



**W**er ein praktisches Beiwagenmotorrad sucht, mit dem man bei jedem Wetter auf große Tour gehen kann, ist bei diesem Gespann mit Sicherheit falsch. Für solche Zwecke gibt es bedeutend bessere Zugmaschinen als ein unverkleidetes Big-Bike mit Kettenantrieb. Doch wenn der schnelle Ritt über kurvige Straßen reizt, dann könnte die Honda X-Eleven im

Sauer-Trimm genau das richtige Dreirad sein.

Mit ihrem aus der Doppel-X stammenden Motor gilt die X-Eleven als Maß der Dinge bei den Naked Bikes. Ihre 136 PS machen sich angenehm bemerkbar: Trotz ungünstiger Aerodynamik katapultiert der geschmeidige Vierzylinder das Gespann locker auf 180 km/h. Doch dürfte diesem Wert nur akademische Be-

deutung zukommen, denn wer jagt schon beinahe ohne Windschutz mit Dauervollgas über die Autobahn.

Vielmehr macht die Kraft im Überfluss fast vergessen, dass Seitenwagen grundsätzlich mindestens 20 bis 30 Prozent Leistung kosten. Die X-Eleven legt auch mit dem fetten Zusatzgewicht beeindruckende Sprinter-Qualitäten an den Tag. Ab 2000 Touren ist der Vierzylinder bereits

voll bei der Sache, selbst zügeltes Tempo lässt sich schaltfaul realisieren. Dabei nimmt die Einspritzung sauber und gut dosierbar Gas an.

Im Gegensatz zu den meisten herkömmlichen Vergaserbatterien hält diese Art der Gemischaufbereitung überdies den Spritverbrauch bei strammer Fahrweise in erträglichen Grenzen. Im Mischbetrieb konsumiert der Vierventiler zirka neun Li-



Fotos: Axel Koenigsbeck



Überzeugungsarbeit: Auch die Familie findet im Sportboot Platz

Stauraum ohne Ende: Selbst ein Flitzer wie das X-Eleven-Gespann hat seine praktischen Seiten

Fahrbericht Sauer-Honda X-Eleven/Wing

# MUSKELSPIELE

**Satte Kraft und bulliges Drehmoment – das ist der Stoff, aus dem so manche Gespanntrüme sind. Mit der Honda X-Eleven und seinem Wing-Seitenwagen lässt Peter Sauer solche Träume wahr werden.**

ter – nicht zu viel für ein Gespann in dieser Leistungs- und Gewichtsklasse.

Nun kann man an eine Zugmaschine solchen Kalibers nicht einfach einen Seitenwagen schrauben. Eine derartige Kombination würde weder zufriedenstellend fahren noch auf Dauer den enormen Querbelastungen standhalten. Sauer verstärkt das Leichtmetallchassis der X-Eleven deshalb mit Hilfsrahmen-Komponenten, mit denen der Beiwagen über vier Streben verbunden ist.

Standesgemäß läuft das Gespann auf breiten Leichtmetall-Verbundrädern mit verschleißarmen Pkw-Reifen. Im Heck bleibt die Alu-Kastenschwinge unangetastet, der Standarddämpfer wird mit einer härteren Feder auferüstet. Die Vorderradführung übernimmt eine Schwingengabel mit Bilstein-Federbeinen und verstellbarem Lenkungs-dämpfer vom Krefelder Spezialisten LSL.

Gegenüber der Tele hat die Schubschwinge den grundsätzlichen Vorteil, dass die Federung von der Übertragung der Lenkkräfte abgekoppelt ist. Dazu kommt, dass sich

mit Umrüstung auf die Schwingengabel problemlos der Nachlauf verkürzen und damit die Lenkkraft verringern lässt. Sauer macht sich diese Vorzüge gekonnt zu Nutze: Seine Radaufhängung lenkt präzise und dank geschickt gewählter Geometrie weder stoisch noch nervös, dabei sorgen die Bilstein-Federbeine trotz straffer Abstimmung für ordentlichen Komfort. Genauso geglückt ist die Abstimmung von Heck und Boot, die Federung am Seitenwagen lässt sich vom Fahrersitz aus per Handrad vorspannen. Schließlich macht es einen gewaltigen Unterschied, ob die Gondel leer oder mit zwei Zentnern beladen ist.

Doch selbst ohne Zuladung bleibt das Gespann ausreichend kippstabil. Auch in seiner abgespeckten Super-Sport-Version ist der Wing-Beiwagen beileibe kein Leichtgewicht, dafür verhelfen dem Doppelsitzer satte 1,36 Meter Spurweite zu beruhigender Bodenständigkeit in schnell gefahrenen Rechtskurven.

Nachdem sich Sauer's X-Eleven mit kalkulierbarem Lenkverhalten, sauberem Geradeauslauf und hoher

Kippsicherheit nun bereits einen gewissen Vertrauensbonus erwirtschaftet hat, zerstreuen die Stopper vollends alle Zweifel. Der rennerfahrene Sauer setzt auf ein aufwändiges Doppel-Integralsystem: Alle drei Räder werden per Handhebel und/oder Pedal höchst effektiv verzögert.

Als Zweisitzer hat der Wing für einen reinrassigen Sportbeiwagen eigentlich zu viel Platz. Dennoch bietet er sich für die X-Eleven gleich aus zwei Gründen als idealer Partner an. Zum einen setzt er dem dicken Vierzylinder genügend Masse entgegen, andererseits verleiht er der nackten Honda gewisse Tourerqualitäten. Vielleicht lässt sich die X-Eleven dem Rest der Familie so am ehesten schmackhaft machen: Papa dreht am Quirl, während Mutter und Nachwuchs es sich auf der bequemen Sitzbank gemütlich machen. Andere Rollverteilungen sind selbstredend auch denkbar.

Axel  
Koenigsbeck

Großes Kaliber:  
Verstärktes Chassis

## TECHNIK

### SAUER-X-ELEVEN

Motor:	Vierzylinder-Viertakt-Reihe
Hubraum:	1137 cm <sup>3</sup>
Leistung:	100 kW (136 PS) bei 9000 min <sup>-1</sup>
Max. Drehmoment:	116 Nm bei 7000 min <sup>-1</sup>
	Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, Fünfgang-Getriebe
Rahmen:	verstärkter Brückenrahmen aus Aluprofilen
Seitenwagen:	angeschraubter Stahl- rohrrahmen, Vierpunktschluss
Federung v.:	Schwingengabel mit zwei Federbeinen, 90 mm Federweg
Federung h.:	Zweiarm-Kastenschwinge, Zentralfederbein, 80 mm Federweg
Federung Seite:	Schräglenker-Lang- schwinge, 60 mm Federweg
Bereifung v/h:	185/55 x 15
Bereifung S.:	165/55 x 13
Bremse:	Doppel-Integral-System
Rodstand:	1580 mm
Spurbreite:	1360 mm
Vorlauf (Seitenrad):	380 mm
Vorspur (Seitenrad):	13 mm
Nachlauf (Vorderrad):	35 mm
Gewicht vollgetankt:	400 kg
Zul. Gesamtgewicht:	760 kg
Tankinhalt:	22 Liter
Kraftstoffverbrauch:	ca. 9 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 180 km/h
Preise:	Testgespann 57 443 Mark, Komplattumbau ab 32 600 Mark



Doppel-X-Power: Dass Beiwagen ein Viertel der Kraft kosten, fällt bei der Honda kaum ins Gewicht



Sauer-Trimm: Trotz ungünstiger Aerodynamik katapultiert der Vierzylinder das Gespann auf gute 180 km/h

