

FÜR IMMER JUNG?

SCHON BALD NACH IHREM DEBÜT AVANCIERTEN DIE BMW-VIERVENTILBOXER AUF DEM GESPANNMARKT ZU ERFOLGSTYPEN. MIT EINER ATTRAKTIVEN KOMBINATION AUF BASIS DER ROADSTER UMWARB SAUER DAMALS DIE KUNDSCHAFT. BIS HEUTE GIBT ES DEN UMBAU ZU KAUFEN.

Mitte der 1990er Jahre hatte der Gespannboom seinen Gipfel erreicht. Wer ein ordentliches Stück vom Kuchen abbekommen wollte, kam nicht umhin, Umbauten für die neuen BMW-Boxer ins Repertoire zu nehmen. Zu den Anbietern gehörten EML, Heidenwag, Mobec, Motek, Walter und die Gespann-Vertriebs-Gesellschaft (GVG) als Gemeinschaftsprojekt von Carell, Räbiger, Stern und Lohré (Watsonian-Squire).

Immer schon dem Boxer zugetan, wollte auch Peter Sauer mitmischen. Die R 850/R 1100 R kam dem hoch im Norden ansässigen Hersteller gerade recht, um seinen neuen Seitenwagen Bruno ins Rampenlicht zu rücken. Dazu trug übrigens auch ein TV-Auftritt in der Sendung „Glücksspirale“ bei, in der Moderator Kai Pflaume und Gespannrennfahrer Ralph Bohnhorst Bruno zu einem Auftritt verhalfen.

Damals bot Sauer die Basis-Ausführung der BMW R 1100 R für 33.800 D-Mark (17.281 Euro) an, den Umbau für 22.555 D-Mark (11.532 Euro). Darin enthalten waren Hilfsrahmen, Schwingengabel mit Bilstein-Federbeinen, Einscheibenbremse mit zwei Vierkolbenzangen vorn, Stahlverbundräder auf Alu-Naben und das Bruno-Beiboot in seiner Basisausführung.

Für damalige Verhältnisse war dies eine durchaus attraktive Offerte, auch wenn die GVG sie mit ihrer Kombination locker unterbot. Kosten sparte der Hersteller-Verband vor allem durch den simpel gestrickten EZS Kompakt. Auch gab es anders als bei Sauer keinen verstellbaren

