

Windspiel

Sauer-BMW R 1200 C Sonnenwind



Gespannfahren hat oft etwas mit Selbstbetrug zu tun. Halt. Stop - bevor die Fraktion der vollbärtigen Systemhelmträger zur Lynchjustiz ansetzt oder womöglich sogar Leserbriefe schreibt, seien zwei Dinge vorab klargestellt. Erstens: Der Autor dieser Zeilen ist seit 20 Jahren begeisterter Gespannfahrer. Zweitens: Privat ist er mit zwei Zylindern in Boxeranordnung und gerade mal 50 PS unterwegs.

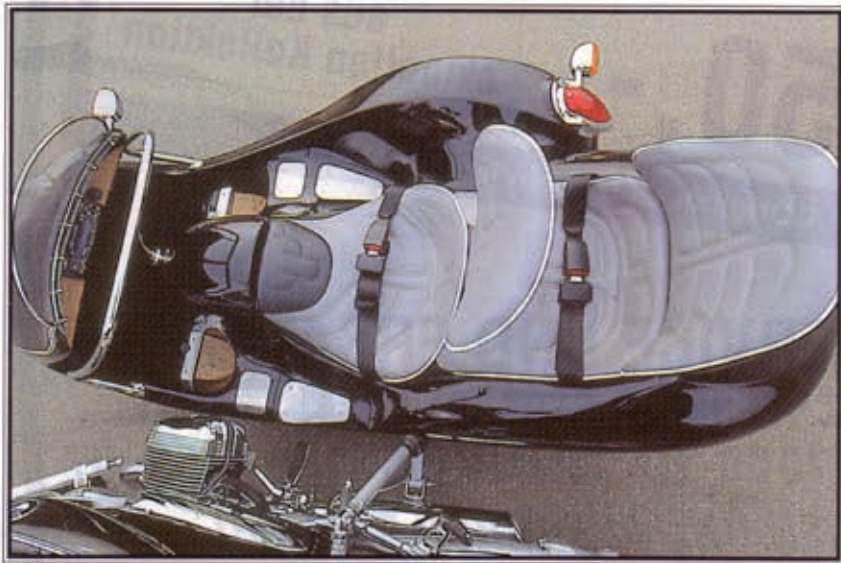
Zurück zum Selbstbetrug. Wer im Zusammenhang mit konventionellen Gespannen (und mit konventionell

meine ich nicht ZZ-R 1100- oder FJ 1200-Geschosse mit offener Leistung) unterwegs ist, lügt sich in Sachen Fahrspaß meist ziemlich in die Tasche. Neben den dreiradtypischen Grundübeln „naß werden und trotzdem im Stau stehen“ kommen noch ein paar weitere konzeptbedingte Nachteile dazu: Der Preis eines neuen Mittelklassegespanns liegt auf dem Niveau eines gut ausgestatteten Kompaktwagens, die Fahrleistungen und das Platzangebot des Gespanns liegen deutlich darunter, dafür verbraucht das Dreirad aber we-

nigstens mehr Sprit. Das vermeintliche Fahrvergnügen besteht dann oft darin, sich stundenlang bei Autobahntempo 120 den Arsch abzufrieren, um sich mit zwei Tagen Wintertreffen im klammen Zelt mal wieder zu beweisen, was für ein harter Ganzjahresfahrer man doch ist. Frage: Schon mal einen Gespannfahrer erlebt, der dazu steht, Sommer-Sonne-Schönwetter-Sonntagmorgen-Fahrer zu sein? Eben.

Noch ärger gekniffen sind die Bootspassagiere. Zum Nichtstun verurteilt hocken sie in dröhnenden und abgasgeschwängerten Plastikwannen, die sich nur allzu oft in Feuchtbiopte verwandeln. Das nennt sich dann Familienspaß und ist so unheimlich individuell, daß es schon weh tut. Kurz gesagt: Konventionelle Familiengespanne sind Hilfskonstruktionen, damit Vati weiterhin das Gefühl hat, Biker zu sein und seine Frau in der Mutter-und-Kind-Gruppe auch mal was zu erzählen hat.

