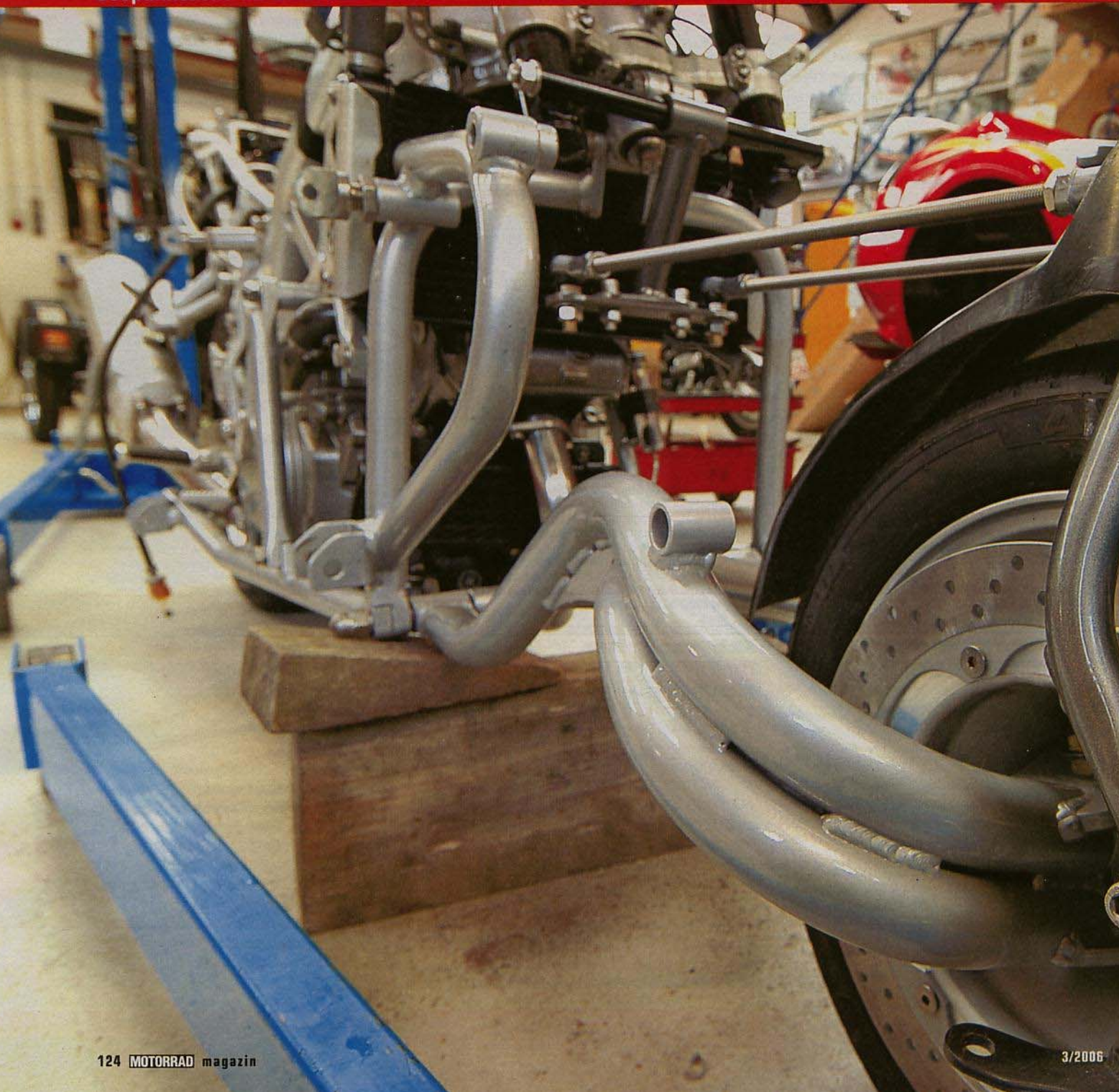


Früher beliebt bei Familienvätern oder Allwetterfahrern, kommen Motorräder mit Beiwagen heute nur noch in homöopathischen Dosen vor. Aber dafür in radikalierter Form. Das Gespann bauende Gespann Elsbeth Müller und Peter Sauer hat diesen Wandel miterlebt.

