

BMW S 1000 RR

Triumph Rocket III

Ural Sondermodell Zarja

Tests · Technik · Termine



Ural Zarja



BMW R 1200 R Classic



Triumph Triple



LEICHTES SPIEL



WENN EIN MOTOR FÜR SIEGFÄHIGE STRASSENRENNGESPANNE TAUGT, KANN ER FÜR EINEN DREIRÄDRIGEN SUPERSPORTLER MIT STRASSENZULASSUNG KEINE SCHLECHTE WAHL SEIN. WIE MÜLLER-SAUER MIT IHRER AUF LEICHTBAU GETRIMMTEN BMW S 1000 RR BEWEISEN.

Satte 193 PS für gerade einmal 310 Kilo inklusive vollem Sprittank – da kann man sich schon ausmalen, dass es mit der von Müller-Sauer aufgebauten BMW S 1000 RR richtig vorwärts geht. Und um es gleich vorwegzunehmen: Auf öffentlichen Straßen lässt sich das volle Potenzial eines solchen Renners nicht ansatzweise ausschöpfen. Vielmehr braucht die BMW Auslauf auf abgesperrten Rundkursen. Doch im Falle des Müller-Gespannes erlaubt die Straßenzulassung, schon auf dem

Weg zur Rennstrecke seinen Spaß zu haben.

Doch weil Leichtbau eines der Hauptziele bei der Konzeption dieses Gespannes war, verzichtet der Wing Storm Racer in der Supersport-Ausführung auf eine doppelschalige Karosserie ebenso wie auf eine klappbare Haube. Zudem schrumpften seine Erbauer ihn in Länge und Breite – was nicht nur einige Kilo spart, sondern auch für harmonische Proportionen neben der kompakten S 1000 RR sorgt. Solcherart „gehoppt“

bringt der Wing gerade noch 75 Kilo auf die Waage und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur niedrigen Gesamtmasse.

Keine Kompromisse geht das norddeutsche Duo bei der Dimensionierung der Fahrwerkkomponenten ein. Damit die BMW den hohen Belastungen artgerechten Einsatzes als Gespann standhält, verstärken Elsbeth Müller und Peter Sauer deren Alu-Brückenchassis mit einem angeschraubten Zusatzrahmen. Die Führung des Alutec-Vorderrades mit 175/55er Bereifung übernimmt die Achsschenkellenkung MSA (Müller-Sauer-Achsschenkellenkung) mit justierbarer Lenkübersetzung.

Das Standard-Verhältnis beträgt 1:1. Ebenfalls lassen sich Nachlauf und Radsturz individuell und unabhängig voneinander einstellen.

Im Heck verbaut Müller-Sauer ein ebenfalls von Alutec stammendes LM-Rad in 5,5 x 15 Zoll

mit der Bereifung 185/55. Fans solcher Dreiradrenner mögen angesichts dieser zurückhaltenden Dimensionierung die Nase rümpfen. Doch trumpfen die „schmalen“ Reifengrößen mit Gewichtsersparnis ebenso wie mit einem reduzierten Rollwiderstand. Außerdem lassen sich ausgewogene Fahreigenschaften, speziell auf welligem Asphalt, leichter realisieren als mit Superbreitreifen.