Genug geätzt, denn es gibt ein Leben nach dem Langweiler-Familien-dreirad: Das Sauer-BMW R 1200 C Sonnenwind-Gespann. Peter Sauer,



In - bzw. auf - dem Seitenwagen finden zwei Passagiere Platz.

seit knapp 20 Jahren Gespannbauer im nordöstlichen Schleswig-Holstein, kam recht pragmatisch zu seiner Neukonstruktion; denn ausschließlich vom



Nur wenn man es darauf anlegt, hebt das dritte Rad vom Boden ab.

Bau konventioneller Gespanne kann kaum ein Hersteller mehr leben. Der Markt der Familienkutschen ist langsam gesättigt, nur noch des Besetzen von Marktlücken verspricht nennenswerte Stückzahlen. Nachdem Peter Sauer schon seit geraumer Zeit die Marktlücke Sportler bedient, soll es nun auch einer zweiten Zielgruppe ans Motorrad gehen: den Cruisern. Das sind Kunden, die selten bei Elefantentreffen oder am Nordkap anzutreffen sind und mit Wandergitarre und „Benzingesprächen“ (DAS Unwort der Motorradszene) am Lagerfeuer auch nicht viel am Hut haben, dafür aber gerne mal an einem sonnigen Sonntagvormittag zwei Stunden lang über Landstraßen bummeln möchten. Genießer also, die auch an den Mitfahrer denken und ihr oder ihm ebenfalls Fahrspaß und ein bequemes Plätzchen gönnen. Cruiser-Fans sind Genußmenschen, die die Mark nicht unbedingt zweimal umdrehen müssen und daher seit zwei Jahren gern und oft zur BMW R 1200 C greifen.

Doch der Bayern-Cruiser war für Peter Sauer nicht nur aus marktpolitischen Gründen erste Wahl. Auch fahrwerkstechnisch drängte sich der Vierventil-Boxer als Zugmaschine auf: Langer Radstand, kurzer Nachlauf, ein straff abgestimmtes Fahrwerk - die BMW brachte bereits ab Werk viele Dinge mit, die die für den Gespannbetrieb erforderlichen Änderungen überschaubar halten sollten. Doch es kam noch besser. Die ersten Fahrversuche mit der mit einem geschraubten Hilfsrahmen und dem Sauer-Schräglenkerrfahrwerk kombinierten BMW machten deutlich, daß es praktisch ganz ohne maschinenseitige Änderungen abgehen konnte. Dafür war beim Boot eine komplette Neukonstruktion fällig,

denn aus Sauers ersten Skizzen machte der Frankfurter Designer Thomas Breen etwas so radikal neues, daß man mit den bekannten Baukasten-Fahrwerken nicht mehr weiter kam. Bei Breens Entwurf sollten die Bootspassagiere nicht mehr im, sondern eher auf dem Seitenwagen sitzen. Eine fette Corbin-Motorradsitzbank wurde zum form- und funktionsbestimmenden Element. Die Seitenwagenbesetzung sollte den gleichen Bedingungen wie der Fahrer ausgesetzt sein und damit den gleichen Fahrspaß erleben.

Für die Umsetzung der unkonventionellen Idee wurde in bewährter Art und Weise der Hamburger GFK-Techniker Jörg Bosse eingespannt. Der streßgewohnte Bootsbauer durfte in unendlichen Tag- und Nachtschichten 13 Polyesterformen bauen. Zum Vergleich: Einfache Konstruktionen kommen mit drei bis fünf Formteilen aus.