SPURENELEMENTE

Gespannszene im Umbruch



NTE



Lieber drei- als einsam erkunden Elsbeth Müller und Peter Sauer die Welt. Was die weltläufige Hundedame sichtlich bewegt

Von Fred Siemer; Fotos: Siemer, Sauer

Den gemütlichen Aufenthaltsraum neben seiner Werkstatt braucht Peter Sauer eigentlich nur noch, wenn Besuch oder Kundschaft kommt. Das Wohnhaus liegt auf der anderen Seite vom Hof, lediglich ein paar Schritte. Da kann er bei Geschäfts- und Lebenspartnerin Elsbeth Müller Kaffee trinken. „Früher war's hier manchmal knüppelvoll“, erklärt er, „da hatten wir bis zu zwölf Angestellte.“ Nicht nur räumlich wurde es dem Wahl-Norddeutschen damals eng. Termine, Organisation, Finanzkram, Telefon – Schluss: Ein Mechanikermeister gehört hinter die Drehbank. Oder an den Zeichentisch.

So gesehen kam Peter Sauer der Wandel im Gespanngeschäft gerade recht: Während er vor zehn, zwölf Jahren noch mit Beiwagen an Topsellern wie Suzuki GS 500 oder Honda CB Seven Fifty ein möglichst breites Publikum suchte, hat er heute mit ausgefallenen Kreationen und Zugmaschinen vom Schlag einer Harley V-Rod, Suzuki Hayabusa oder Ducati eher gehobene Kundschaft im Visier. „Absolute Fans eben.“

„LEISTUNG IST BEINAHE EGAL, DER REIZ LIEGT DARIN, DIE ASYMMETRIE ZU BEHERRSCHEN“

Die gewundenen Wege zum Gespann, von Peter Sauer seit 25 Jahren beruflich begleitet. Privat schwor der 58-Jährige schon vorher aufs dritte Rad: „Ich wollte schlicht bei jedem Wetter Motorrad fahren.“ Kannte aus Kindheitstagen noch jene Gespanne, die dem fahrenden Volk als Vorläufer fürs Auto dienten. In den 60er Jahren jedoch hatte Käferartiges die Dreiräder komplett überrollt.



Die Amis fanden das V-Rod-Gespann aus Germany toll

auch keine Gabelholme. Als Sahnehäubchen hat sich mittlerweile bei edlen Gespannen die Achsschenkellenkung durchgesetzt. „Länge läuft eben“, grinst Sauer, „vor allem beim Gespann.“ Außerdem reduziert diese Konstruktion die Lenkkräfte. „Ein echtes Argument, bei den Reifendimensionen, die wir heute in sportlichen Gespannen aufziehen.“

Irgendwie kam die Achsschenkellenkung nebenher ins Gespann: Durch die mittlerweile bei Motorrädern üblichen Brückenrahmen muss für den Seitenwagen sowieso ein Hilfsrahmen her. Der kann auch gleich einen Längslenker fürs Vorderrad aufnehmen. Welches dann – logisch – via Achsschenkellenkung gesteuert wird. Letztlich bestimmt dieser Hilfsrahmen die Stabilität des ganzen Gespanns. „Der Motorradrahmen ist eher der Aggregateträger“, übertreibt Sauer. Aber nur ein wenig, denn mehr als die Hinterradschwinge bleibt fahrwerksmäßig wirklich nicht zu halten.

