



# Nürburgring statt Ehering

Dieses Gespann ist die Interpretation einer Lebenseinstellung. Der Gespannhersteller Peter Sauer hat sich sein Traumgespann gebaut. So ganz und gar nicht verträumt waren wir mit seinem Vmax-Gespann unterwegs.

Dezent ist der Schriftzug vorn an der Beiwagenschnauze angebracht: Lieber Nürburgring als Ehering. Dass Peter Sauer eine besondere Vorliebe für die Grüne Hölle hat, ist kein Geheimnis. Dort testet er am liebsten seine Gespanne. Dort kennt er jede Kurve wie seine Westentasche. Dort bringt er seine Gespanne an den Grenzbereich.

Das aktuelle Projekt aus der norddeutschen Gespannschmiede in Karby ist ein Vmax-Gespann. Fast muss man den V4 von Yamaha schon zu den Oldtimern zählen. Wo heute die Suzuki Hayabusa als Syno-

nym für Top Speed steht, war es vor Jahren der bärenstarke Renner vom Konkurrenten Yamaha. Diese Maschinen sind auf dem Gebrauchtmotorradmarkt schwer zu finden. Obwohl es mittlerweile wesentlich stärkere Motorräder gibt, ist Peter Sauer der Vmax verfallen. „Es ist ein Macho-Bike, das beherrscht werden will, und sie hat eine anrühliche Ausstrahlung. Das gefällt mir“, erklärt er uns seine Wahl. „Ich wollte schon seit Jahren ein Vmax-Gespann für mich persönlich aufbauen. Aber erst jetzt konnte ich meinen eigenen Traum verwirklichen.“

Lieber Nürburgring  
als Ehering

**Das Fahrwerk**

Schon der erste Blick verdeutlicht Peter Sauer's Vorliebe für den Nürburgring. Der offene Racer-Beiwagen spricht für sich. Ein weiteres Erkennungsmerkmal vieler seiner Umbauten ist das weit vorgestreckte Vorderrad, das von einer Achsschenkellenkung geführt wird. Über Geschmack lässt sich streiten, nicht aber über die Tatsache, dass Länge läuft. Ein langer Radstand wirkt stabilisierend. Das Heck ist mit einer verbreiterten und verstärkten Schwinge modifiziert. Das Fahrwerk wird mit Bilstein-Gasdruckdämpfern abgestimmt. Der vordere Dämpfer ist in der Länge verstellbar. So kann bei einer Nachlaufänderung die Fahrzeughöhe wieder angeglichen werden.

Für die Verzögerung sorgt ein doppeltes Integralbremssystem mit Zwangskühlung an den Bremsscheiben. Der Nürburgring lässt erneut grüßen.

Für die Verzögerung sorgt ein doppeltes Integralbremssystem mit Zwangskühlung an den Bremsscheiben. Der Nürburgring lässt erneut grüßen.

**Softsitz in der Sportkarosse**

Das Heckteil ist eine Eigenentwicklung, ebenso die Verkleidung. Beides verleiht der Vmax eine aggressive Linie, und so soll es auch sein. Den Anspruch auf Bequemlichkeit signalisiert der maßgeschäumte Fahrersitz.

Der offene Wing-Racer-Beiwagen lädt zwei Passagiere zur Mitfahrt ein. Aktive Zeitgenossen können die Rückenlehnen demontieren. Sie schaffen sich so den Freiraum für Turnübungen.

Kleines Gepäck verschließt man in der Bootsschnauze. Der Zusatztank liegt vorn zwischen Motorrad und Beiwagen. Ein voller Tank bringt wieder Gewicht auf das Vorderrad, das durch die hecklastige Sitzposition des Mitfahrers entlastet wird.

**Gas auf, bis der Boost einsetzt**

Das tiefe Brabbeln des Motors aus der linksseitigen 4-in-1-Auspuffanlage ist weit mehr als eine Einladung zum Fahren. Es entsteht dieses Hot-Rod-Gefühl, das der V4 auslöst. Es ist die innere Anspannung, das Gas aufzureißen, bis der V-Boost einsetzt und das Gespann gleich einer Kanonenkugel vorwärts schiebt. Gas geben, sicher

Eintauchen in die ungezählten Kurven der Eifel.





Ungewöhnlich weit hinten ist die Sitzposition des Beifahrers im Heck des Bootes. Doch das tut dem Spaß keinen Abbruch.

bremsen, die unvergleichlichen Vmax-Vibrationen, noch eine Kurve und noch eine. Mit jedem Meter wird es klarer: *Lieber Nürburgring als Ehering* bezeichnet den Kurvenrutsch, den man immer wiederholen möchte, der solange anhält, bis der Tank leer ist.