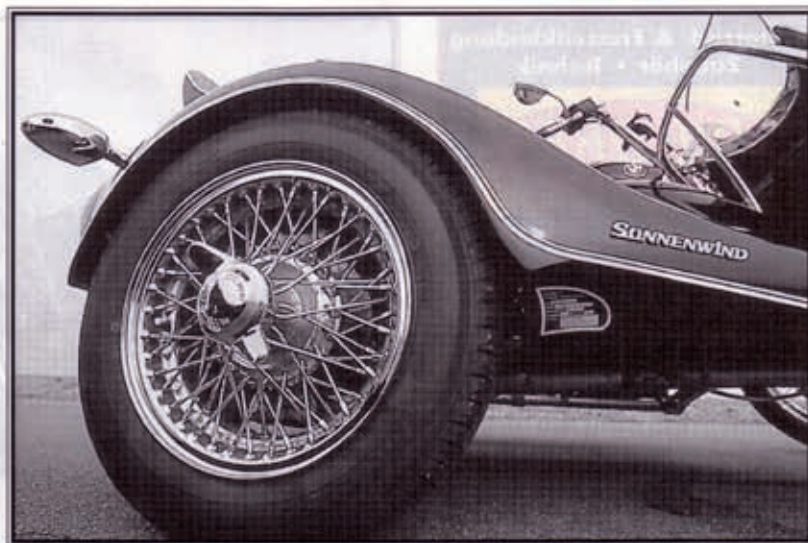
Der Riesenaufwand hat sich gelohnt, die teilweise doppelschichtig ausgeführte Bootskarosse wirkt ungemein solide und sauber gemacht. Spaltmaße, Oberflächen-Finish - das alles ist handwerklich hervorragend ausgeführt. Nichts klappert, nichts röhelt, die Fuhre ist ein Fels in der Brandung.

Das Auge fährt bekanntlich mit, und so tat Peter Sauer auch eine ganze Menge für den visuellen Genuß. Das in BMW-Farben lackierte Boot nimmt die Zierstreifen der Zugmaschine auf, als Boots-Rücklicht kommt das formschöne BMW-Original zum Einsatz, und das bildhübsche und ungemein britische 13-Zoll-Drahtspeichenrad gibt's ebenfalls serienmäßig. Unter der Schale versteckt sich ein neues Vierkantrohr-Chassis mit einem Schräglenkerr-Langschwingerfahrwerk. Die Federungs- und Dämpfungsarbeit

übernimmt ein Bilstein-Gasdruckfederbein, und für die Verzögerung des dritten Rades sorgt eine mit einem Brembo-Sattel und einer Stahlflex-Leitung bestückte Scheibenbremse, die in der Basisausführung mit der Vorderradbremse der Zugmaschine gekoppelt ist. Alle Schrauben, Muttern und Verbindungsteile gibt's bei Sauer

serienmäßig in V4A-Qualität, der mit der Zugmaschine verschraubte Hilfsrahmen ist zudem pulverbeschichtet.

Der Um- und Anbaupreis bei angelieferter Maschine beträgt 25.000



Very british: Das Seitenwagenrad ist ein optischer Leckerbissen.



Das Fahrwerk der BMW R 1200 C erforderte fast keine Änderungen.

Kunden - Infosystem

Mark. Darin enthalten ist auch die Zulassung für den wahlweisen Solo-/Gespannbetrieb. Um auf Solo umzurüsten, müssen nach dem Trennen von Boot und Maschine nur die beiden unteren Aufnahmen des Vierpunktschlusses vom Hilfsrahmen abgeschraubt werden. Mehr nicht, denn au-

Sonnenwind



Beim Seitenwagen war eine völlige Neukonstruktion fällig.

