

25 Jahre Gespannbau Peter Sauer

Gespanne als Passion, die einen durch das ganze Leben begleitet. Peter Sauer ist einer davon, den die Faszination Dreirad nie losgelassen hat. Damals, vor über 30 Jahren, gab es einen Gespannfahrer, der von einem Treffen zum anderen fuhr und unter dem Boot seines Dnepr-Gespannes mit BMW-Motor immer eine Schublade hatte. Gefüllt war sie mit Ersatzteilen und Werkzeug – jederzeit griffbereit. Ein

Defekt am Gespann nötigte ihn höchstens zu einem technischen Halt. Das Problem wurde am Straßenrand behoben. Nebenbei schrieb er unter dem Namen „Sausi“ Artikel für Motorradzeitschriften, vor allem für die Zeitschrift Stress-Press.

1980 machte er seine Leidenschaft zum Beruf. Im norddeutschen Karby richtete sich der Kfz-Mechanikermeister eine Motoreninstandsetzung in der Garage ein. Die Gespanne blieben nicht aus.

1989: Fotoaufnahmen am Strand. Nur mit vereinten Kräften haben wir das umgebaute Russengespann wieder auf die Straße bekommen.





1989: Ungewöhnliche Lackierungen kennzeichneten schon in frühen Jahren Arbeiten von Peter Sauer. Ein BMW-R-45-Gespann mit seinem eigenen Greif-II-Beiwagen.



Ein Designer entwickelte den Falke-Beiwagen, der 1992 in Verbindung mit einem Suzuki-Umbau präsentiert wurde.



Auch ein ungewöhnliches Gespann: BFG mit Greif-II-Beiwagen. An diesem Gespann zeigte Peter Sauer auch die von ihm aufgelegten Federstreben.

BMW-, MZ- und Moto-Guzzi-Fahrer gaben sich die Klinke in die Hand. Zusätzlich widmete er sich im Laufe der Zeit den Russen und deren Umbauten auf BMW-Motoren. Er importierte Jupiter-Beiwagen, Ural- und Dnepr-Gespanne.

Es war die stetige Nachfrage nach neuen Umbauten, die ihn dazu drängte, Fahrwerkskomponenten selbst herzustellen: Die Vorderradschwinge mit stufenlos verstellbarem Nachlauf, das Schräglenkerlangschwingerfahrwerk, Verbundräder. Immer mehr löste er sich von Zulieferern wie EML oder EZS und verfolgte konsequent eine eigene Linie. Seine Gespannumbauten auf Basis von BMW-2V-Boxer und Moto Guzzi ergänzte er bald mit einem interessanten Mittelklasse-Gespann. Die preiswerte Suzuki GS 500 fand jedoch kaum Abnehmer. Die Kunden kauften lieber die leistungsstarken und auch teuren Gespanne.

Die Vorstellung dieses Fahrzeuges mit dem neuen Falke-Beiwagen brachte jedoch einen Stein ins Rollen. Es sprach sich herum: An der Ostsee, da ist ein Gespannbaauer, der macht auch alles. Es folgte ein Ge-

spannumbau mit der Honda CB Seventy und die Präsentation des Wing-Beiwagens. Mit dem Wing Super Sport und den Breitreifengespannen begann für Peter Sauer die sportliche Ära mit Rennerfolgen bei Moto aktiv und anderen Rennen. Die Belastung der verschiedensten Gespanne auf der Rennpiste gab wichtige Impulse für die weitere Serienfertigung.

Die Nachfrage nach Sauer-Produkten wuchs schnell, so dass ständig die Betriebsräume vergrößert und letztlich 1997 auch umgezogen und das Personal aufgestockt wurde. Bis zu zwölf ausgebildete Fachleute halfen zu Spitzenzeiten, der Auftragsflut Herr zu werden. Ein Verkäufer wurde eingestellt. Der Export florierte.

Mehr und mehr wurde Peter Sauer als Organisator, Planer und Buchhalter denn als Techniker gefordert. Es fehlte ihm der persönliche Kontakt zu seinen Kunden, und er stellte sich die Frage: Will ich das? Seine



