

MOTORRAD

GESPANNE

**GRÖSSTER GESPANN-
ANZEIGEN-MARKT**





Charakterfrage



Außergewöhnlich, einmalig, sensationell! Es gibt viele Eigenschaften, die zwei Gespanne aus der Werkstatt von Peter Sauer kennzeichnen. Aber es bleibt eine Charakterfrage, ob man sich eher mit dem auf Showbike getrimmten V-Rod-Gespann oder mit dem martialisch anmutenden Buell-Dreirad anfreundet.

Die Idee zu diesem Gespann hatte ich schon lange. Mit Harley-Pfeiffer aus Kamen und der Firma Müller-Gespanne habe ich Partner gefunden, mit denen ich das Projekt realisieren konnte“, erklärt Peter Sauer und deutet auf das Harley-Davidson-V-Rod-Gespann. „Ich wusste genau, wie es aussehen sollte, und genau so ist es auch geworden.“ Vielleicht wird es wieder ein Show-Winner wie vor drei Jahren sein erstes V-Rod-Gespann. Es heimste für seinen Besitzer Erwin Böckmann jede Menge Pokale ein und wurde unter anderem in Daytona Beach ausgezeichnet. Zur Daytona Bike Week trifft sich alljährlich die Custom-Elite. Ein Pokal für ein Fahrzeug aus Europa ist schon eine besondere Ehre.

Das neue Projekt geht noch einen Schritt weiter – in jeder Hinsicht. Nicht nur das Fahrwerk wurde weiterentwickelt. Die Karosserie ist Renaissance und Evolution des Side-Bike-Comanche: Ein Beiwagen, der nicht nur Fahrspaß verspricht, sondern auch hält. Ohne dass wir uns jetzt auf technische Details versteifen – mit dem V-Rod-Gespann exportiert Peter Sauer Qualität und Ideenreichtum der gesamten deutschen Gespannbranche in alle Welt. Denn eines ist sicher: Dieses Gespann wird durch die einschlägige Presse gereicht wie ein wertvolles Juwel. Dazu trägt auch eine offizielle Pressemitteilung von Harley-Davidson Deutschland bei.

Legen wir die Euphorie kurz beiseite und sehen wir uns die Elemente an, die die Grundlage für dieses außergewöhnliche Ergebnis bilden. Die abgeänderte Vorderradführung stammt von Side-Bike. Statt des 13-Zoll-Rades des Kyrnos montiert Peter Sauer einen 14-Zöller. Das harmoniert besser mit dem gigantischen Schlappen der Größe 255/35 ZR 16 im Heck. Dafür musste die Hinterradschwinge verbreitert werden. Diese Aufgabe wurde dem Spezialisten Rick's überlassen, der den Umbau nun als Standard für Solo-V-Rods im Programm hat.

Einzigartig ist die neue Form der Tankatrappe, an die sich eine wunderschöne Polyesterverkleidung des Steuerkopfs anschließt. Auch Sitzbank und Heck sind eine Eigenentwicklung. Von dem ursprünglichen Comanche-Boot ist nur noch das Konzept der Sitzposition geblieben. Das Polyesterteil wurde an insgesamt 27 Stellen geändert. Auffällig sind die Lufteinlässe in der Front und die komplett geänderte Beleuchtung. Der freie Raum für das bei Side-Bike gelenkte Beiwagenrad wurde geschlossen.



Spurbreite 1460 Millimeter. Durch das flache Boot schätzt man das Gespann schlanker ein. Aber der Hebefarm der Spurbreite sorgt auch ohne Passagier für reichlich Bodenkontakt in Rechtskurven.

Dagegen wird nur Kennern auffallen, dass die ganze maschinenseitige Form entsprechend angepasst ist. Im Heck findet man nun einen kleinen von hinten zugänglichen Stauraum. Und im Bug unter der Formel-1-Nase wurde geschickt ein Zusatztank platziert. „Die Sitzposition des Beifahrers ist sehr hecklastig. Mit dem Tank an dieser Stelle erreichen wir eine günstigere Gewichtsverteilung und damit bessere Fahreigenschaften“, erklärt Peter Sauer die im Gespannbau sehr unübliche Position des Zusatztanks.