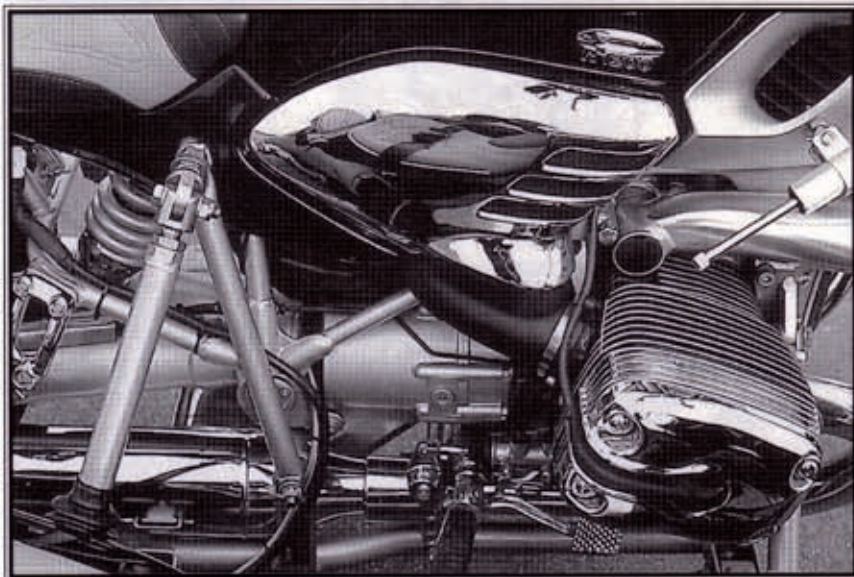
ßer einem LSL-Lenkungsdämpfer bleibt die R 1200 C beim Umbau völlig serienmäßig.

Die Serienausstattung des leer 100 Kilogramm schweren Sauer Sonnenwind-Bootes ist komplett und voll alltagstauglich, doch wer mehr möchte (und Cruiser-Besitzer möchten immer mehr) wird dank einer langen Auf-

preisliste ebenfalls bedient. In der finden sich eher entbehrliche Gimmicks (Handschuhfachbeleuchtung, Cassettenradio, Corbin-Sitzbank fürs Motorrad), aber auch äußerst praktische Dinge. Wer öfter mit kompletter Bootsbesatzung unterwegs ist, wird die 640 Mark teure Doppelbremse am Seitenwagenrad zu schätzen wissen. Der zweite Bremsattel ist dann mit der

Fußbremse kombiniert. Für 660 Mark gibt's eine Bremsen-Schnellkupplung, die das Trennen von Maschine und Boot zum Kinderspiel macht.

Zur Sicherung der in ungewohnt luftiger Höhe untergebrachten Mitfahrer montiert Sauer zwei Sicherheitsgurte. Zwingend erforderlich sind die Riemen nicht, denn auch im verschärften Fahrbetrieb besteht eigentlich nie die



Die Art der Konstruktion ermöglicht die schnelle Umrüstung auf Solobetrieb

wunderbar schaltfaule Fahrweise. Wer will, kann im Boot kräftig mitturnen. Das macht Spaß, sieht spektakulär aus, ist aber fahrtechnisch völlig unnötig. Der Sonnenwind behält auch unbesetzt und in scharf gefahrenen Rechtskurven sauber das Rad am Boden. Wer den 13-Zöller lupfen möchte, muß es schon gezielt und brachial darauf anlegen. Links herum fährt sich das Gespann ebenso problemlos. Keine Kippneigung über die Boots-nase, ein spät einsetzendes und gut zu kontrollierendes Driften - die Kombination ist absolut anfängertauglich. Der Geradeauslauf ist ebenfalls tadellos - kein Wunder bei der serienmäßigen und für Gespannverhältnisse rechts schmalspurigen Bereifung, Spurrillen sind kein Thema. Der Reifenverschleiß dürfte allerdings höher als mit PKW-Bereifung ausfallen. Doch das müßte zu ver-

Gefahr, das Boot unfreiwillig zu verlassen. Auf Kinder und eher ängstliche Naturen wirken die Gurte aber sehr beruhigend. Wer wirklich alles fürs Wohlbefinden der Passagiere tun will, sollte vorn zusätzlich den 1140 Mark teuren Niro-Haltebügel montieren - das Achterbahn-Feeling ist damit komplett.

