

# Flügelstürmer

TEXT UND FOTOS: HEINRICH CHRISTMANN



**Dies ist ein V-Rod-Gespann der Sonderklasse. Nur vier Gespanne dieser Art existieren weltweit. Für DREAM-MACHINES machte Peter Sauer die Hasen im Odenwald scheu ...**

**V**iele Leser werden jetzt spontan sagen: „Eyh, das Ding kenn ich doch. Hat doch letztes und dieses Jahr in Daytona gewonnen.“ All denen ist zu sagen: Stimmt irgendwie ein bißchen und dann doch überhaupt nicht. Richtig ist, daß ein technisch weitgehend identisches Gespann seit Frühjahr 2002 existiert und dieses auch zweimal hintereinander in Daytona die Gespann-Wertung gewonnen hat. Dieses Gespann-Projekt wurde da-

mals von H-D Dieffenbacher's Senn in Karlsruhe aufgebaut. Organisation, Koordination, Optik und Fertigstellung waren seinerzeit die Sache von H-D Dieffenbacher's Senn, die gespannrelevante Technik wie Hilfsrahmen, Bootsrahmen, Boot, Vorderrad-Schwinge, Räder und Bremsen aber stammten von Sauer aus Brodersby.

Jetzt hat Sauer Sidecar International anläßlich des Dreifach-Jubiläums (100 Jahre H-D, 100 Jahre Gespann, 25 Jahre Sauer





Sidecars) ein eigenes V-Rod-Gespann auf die gedrungene Spezialräder gestellt. Und wie immer, wenn Konstrukteure etwas für sich selber bauen, legen sie mächtig auf. Schnell erkannt zum Beispiel hatte Altmeister Peter Sauer, der seit 1972 im Kfz-Mechanikergewerbe tätig ist, daß das Tankvolumen der V-Rod schon für die Solomaschine – um es milde auszudrücken – ein Zumutung ist. Mit den 490 Kilogramm Leergewicht des Gespanns plus

Fahrer und insgesamt drei möglichen Passagieren kann man da schnell mal 750 bis 800 Kilogramm über die drei stämmig aufliegenden Räder bewegen müssen. Mit dem Beiwagen säuft die V-Rod je nach Fahrweise zwischen 6,5 und 8,5 Liter Sprit. Da wird man gern gesehener Gast bei Tankwarten, denn nach 150 Kilometern meldet die Tankanzeige „Null“ und dann sollte man sicherheitshalber eine Zapfsäule kontaktieren. Aber Sauer wäre nicht Sauer,

**Verwandlungs-  
genie: Heute  
mit Familie,  
morgen auf der  
Nordschleife**





hätte er nicht eine Lösung parat. Also baute er einen 25 Liter fassenden Zusatztank in die Beiwagenplattform ein, der per Elektropumpe mit dem 15 Liter-Haupttank im Rahmendreieck der V-Rod verbunden ist. Um ein Überlaufen bei Unachtsamkeit oder während der Fahrt zu vermeiden, hat Peter Sauer die Konstruktion mit einem automatischen Sicherheitsabschalter versehen und so ausgelegt, daß nur im Stand vom Hilfstank hinüber in den Haupttank gepumpt werden kann.

Ein zweites Schränkchen ist der abnehmbare, 170 Liter fassende Kofferraum des Beiwagens vom Typ Wing-Storm-Racer. Dieses Boot ist eine Neuentwicklung des rennsportbegeisterten Peter Sauer, der seine Produkte alle selber auf der Nürburgring-Nordschleife („meine liebste Rennstrecke“, so Sauer) austestet. Der Storm-Racer basiert auf dem Wing-Seitenwagen und ist eigens konzipiert für Sport- und Rennsätze. Innerhalb weniger Minuten

kann der große Boots kofferraum demontiert werden und das reisetaugliche Gespann mutiert zum Renntier. Der Beiwagenfahrer kann dann ungeniert das tun, was des Schmiermaxens eigentliche Aufgabe ist: nämlich ambitioniert herumturnen. Genau das tat Elsbeth Müller – Lebens- und Geschäftspartnerin von Peter – während unserer Fotoaufnahmen denn auch mit Inbrunst.

Beim Storm-Racer wurde die Haube des Wing-Seitenwagens um 300 mm eingekürzt und flacher gesetzt. Das Heck ist offen und tiefergelegt. Praktisch: Wer schon einen Wing Zweisitzer von Sauer besitzt, kann den Storm-Racer-Aufbau auch nachträglich einfach auf das Chassis des Wing aufsetzen. Zentralstecker in der Elektrik, Schnellkupplungen für die Brems- und Benzinanlagen machen das Demontieren des alten Wing und das Montieren des Storm-Racers in Minutenschnelle möglich. Auch der Storm-Racer genügt

der StVZO und kann in die Papiere eingetragen werden.