Das Fahrerlebnis rechtfertigt den Aufwand, den Peter Sauer bei diesem Gespann getrieben hat. Vorbildlich ist der Geradeauslauf. Die breiten Schlappen lassen sich von Spurrillen nicht beeindrucken. Egal, ob enge oder langgezogene Kurven, das Gespann fährt wie auf Schienen.

Zielgenau lässt es sich auch zusammenbremsen. Durch das doppelte Integralbremssystem macht es kaum einen Zucker nach rechts oder links. Hier passt alles zusammen: das Fahrwerk, der Motor und die Bremsen. Bremsfading während flotter Passabfahrten verhindert Peter Sauer mit einer Zwangskühlung. Auf dem Nürburgring hat sich das System bereits bewährt.

#### Jetzt blicken Solofahrer wieder durch

Ist wirklich alles perfekt? Nein! Peter Sauer erzählt uns vom ersten Training auf der Nordschleife: „Die nachfolgenden Solisten mussten nach jeder Kurve wie im Blindflug durch eine blauen Wolke fahren. Vmax-Motoren drücken im Gespannbetrieb bei

Kurvenfahrt das Öl zur Seite und über die Motorenlüftung raus. Zum zweiten Training konnten wir den Fehler dann beheben. Wir bauten eine zusätzliche Motorenlüftung und einen Ölwannezwischenring ein. Jetzt blicken die Solofahrer wieder durch.“

Unbestritten, der Yamaha-Vmax-Motor ist fürs Gespann wie geschaffen. Nach der Produktionseinstellung warten die Fans des Macho-Bikes nun sehnsüchtig auf eine

Neuaufgabe. Wie der Nachfolger aussehen könnte, kann man bereits im Internet unter <http://next-vmax.com> bewundern. Zur Zeit beteuert Peter Sauer noch, dass seine eigene Vmax unverkäuflich ist. Wer weiß, wie schnell sich das ändern wird, wenn er die Studie von Yamaha im Internet gesehen hat.

mf

**Charakteristisch für Peter Sauers Sportgespanne:  
Das weit vorseilende Vorderrad.**

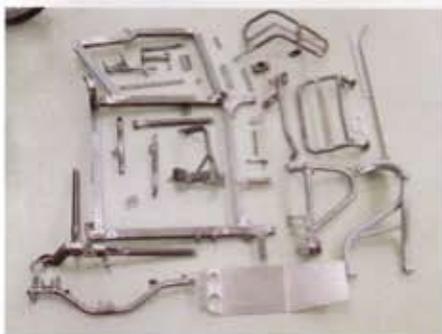




Technische Spielerei mit Hingucker-Effekt: Der durchsichtige Lichtmaschinenendeckel.



Der Luftschlauch bringt Kühlung an die hintere Bremsscheibe.



Beiwagenrahmen, Vorderradführung und viele Kleinteile müssen für den Gespannombau angefertigt werden. Auf der Abbildung fehlt noch die verbreiterte Hinterradschwinge.



Die Achsschenkellenkung führt zielgenau und spurtreu. Am Vorderrad zu sehen ist der Lufteintritt für die Bremsscheibenzwangskühlung.

## Einzelanfertigung

Peter Sauer baut nicht nur gute Gespannfahrwerke. Er betrachtet jedes Gespann als Einheit mit dem Anspruch auf Persönlichkeit. Dazu gehört das Gesamtdesign eines Fahrzeuges, nicht nur das Montieren eines Beiwagens. Einige seiner Fahrzeuge erhielten deswegen charakteristische Tank-Sitzbank-Kombinationen. Für seine Ideen sichert er sich den GfK-Spezialisten Jörg Bosse. Er setzt die Vorstellungen in akribischer Einzelanfertigung in vollendete Produkte um. Dieser Aufwand hat seinen Preis. Dafür erhält man ein Unikat.



Aus dieser Perspektive ist zu sehen, wieviel Polyesterarbeiten an dem Gespann nötig waren, um es in die von Peter Sauer geplante Form zu bringen.



Der Übergang zwischen zwischen Sitz und Tankschale ist fließend.



Hier wird die Sitzunterschale an die Tank-Sitzbank-Kombination angepasst.



Der Zusatztank sitzt zwischen Motorrad und Beiwagen. Gefüllt bringt er Gewicht auf das Vorderrad.

## TECHNIK

### Abmessungen Sauer-Vmax/ Wing-Racer-Beiwagen

Radstand: .....	1885 mm
Spurbreite: .....	1370 mm
Vorlauf: .....	523 mm
Nachlauf VR: .....	24 mm
Reifen hinten: .....	195/45 R 15 78 V
Reifen vorne: .....	175/50 R 13 72 V
Reifen Seitenwagen: .....	175/50 R 13 72 V
Leergewicht: .....	440 kg
Zul. Gesamtgewicht: .....	780 kg

### Preise:

Komplettespann wie vorgestellt: 65.000 Euro  
Umbau einer angel. Vmax: ..... ab 19.200 Euro