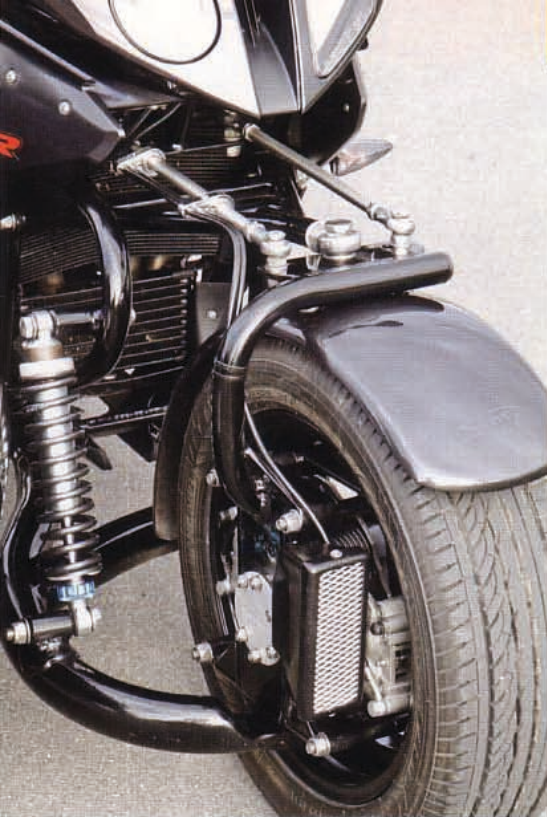
Ja: Man kann mit der S 1000 RR und dem Wing Storm Racer auch touren. Nur bitte nicht unbedingt bis ans Nordkapp.

Zur Bremsanlage gehören zwei Grimeca-Sättel vorne und am Seitenrad sowie zwei BMW-Zangen hinten. Die vordere Bremsscheibe stammt von ABM, am Beiwagen ist eine abgeänderte und gelochte Scheibe samt Radnabe vom VW Golf I adaptiert. Die Zangenpaare an allen drei Rädern erlauben eine Kombination als vollwertiges Doppel-Integralsystem: Sowohl mit der Hand- als auch mit der Fußbremse werden immer alle Räder verzögert. Lufthutzen sorgen dabei für zusätz-

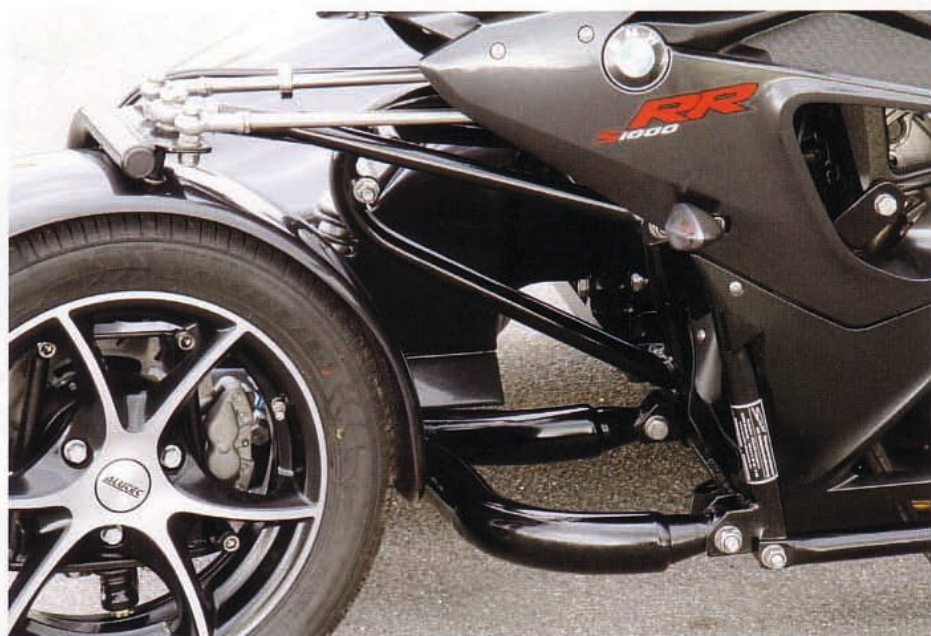
liche Kühlung. Im Rahmen unserer Probefahrten konnten wir nicht ausloten, ob diese bemerkenswert leistungsfähige Anlage auch im Rundstreckenmodus standhält. Doch da Elsbeth Müller und Peter Sauer sie auf ihren Rennstreckentests basierend entwickelt haben, darf man Funktionsfähigkeit auch unter Extrembedingungen annehmen.