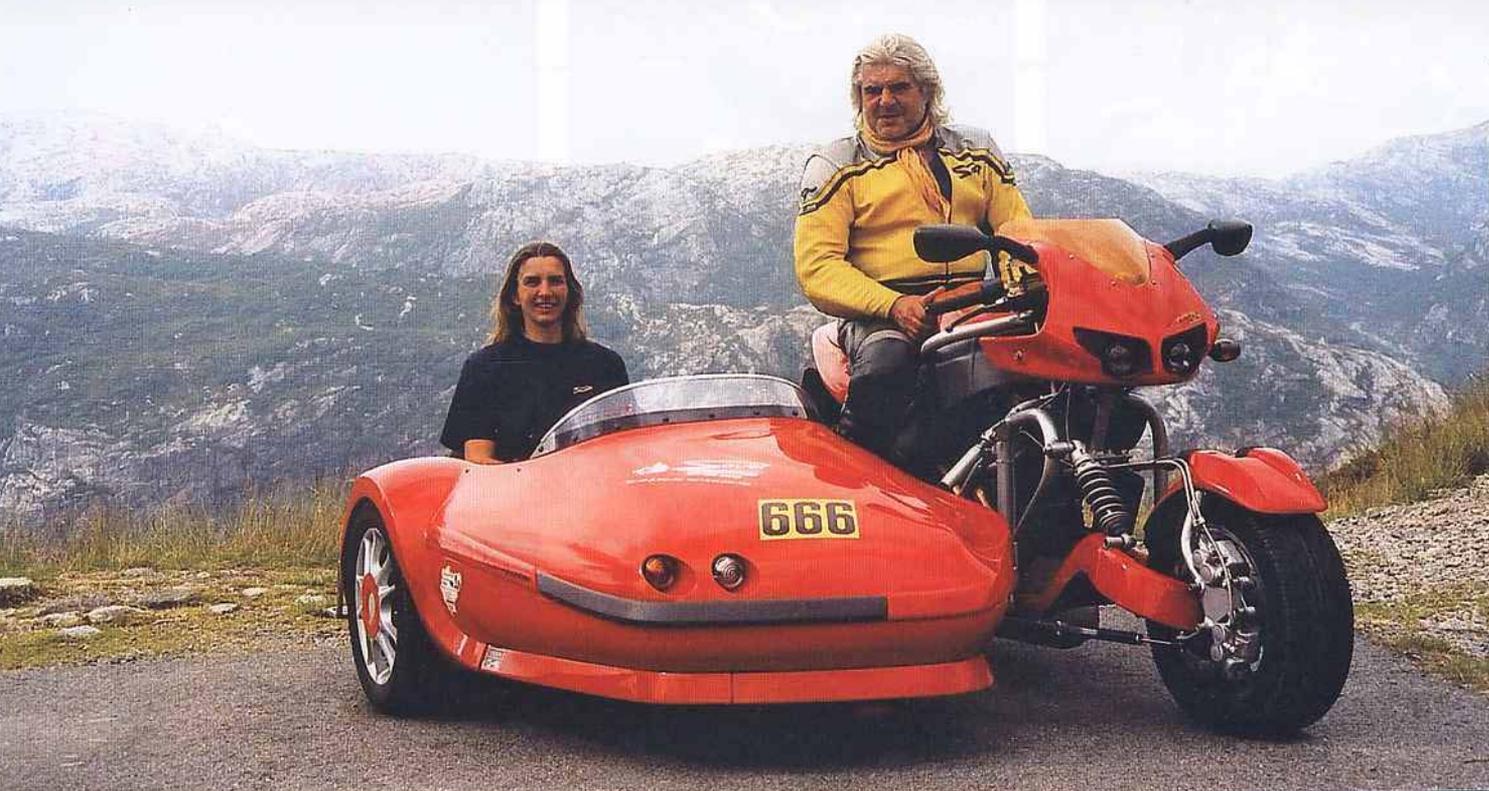
1994 überrascht Peter Sauer mit einem Seventy-Umbau und dem brandneuen Wing-Beiwagen. Das Design zeichnete Thomas Breen aus Frankfurt.

1998: Mit dem Sonnenwind-Beiwagen fand Peter Sauer eine neue Form des Mitfahrens. Das Boot entstand in Zusammenarbeit von Peter Sauer, Elsbeth Müller und dem Frankfurter Designer Thomas Breen.



Die langjährige Zusammenarbeit mit Spezialisten macht einen Teil des Erfolgs aus. Schon seit Jahren fertigt die Firma Bosse GFK-Technik die Boote, auch den „Bruno“ an dieser BMW R 1100 R.





Antwort war ein klares Nein. Nicht Quantität sollte im Vordergrund stehen, sondern Qualität. Er wollte wieder das tun, was ihm Freude bereitet, und sich auf seine Stärken besinnen.

So fand 2002 eine zweite Firma Einzug in die Halle in Brodersby: Die Firma Müller-Gespanne. Sie übernahm die Vermarktung der Sauer-Produkte sowie den Einkauf, Messeorganisation, Werbung, Lehrgänge

und Terminierung. Peter Sauer hatte wieder den Rücken frei und konnte sich intensiv der Technik widmen.