Motorrad und Lenkung werden von einem Zusatzrahmen aufgenommen, der das Motorrad regelrecht umschließt. Das hat noch einen sehr wichtigen Vorteil für den Fahrer: Die Fußrasten können nun an den unteren Zusatzrohren je nach Körpergröße oder Wunsch an jegliche Stelle montiert werden.

Entgegen mancher Meinung in der Custom-Branche, dass ein Fahrzeug in erster Linie gut aussehen muss, vertritt Peter Sauer kompromisslos die Auffassung der uneingeschränkten Fahrbarkeit. Und die besitzt das V-Rod-Gespann fraglos in hoher Vollen- dung. Der Harley-Twin ist ohne Zweifel der richtige Antrieb für dieses Gespann. Der ge-

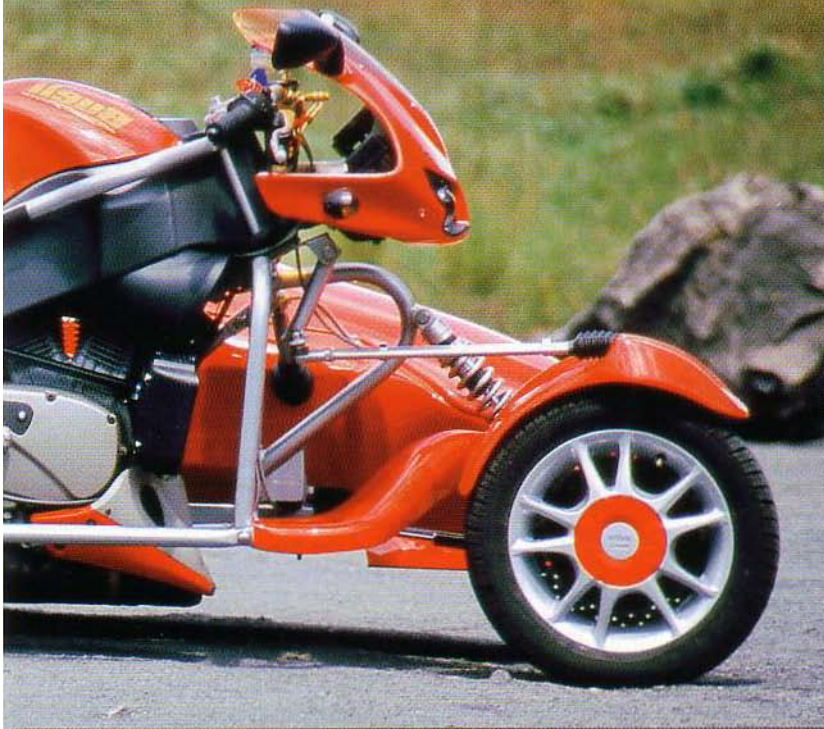


Der Zusatztank ist im Bug eingebaut. So wird bei gefülltem Tank die hecklastige Sitzposition des Beifahrers ausgeglichen.

waltige Anritt von unten, der nie endende Vorwärtstriebe und die einzigartige Art und Weise, mit der der Motor vorwärts donnert, machen den optischen Eindruck physisch erlebbar. Dass die Lenkung für unbeirrbares Geradeausfahren ausgelegt ist, muss man als

Eingeständnis sehen. Immerhin erreicht das Gespann eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h auf dem Tacho. Wer fragt hier nach der tatsächlichen Geschwindigkeit, wenn eine breite Autobahn zum engen Hohlweg schrumpft?

BUELL XB 12 R FIREBOLT/GESPANN



Die Buell XB 12 R Firebolt ist sicher eines der ungewöhnlichsten Motorräder, die dieses Jahr für Gespannbetrieb verpflichtet wurden. Das Projekt wurde von Buell mit dem Motorrad unterstützt.