Die Federung übernimmt vorne ein GV-Gasdruckdämpfer von Bilstein, der sich in Zug- und Druckstufe einstellen lässt. Ebenfalls stützt sich die Schräglenker-Langschwinge für das Seitenrad über ein Bilstein-Dämpferelement





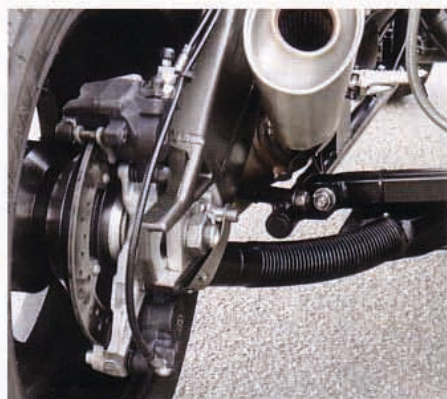
Präzise: MSA-Achsschenkellenkung mit verstellbarer Geometrie.



Sicher ist sicher: Die vorderen Vierkolbenzangen samt ABS-Scheibe sind in zwei Verbundbremsanlagen eingebunden.



Alles unter Kontrolle: Der Drehzahlmesser dominiert im Cockpit.



Exklusiv: Auch das Hinterrad verzögern zwei Bremssättel mit Zwangsbelüftung.



Angepasst: BMW-Monoshock mit härterer Feder und um 60 Prozent erhöhter Dämpfung.

ab. Dessen Federvorspannung lässt sich per Handrad um 20 mm vom Fahrersitz aus verstellen. Dabei beträgt die Übersetzung eins zu eins, sodass man am Justierrad erkennen kann, wie weit die Feder vorgespannt ist. Im Heck ist das Dämpferelement der Basismaschine mit einer härteren Feder kombiniert und die Dämpfung um 60 Prozent erhöht.

Mit den sechs Zentnern Kampfgewicht zuzüglich Besatzung hat der Reihenvierzylinder leichtes Spiel. Auch wenn er auf Drehzahlen ausgelegt ist, reicht der Durchzug unter 6000/min allemal, um auf der Landstraße angemessen zügig unterwegs zu sein. Gegen die hubraumstärkere K 1300 S gerät der Tausender in dieser Disziplin keineswegs ins Hinter-

treffen. Vergleicht man die Durchzugswerte der Solomaschinen, blieben beide Maschinen sogar gleichauf, wenn man die S 1000 RR mit einem der üblichen Tourensportboote kombinieren würde – wie dies bei der K in aller Regel geschieht. Anders verhält sich dies mit dem Kraftstoffkonsum. Bei halbwegs angepasster Fahrweise auf Stadt- und Landstraßen bleibt der Verbrauch zwar unter zehn Litern, doch bereits unter solchen Bedingungen geben sich die K-Motoren sparsamer.

Lässt man der S 1000 RR freien Lauf, erweist sich der fahrwerktechnische Aufwand, den Müller-Sauer betreiben, umso mehr als notwendig. Durch den niedrigen Schwerpunkt sowie die relativ üppigen

Spur- und Vorlaufwerte liegt das Gespann recht satt. In Rechtskurven ist ein mittunender Beifahrer allerdings unverzichtbar, sofern man das enorme Dynamikpotenzial halbwegs nutzen möchte. Das MSA-Lenkarrangement vermittelt ein sehr direktes Fahrgefühl bei untadeliger Lenkpräzision. Nach eigenen Angaben hat Betriebsleiter Sauer die Reibung und damit das Losbrechmoment der Gelenke minimiert, was sich in feinfühligem Ansprechverhalten niederschlägt.

Dass sich mit derart vielen PS beliebig Kapriolen produzieren und auch die Reifen an ihre Grenzen bringen lassen, liegt auf der Hand. Doch wer sich um einen „runden“ Fahrstil bemüht, wird beruhigt feststellen, dass das für solche lei-

TECHNIK

Müller-BMW S 1000 RR

Motor: Flüssiggekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Hubraum 999 cm³, Leistung 142 kW (193 PS) bei 13.000/min, max. Drehmoment 112 Nm bei 9750/min, Lichtmaschine 350 Watt, Batterie 12 V/10 Ah, Elektrostarter

Fahrwerk: Verstärkter LM-Verbundbrückenrahmen, vorne Längslenker, einem Bilstein-GV Gasdruckdämpfer, Achsschenkellenkung, hinten LM-Zweiarmschwinge, in Dämpfung und Federung angepasstes Zentralfederbein, Federwege 75/100 mm, LM-Gussräder

Bremsen: Zwei Vierkolben-Bremszangen mit 276-mm-Brems-scheibe vorn, zwei Einkolbenzangen mit 220-mm-Brems-scheibe hinten, Handbremse v./h./S., Pedal v./h./S.

