

# 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 Tankkatrappe, 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 Polyester teil 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.



Durch die Abdeckung erhält die geänderte Kyrnos-Lenkung ein eigenständiges Gesicht. Die Haube – wahlweise aus GFK oder Kohlefaser – kann auch auf serienmäßige Kyrnos-Gespänne montiert werden.

Wichtiger im heutigen Straßenverkehr sind die Elemente, die das Fahrzeug aus egal welcher Geschwindigkeit wieder zum Stillstand bringen: Das ist bei diesem Gespann eine Integralbremse, bei der mit dem Fuß alle drei Räder und mit der Handbremse je ein zweiter Sattel im Vorder- und Beiwagenrad angesteuert werden.

Das V-Rod-Gespann ist kein Beispiel dafür, dass Peter Sauer nun abhebt. „Auch wenn es verrückt aussieht, so bleiben wir doch unseren Wurzeln treu und bauen selbstverständlich weiterhin ganz normale Gespanne“, entgegnet er unserer sicherlich provokativen Frage und stellt uns die Gegenfrage: „Oder darf ein Gespannbauer nicht seine eigenen Vorstellungen einmal realisieren?“ Und ergänzend fügt er hinzu: „Wir planen derzeit einen weniger aufwendigen Umbau der V-Rod.“



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

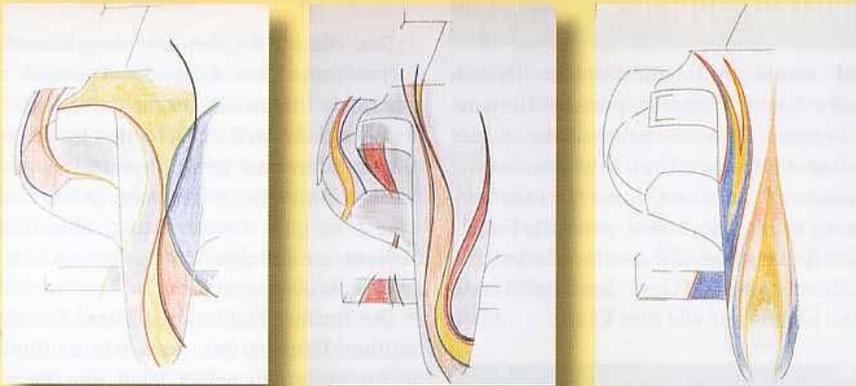
Um sich ausschließlich dem Gespannbau widmen zu können, kümmert sich um den Vertrieb der Sauer-Produkte die Firma Müller-Gespanne im gleichen Hause. „Das lässt mir mehr Zeit für das, was mir immer schon Spaß machte: Entwicklung und Fertigung der Gespanne“, äußert sich Peter Sauer zu der Firmenumstrukturierung.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

Seit über 100 Jahren strahlen Bikes aus Milwaukee eine gewisse Faszination 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.**

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



**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 cm<sup>3</sup>, 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 Bremssattel 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