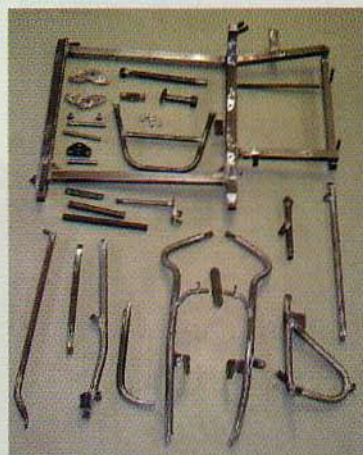
Spurbreite 1434 Millimeter. Die Breite der flachen Flunder darf man nicht unterschätzen.

Das Buell-Gespann ist ein Hammer. Unter dir nageln zwei Zylinder mit rauchiger Stimme einen Song, als hätte ihnen Joe Cocker seine Stimme geliehen. Drive away statt sail away ist Programm – nur schneller und handlicher als ein behäbiges Segelschiff. Super aus der Zapfsäule ist der Stoff, der die Träume antönt.

Eine sehr elegante Lösung hat Peter Sauer für den Hilfsrahmen gefunden. Das filigrane Serienchassis der Buell ist alles andere als gespanntauglich. Der Hilfsrahmen aus Stahlrohr schmiegt sich um das Aluminiumgerüst der Buell, als wäre er von einem Designer absichtlich dafür entworfen worden. Am Steuerkopf ist das Stahlteil mit zusätzlichen Lagern befestigt. Vorn führt eine abgeänderte Kyrnos-Achsschenkelenkung ein 13-Zoll-Rad mit Yamaha-Bremsanlage, hinten in der breiten Aluminiumschwinge sorgt ein breiter 185/55 x 15-Reifen und ein abgeändertes originales Federelement für Bodenkontakt. Der Sauer-Wing-Storm-Racer-Beiwagen hat einen mit wenigen Handgriffen demontierbaren Kofferraum.

Das ist für Gespannfahrer gedacht, die neben dem Alltagsbetrieb gelegentlich dem Ruf der Rennstrecke folgen.

Das martialische Einrasten des Anlassers ist der Gong zur ersten Runde und das darauffolgende mechanische Stakkato des Motors wie der frenetische Beifall der Zuschauer in der Erwartung eines außerordentlichen Fahrerlebnisses. Man wird nicht enttäuscht. Ungewöhnliche Charaktereigenschaften wie der raue Motorlauf oder die handliche Lenkung, gepaart mit spurstabilem Geradeauslauf, beeindrucken nachhaltig. Dieses Gespann vergißt man nicht!



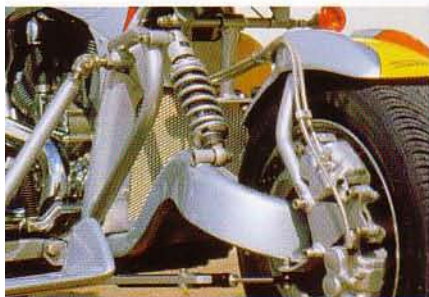
Das sind alle Stahlteile, die für den Gespannubau der Buell angefertigt werden müssen.



101 PS bei 6600/min wuchtet die Kurbelwelle Richtung Hinterrad. Und mit dem satten Drehmoment von 109 Nm werden die Straßen auf und um den Nürburgring zur bevorzugten Spielwiese des Zweizylinderhammers.