Sieht gierig aus, so eine Lenkung, technisch. Sehr flache Gespanne lassen sich damit realisieren, und das passt zum Trend: „Klar, wir bauen viele Harleys um, doch die meisten unserer Gespanne würde ich als tourensportlich bis sportlich einstufen.“ Die eigene Buell ganz gewiss, eine Ducati für Ex-Gespann-WM-Fahrer



Wieder da, wo ein Mechaniker hingehört: Peter Sauer an der Drehbank

„ROBUSTE FAMILIENGESPANNE GIBT ES REICHLICH AUF DEM GEBRAUCHTMARKT“

Ralph Bohnhorst oder ein Kneeler-Gespann mit Hayabusa-Zugmaschine sowieso. Andererseits schließen sich Harley und Sport nicht aus: In einem intergalaktisch anmutenden und provisorisch F1-CS „Designstudie“ benannten Gespann übernimmt eine V-Rod als Antriebsmaschine den irdischen Part, spielt im optischen Gesamtauftritt also ganz klar die zweite Geige. Eine Harley zweite Geige! Jawohl, kühne Modernisierer entdecken die ästhetischen Möglichkeiten des Gespanns, ihre Kreationen – egal, ob von Armec, Ruko oder Sauer – tendieren eher zu Ferrari als zu Steib. Auch preislich. Über 90 000 Euro kostet die Designstudie.

Obwohl das Gespann Müller/Sauer weiterhin gut bürgerliche oder sogar nostalgisch anmutende Dreiräder zu moderaten Preisen fabriziert, wollte es diesen exponierten Trend genauer ausloten. Und verbrachte im vergangenen Winter samt Designstudie anlässlich der Daytona Bike Week einen Bildungsurlaub in Florida. Im Land der unbegrenzten Möglichkeiten hielten viele so ein Ge-

spann für unmöglich. Impossible, unbelievable, incredible lauteten die gängigsten Begleitwörter, wenn harte US-Biker der flachen Flunder aus Schleswig-Holstein ansichtig wurden. Doch das Staunen war gegenseitig: „Wahnsinn, was die bei ihren Custom Bikes an Materialbearbeitung zeigen“, schwärmt Peter Sauer. Und Elsbeth Müller berichtet von herrlichen Lackierungen und Airbrush-Arbeiten. „Da haben wir in Deutschland noch gewaltigen Nachholbedarf.“

Mag insgesamt zutreffen, im Speziellen wohl kaum: Willie G. Davidson, Enkel des Firmengründers, befand im Namen der Jury, die Designstudie from Germany sei das schönste Gespann der Show von Daytona. Werbemäßig also ein Volltreffer, diese USA-Exkursion von Elsbeth Müller und Peter Sauer. Die sich in ihrem Bemühen um Blickfänge fühlen, sich dabei allerdings nicht an Milwaukee-Zugmaschinen binden werden. „Nee, nee, was Italienisches wäre nett“, orakelt Müller. Mag auch sein, dass es japanisch wird, denn bei der Frage nach dem besten Gespannmotor muss Peter Sauer nicht lange überlegen: „Der V4 der Yamaha Vmax.“

DREISAMKEIT



TROIKA-BMW

Die BMW-Zweiventil-Boxer dominierten lange Jahre die Szene. Kardanantrieb hatten sonst nur Moto Guzzi, aber die waren nicht so zuverlässig. Das stämmige Troika-Gespann spricht Familien und Reisefans gleichermaßen an



KRAUSER DOMANI

Gespann-Enthusiast Mike Krauser und Ex-Weltmeister Rolf Biland präsentierten Renntechnik für die Straße. Breitreifen, Achsschenkellenkung, als Antrieb der 130 PS starke Vierzylinder aus der BMW K 1200 RS

Fotos: Herzog, Moesch, Schwab, Zierha



Bei den seit knapp 15 Jahren populären Schwenker-Gespannen geht das Motorrad wie gewohnt in Schräglage. Oft erlauben diese vergleichsweise preisgünstigen Konstruktionen einen Betrieb mit und ohne Beiwagen

ARMEC-VMAX-SCHWENKER