Das Platzangebot für den Bootspassagier ist üppig, als hinterer Mitfahrer sollte die Becksbeule oder das Holstengeschwür nicht allzu ausgeprägt sein, sonst gibt's Platzprobleme mit der vorderen Lehne. Über Verwirbelungen oder hereingesogene Abgase kann sich im Sonnenwind niemand beschweren - es gibt sie einfach nicht, die Fuhre ist so luftig wie ein unverkleidetes Motorrad. Und genau das macht den Fahrspaß für die Besatzung aus: viel direkter als im Cabrio, um Welten dynamischer als in herkömmlichen Seitenwagen und trotzdem deutlich komfortabler als in einem offenen Enduro-Boot.

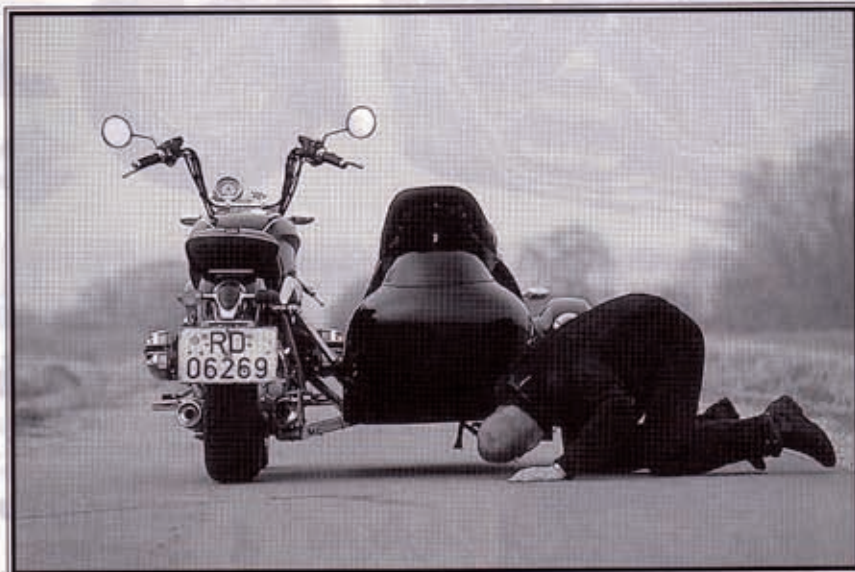
Der Fahrer kann sich derweil am 61 PS starken Boxer erfreuen. Der 1200er ermöglicht mit dem vollgetankt 374 Kilogramm schweren Gespann eine

schmerzen sein, da diese Art von Spaß-Gespann ganz sicher nicht die Kilometerleistung herkömmlicher Ganzjahres-Gespanne erreicht.

Am wohlsten fühlt sich das Sonnenwind-Gespann auf kleinen, kurvigen Landstraßen. Zwischen 80 und 100 km/h ist purer Genuß angesagt, die Lenkkräfte halten sich in Grenzen, und vorausschauende Fahrweise wird mit sechs Litern Verbrauch belohnt. Auf der Autobahn wird's schnell ungemütlich. Ab 120 km/h geht's nur noch zäh voran, bei rund 140 km/h ist endgültig Feierabend. Wer es beim Kilometer-schinden trotzdem fliegen läßt, fackelt auf 100 Kilometern zwischen acht und neun Liter Super bleifrei ab.

Der Sonnenwind ist einer der ganz wenigen Seitenwagen, in denen die Bootspassagiere fast noch mehr Spaß als der Fahrer auf seiner Maschine haben. In Kombination mit der R 1200 C baut Peter Sauer ein sehr gut verarbeitetes und auch von Gespann-Neulingen sicher zu beherrschendes, vor allem aber jede Menge Fahrspaß bietendes Gespann, das mit einem Komplettpreis ab 50.000 Mark zwar keine Alternative zu Allerwelts-Dreirädern sein kann und will, aber dafür vielleicht Genußmenschen auf den Geschmack bringt, die sich sonst ein BMW Dreier Cabrio oder einen Porsche Boxster kaufen würden. Frischen Wind in die Gespanszene bringt der Hingucker allemal.

Klaus Herder



Das Sauer-BMW R 1200 C Sonnenwind-Gespann ist ein echter Hingucker.