Bereifung:
 Vorn:..... 175/55 R 17
 Hinten:..... 185/55 R 17

Beiwagen:
 Karosserie:.. Wing Storm Racer open
 Radführung:
 Schräglenker-Langschwinge
 Bereifung:..... 175/55 R 17
 Federbein:..... Bilstein
 Federweg:..... 60 mm
 Scheibenbremse:..... 207 mm
 zwei Zweikolbensattel
 Sitzbreite:..... 80 cm
 Fußraumlänge:..... 130 cm

Abmessungen Gespann:
 Radstand:..... 1755 mm
 Spurbreite:..... 1325 mm
 Vorlauf:..... 470 mm
 Vorspur:..... 35 mm
 Nachlauf VR:..... 35 mm
 Wendekreis rechts (Mitte HR): 7,37 m
 Wendekreis links (Mitte SR): 10,22 m

Gewichte:
 Leergewicht vollgetankt:..... 310 kg
 Zul. Gesamtgewicht:..... 700 kg
 Mittlerer Kraftstoffverbrauch:
 ca. 9,5 l/100km Supersport
 Höchstgeschwindigkeit: ca. 225 km/h
 Preise:..... Umbau ab 23.000 Euro

Hersteller: Müller-Sauer
 24398 Brodersby, Tel 04644/893
 www.mueller-gespanne.de



Turngerät: In Rechtskurven finden engagierte Beifahrer Platz und sicheren Halt.



Ergonomisch: Lenkerstummel mit durchdachten Schalteneinheiten.

stungsstarken Gespanne typische Untersteuern in Linkskurven nicht schlagartig einsetzt, sondern sich dank der guten Haftung des Vorderreifens kalkulierbar ankündigt. Und falls der Belag nicht topfeben ist, vereitelt die Federung, dass das Rad unkontrolliert den Bodenkontakt verliert.

Grundsätzlich kombiniert Müller-Sauer die S 1000 RR auch mit einem hinten geschlossenen Beiwagen. Jedoch bietet der Wing Storm Racer mit seinem weit heckwärts und zudem niedrig platzierten Sitz insbesondere für die Gewichtsverlagerung nach rechts hinreichende Bewegungsfreiheit. Schließlich kann man sich flach hinter dem Kotflügel aus dem Boot lehnen, ohne dass eine Karosseriekante stört. Dabei reicht die flache Scheibe, um den Fahrtwind recht effizient abzuhalten. Mitfahrerin Agnes empfand ihren Arbeitsplatz jedenfalls als recht bequem. Weitere Reisen würden ihr im Racer allerdings nicht unbedingt behagen.

Dass die S 1000 RR genug Dampf hat, um ambitionierte Sportfahrer nicht zu enttäuschen, hatten wir bereits bei der Vorstellung der Ruko-Umbauten betont. Wäre das anders, würde Jörg Steinhausen (s. unsere Vorstellung seines Rennspannes in dieser Ausgabe) auf der Jagd nach Sieg und Titel gewiss nicht auf den BMW-Vierer setzen. Für den Hausgebrauch bedarf es allerdings keines Monocoque-Chassis oder sonstigem Racing-Equipments. Ein Fahrwerk wie das von Müller-Sauer erfüllt da allemal seinen Zweck. ■

Axel Koenigsbeck
 ak@motorrad-gespanne.de

Nimm leicht: Mit 193 PS und lediglich 310 Kilo Kampfgewicht zeigt dieses Supersportgespann meistens seine Heckseite.

