxe bei schnellen Runden auf dem Nürburgring genug Bewegungsfreiheit zum Turnen hat.

Gewiss gibt es eine ganze Reihe Gespanne, die vergleichbaren Spaß auch für deutlich kleineres Geld ermöglichen. Doch wenn nüchternes Kalkül alle Kaufentscheidungen bestimmen würde, hätten Benelli oder Ferrari bestimmt längst Konkurs anmelden müssen.

Axel
Koenigsbeck



Ohne geht's nicht: Das Stahlgeflecht stabilisiert den mit Super bleifrei befüllten Originalrahmen

Hat jemand mein Vorderrad gesehen? Sauer krepelte die Fahrwerksgeometrie der XB-12R völlig um



TECHNIK

SAUER-BUELL XB-12R/ WING STORM RACER

Motor: Zweizylinder-Viertakt-V
Hubraum: 1202 cm³
Leistung: 75 kW (101 PS)
bei 6600 U/min
Max. Drehmoment: 110 Nm bei
6000 U/min

Luftkühlung, Elektrostarter,
Fünfgang-Getriebe, Zahnriemen
Rahmen: LM Brückenrahmen mit
Zweischleifen-Stahlrohrrahmen

Seitenwagen: angeschraubter
Stahlrohrrahmen, Vierpunktanschluss

Radführung v.: Achsschenkelenkung,
50 mm Federweg

Radführung h.: Zweiarmschwinge,
Zentralfederbein, 100 mm Federweg

Radführung Seite: gezogene
Schräglenker-Langschwinge,
50 mm Federweg

Bereifung v/h/S: 175/50 R 13 /
185/55 R 15 / 175/50 R 13

Radstand: 1750 mm

Spurbreite: 1435 mm

Wendekreis re./li.:
7,98/8,08 + 2 x Spur

Gewicht vollgetankt: 320 kg

Zul. Gesamtgewicht: 750 kg

Tankinhalt: 14 Liter

Kraftstoffverbrauch: ca. 7,5 l/100 km

Höchstgeschwindigkeit: ca. 180 km/h

Preise: Komplettgespann 48 400 Euro,
Komplettumbau ab 38 300 Euro

Hersteller: Sauer,
Ellerüher Weg 2-4,
24398 Brodersby, Tel 04644/893,
info@mueller-gespanne.de,
www.sauer-sidecar.de