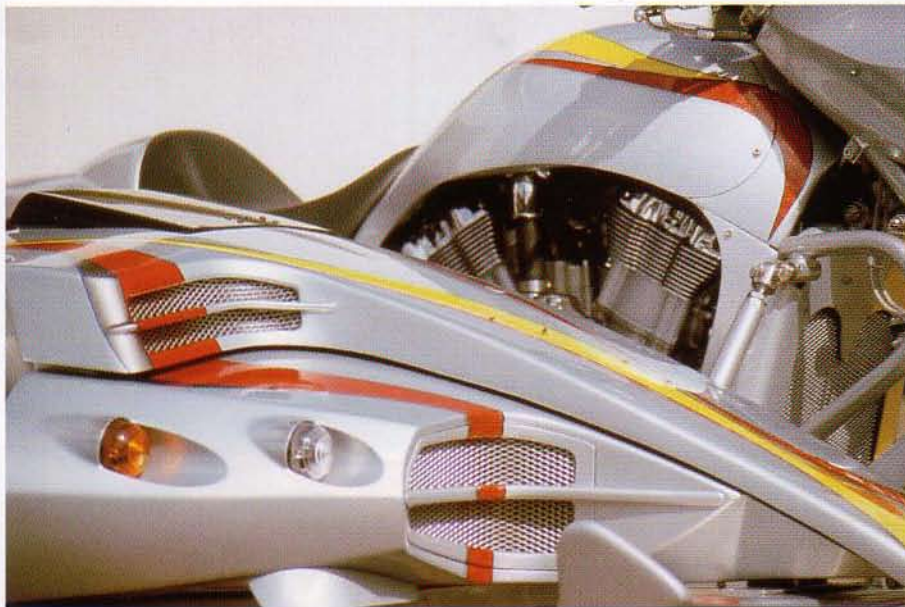
Das Buell-Gespann lässt die Besatzung nie darüber im Unklaren, dass für den Vortrieb ein Verbrennungsmotor sorgt.



urch die Abdeckung erhält die geänderte Kyrnos-
enkung ein eigenständiges Gesicht. Die Haube
wahlweise aus GFK oder Kohlefaser – kann
uch auf serienmäßige Kyrnos-Gespanne
werden.

Wichtiger im heutigen Straßenverkehr
ind die Elemente, die das Fahrzeug aus
gal welcher Geschwindigkeit wieder zum
tillstand bringen: Das ist bei diesem Ges-
pann eine Integralbremse, bei der mit dem
uß alle drei Räder und mit der Handbremse
: ein zweiter Sattel im Vorder- und Beiwa-
enrad angesteuert werden.

Das V-Rod-Gespann ist kein Beispiel da-
ir, dass Peter Sauer nun abhebt. „Auch
renn es verrückt aussieht, so bleiben wir
och unseren Wurzeln treu und bauen
elbstverständlich weiterhin ganz normale
espanne“, entgegnet er unserer sicher-
ch provokativen Frage und stellt uns die
egenfrage: „Oder darf ein Gespannbauer
icht seine eigenen Vorstellungen einmal
realisieren?“ Und ergänzend fügt er hinzu:
Wir planen derzeit einen weniger aufwen-
igen Umbau der V-Rod.“



Man kann sagen was man will, aber der Umbau
des Comanche-Bootes ist ein handwerkliches und
stilistisches Meisterwerk.

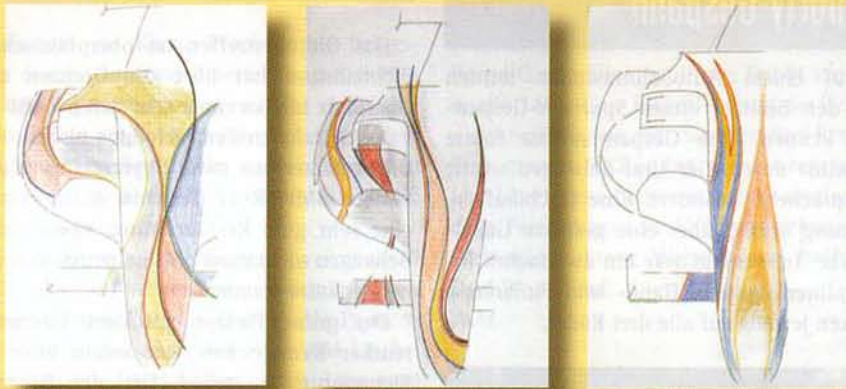
Um sich ausschließlich dem Gespannbau
widmen zu können, kümmert sich um den
Vertrieb der Sauer-Produkte die Firma Mül-
ler-Gespanne im gleichen Hause. „Das lässt
mir mehr Zeit für das, was mir immer schon
Spaß machte: Entwicklung und Fertigung
der Gespanne“, äußert sich Peter Sauer zu
der Firmenumstrukturierung. Das V-Rod-
und das Buell-Gespann bestätigen diese
Maßnahme.