Niemanden wird die Tatsache verwundern, daß dieses sportlich ausgelegte Gespann auf der Straße und in Kurven liegt wie das vielzitierte Brett. Davon konnten wir uns auf unseren Hausstrecken überzeugen. Leistungsmäßig ist der 115 PS starke Motor der V-Rod sowieso allererste Zugmaschinen-Sahne. Probleme mit zu wenig Schmackes bleiben da fremd. Die Treiber müssen sich lediglich damit anfreunden, daß der 1131 Kubikzentimeter große Vierventil-V2 vom Charakter her nichts mit den

**Dieses  
Gespann liegt  
wie ein Brett**





**DIE BIZARR WIRKENDE, EINARMIGE ACHSSCHENKELLENKUNG** und die wuchtige Doppelzangen-Bremsanlage dominieren die Optik der Fahrzeugfront (oben re.). **DARUNTER ZU SEHEN** eine der beiden stabil ausgelegten Seitenwagenanschlüsse und das voll einstellbare, vordere Federbein

**ELSBETH IN ACTION:** Trotz tropischer Temperaturen während des Shootings turnte die Partnerin von Peter Sauer unermüdlich





45° BigTwins aus Milwaukee zu tun hat und durchaus Drehzahlen braucht, um seine reichlich vorhandenen Pferde nach vorne zu schicken.

Und auch fahrwerksseitig ist bei diesem Gespann alles bestens. Der niedrige Schwerpunkt sorgt in Verbindung mit den aufwendigen fahrwerkstechnischen Features wie der Achsschenkellenkung, dem stabilen Hilfsrahmen, den massiven Verbindungselementen zwischen Zugmaschine und Boot und dem gefederten Bootsrahmen für eine rennmäßige Straßenlage. Und so will Peter Sauer sein V-Rod-Gespann auch verstanden wissen: Ein Gespann für Angefressene, die die Woche über mit Frau und vielleicht dem Nachwuchs zusammen das exklusive Fahrgefühl auf dieser Fun-Machine genießen wollen, an manchen Wochenenden aber

auch mal auf die Rennstrecke gehen, um ein bißchen die Sau rauszulassen. Dafür ist dieses Gespann bestens gerüstet. Die Federbeine von Vorderradschwinge und Beiwagen sind voll einstellbar. Der Bilstein Gasdruckstoßdämpfer des Beiwagens läßt sich über ein extern angebrachtes Stellrad sogar bequem vom Fahrersitz aus justieren. Vier Scheibenbremsen – im Vorderrad mit doppelter Vierkolbenzange – sorgen in Verbindung mit einem Integral-Bremssystem für vehemente Verzögerung.

Ausstattungsmaßig würde sich Peter Sauer von Harley-Davidson dringend einen größeren Tank, einstellbare und ergonomischere Handhebel, einen anderen Platz für das Zündschloß (Verbrennungsgefahr) und eine Zeituhr wünschen. Mindestens, was das klägliche Tankvolumen und die grobschlächtigen, nicht einstellbaren

## TECHNISCHE DATEN

### Metrie

Länge:	2535 mm
Breite:	1885 mm
Spurweite:	1585 mm
Radstand:	1905 mm
Seitenwagen Vorlauf:	495 mm
Vorspur:	40 mm
Gewicht:	490 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	800 kg
Personenzulassung:	4 Personen
Reifen vorne:	165/55 R13 H
Reifen hinten:	185/55 R 15
Reifen Seitenwagen:	165/55 R 13 H
Wandekreis:	rechts: 7,65 m, links: 9,56 m
Kofferraum:	ca. 170 Liter
Zusatztank (optional):	25 Liter

### Kontakt

Sauer Sidecar International  
 Ellerher Weg 2-4 · 74398 Brödenby (bei Kappeln)  
 Tel.: 04644-893  
[sauer-sidecar@t-online.de](mailto:sauer-sidecar@t-online.de) · [www.sauer-sidecar.de](http://www.sauer-sidecar.de)



**GUT GESCHÜTZT:** Massive Kugelgelenke der Achsschenkellenkung



**ALLES SAUBER VERLEGT:** Bremsleitungen zum Vorderrad







**ZWEI BEQUEME SITZE** hält das Boot bereit. – **DER KOFFERRAUM** hat 170 L Fassungsvermögen. – **HINGUCKER DELUXE:** Sauer V-Rod-Gespann

**LINKS:** Der Meister selbst beim Wiederaufsetzen des abnehmbaren Kofferraums. **LINKS NEBEN DEM BEIWAGENRAD** ist der Tankdeckel des Zusatztanks zu erkennen

Handhebel angeht, schließen wir uns dieser Meinung in vollem Umfang an.

Indes, ganz billig ist so ein Spaßgerät leider nicht. Wer ein Gespann in der hier gezeigten Version besitzen und bewegen will, muß sich von 62.400 Euronen trennen. Da steckt der Anschaffungspreis der V-Rod von rund 21.200,- EUR und die edle Airbrush-Lackierung von Uwe Gollmar schon drin. Diejenigen, die schon eine V-Rod besitzen, können natürlich auch bei Sauer Sidecar International anknöpfen und fragen, was die Umwandlung des einspurigen Dr. Jeckyll in den zweispurigen Mr. Hyde kostet. Denn eines ist klar: Der Fahrspaß mit solch einem Teil ist riesig und die Show ist enorm. Mit kaum einem anderen Gefährt kann man mehr Wellen machen, sowohl im harten Inflight auf dem Kurs oder beim Flanieren auf der „Kö“. Gespannfahrerherz, was willst Du mehr. ■