Die Umstrukturierung trug schnell Früchte. So wurden in den letzten Jahren eine ganze Reihe interessanter Gespanne gefertigt. Es entstand der Seitenwagen Wing Storm-Racer mit abnehmbarem Kofferraum, das erst in MOTORRAD-GESPANNE Nr. 84 vorgestellte Einzelstück, eine Harley-

2004: Mit dem Buell-XB-12-Gespann in Norwegen. Peter Sauer: „Auch für ausgiebige Tests der gefertigten Fahrzeuge, ob im Alltagsbetrieb, im Urlaub auf Norwegens Schotterpisten oder jährlich auf Rennpisten wie z.B. der Nürburgring- Nordschleife, ist immer die nötige Zeit vorhanden. Viele sicherheitsrelevante Erkenntnisse flossen dadurch bereits in die Fertigung der Gespanne ein.“

Davidson V-Rod mit F1/CS-Beiwagen, der Hayabusa-Kneeler oder auch verschiedene Harley-Umbauten mit Lasten- oder Einkaufs-Seitenwagen.

„Als ich mich 1980 in die Selbstständigkeit wagte, gab es fünf Gespannbaufirmen in Deutschland“, meint Peter Sauer. „Inzwischen tummeln sich etwa 80 Gespannbauer in der Szene. Einige kommen, einige gehen, andere bleiben. Viele dieser Firmen stellen kaum etwas selbst her, sondern verbauen Bausätze von Großserienherstellern. Da der Markt dünner wird, fallen viele Kunden immer wieder auf Billigangebote von Hobbyschraubern und Garagenfirmen mit zweifelhaften Befähigungen und TÜV-Gutachten herein. Auch Kundenfänger wie Zubehör oder gar ganze Roller, die es noch beim Kauf eines Gespannes dazu gibt, zeigen, dass die Decke dünn geworden ist. Mündige Kunden sollten sich deshalb die Fertigungsstätten der Gespannhersteller anschauen, nach Betriebsfestigkeitsgutachten fragen oder sich diese ruhig einmal zeigen lassen. Manchmal erübrigen sich dann alle weiteren Fragen. Aber wir sind nicht bange um die Zukunft, denn wir haben noch viele Ideen.“



2001: Erste Testrunde für den Wing-Storm-Racer-Beiwagen auf der Nürburgring-Nordschleife. Peter Sauer: „Auch vor plumper Kopiererei von Fahrwerken und Seitenwagen scheuen mittlerweile selbst namhafte Firmen nicht mehr zurück und stellen damit die eigene Leistungsfähigkeit in den Vordergrund. Viele unserer Neuerungen wurden und werden einfach nachgebaut und als Neuheit angeboten. Wir ärgern uns nicht darüber, denn eines ist doch jedem klar: Kopiert wird nur von den Besten!“



Peter Sauer: „Wir haben Spaß an der Arbeit und sind stolz darauf, den Kunden zu Festpreisen termingerechte Arbeiten, Bilddokumentation während der gesamten Umbauzeit eines Gespannes per E-Mail oder Post, Vermessungsprotokolle und Abgasmessungen im Seitenwagen anbieten zu können.“

Und dann zitiert er noch Mahatma Gandhi: „Ein Kunde ist unser wichtigster Besucher. Wir sind von ihm abhängig. Er ist der Sinn und ein Teil unserer Arbeit. Wir tun ihm keinen Gefallen, wenn wir ihn bedie-

nen. Er tut uns einen Gefallen, wenn er uns die Gelegenheit dazu gibt.“ ■

red.



Zu den prominentesten Kunden gehörten Ernst „Klacks“ Leverkus und seine Frau Inge Rogge. Hier übernehmen sie ihr BMW-Greif-Gespann.

Zum **25jährigen Firmenjubiläum** lädt die **Firma Sauer sidecar international** am Samstag, den **7. Mai 2005 von 9 bis 16 Uhr** zum Tag der offenen Tür ein. Im Rahmen des Kundentreffens werden dann jede Menge Gespanne zu sehen und einige auch zu fahren sein. Kinder werden betreut und Erwachsene rund um das Gespann informiert. Für das leibliche Wohl ist gesorgt. **Um 16 Uhr findet eine Gespannausfahrt** in die Schleiregion statt.

Schwach werden für das Besondere - Ganz schön stark !



anregend schön - aufregend gut

Ellerüher Weg 2-4
D- 24398 Brodersby
mail: info@mueller-gespanne.de
Tel: +49 (0) 46 44 - 893
Fax: +49 (0) 46 44 - 14 93
www.sauer-sidecar.de

Müller
 Gespanne
 Inh. E. Müller
 Vertrieb von Sauer Produkten



Sauer
 sidecar international
 eine Spur besser
 Inh. P. Sauer