Seit über 100 Jahren strah-
len Bikes aus Milwaukee
eine gewisse Faszinati-
on aus. Allein mit einer

Fahren statt Quatschen. Das V-Rod-Gespann
ist trotz seines ungewöhnlichen Äußeren eine
Fahrmaschine. Reden muss man bei jeder Pause
sowieso genug. Die Fragen zu diesem Gespann
nehmen dann kein Ende.



FARBE ALS GESTALTUNGSELEMENT



Farben können die verschiedensten Reaktionen und Assoziationen im Menschen auslösen. Dabei sind die gemachten psychologischen Empfindungen nicht nur abhängig von den individuellen Erfahrungen, sondern werden auch durch jahrhundertealte Überlieferungen bestimmt. Durch den gezielten Einsatz von Farbe kann der Bildautor den Blick des Betrachters beeinflussen. Ein Bildteil, das in hellen oder hoch gesättigten Farben gemalt wurde, wird beispielsweise länger betrachtet als ein Bildelement in sehr dunklen oder Pastellfarben. Eine Vielzahl von Farben können beim Betrachter gewisse Stimmungen und Gefühle erzeugen. Dabei sollten physiologische und ästhetische Gesichtspunkte beachten werden: Farben bestimmen unser Leben, ordnen durch Signalkraft und steuern unbewusst unser Verhalten.

Die Lackierung eines Gespanns steuert unbewusst unsere Eindrücke. Mehrere Entwürfe des Airbrush-Studios Uwe Gollmar wurden firmenintern tagelang diskutiert und Außenstehende über ihre Meinung befragt.

Die Abbildungen zeigen drei Gestaltungskonzepte.



Am fertigen Gespann lässt sich der aufwendige Hilfsrahmen nur erahnen.



Die Front-Tank-Sitzbank-Heckkombination ist eine Einzelanfertigung. Sie verleiht der V-Rod eine neue und eigenständige Linie und ist auch für Solomaschinen zu erwerben.



Immer wieder wurde das Comanche-Boot der V-Rod zur Seite gestellt und geändert.



Das Heck mit dem fetten 255/35 ZR 16-Reifen und der schlanke Heckbürzel sind eine Offenbarung.

TECHNIK

Sauer-sidecar-international/V-Rod-Gespann mit Formel-1-Design-Studie

Motor:

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, vier Ventile pro Zylinder über je zwei obenliegende Nockenwellen angetrieben, Bohrung x Hub: 100 x 72 mm, Hubraum 1130 cm³, Leistung 86 kW (117 PS) bei 8300 U/min, maximales Drehmoment 105 Nm bei 6600 U/min, Batterie 12 V/18 Ah

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit angeschraubten und angeschweißten Verstärkungen und Anschlüssen, Achsschenkelenkung, verbreiterte Zweiarmschwinge hinten mit Bilstein-Gasdruck-Federelementen

Bremsen:

Ein Integralbremssystem verzögert alle drei Räder, Handbremse steuert je einen Bremsattel am Vorder- und Beiwagenrad.

Bereifung:

Vorn: 165/60 R 14 auf LM-Rad 5,5 x 14
Hinten: 255/35 ZR 16 auf LM-Rad 10 x 16
Beiwagen: ... 175/50 R 13 auf LM-Rad 5,5 x 13

Abmessungen Gespann

Radstand: 1830 mm
Spurbreite: 1460 mm
Vorlauf: 565 mm
Vorspur: 55 mm
Nachlauf VR: 35 mm

Gewichte

Leergewicht: 450 kg
Zul. Gesamtgewicht: 750 kg

Höchstgeschwindigkeit: etwa 200 km/h

schlaun Marketingstrategie ist das nicht zu erklären, auch wenn sie heute einen gewichtigen Anteil am Erfolg der Harley-Davidson-Motorräder hat.

Das Sauer-Gespann visualisiert diese Harley-Leidenschaft auf seine ganz eigene Weise, die nur der nachvollziehen kann, der auch davon ergriffen wird. Über Preise redet man dann nicht mehr. Höchstens so viel, dass der Traum mit einem wahlweisen Umbau einer V-Rod und Standard-Boot ab etwa 7956 Euro beginnt. ■

Martin Franitza