



Die Müller-Sauer-Achsschenkelenkung (MSA) wird von einem Bilstein-Dämpfer beruhigt und stabilisiert den Geradeauslauf. Zur Kühlung der Seitenwagenbremse gibt es im Beiboot einen Luftschacht. Die Hinterachsgarnitur wurde ebenso beibehalten wie der originale Schalldämpfer



Umbau auf Gespanntechnik deutlich erleichterte. Holger Janke fand ein geeignetes Motorrad als Vorführfahrzeug des BMW-Händlers Bert von Zitzewitz in Schleswig-Holstein. Von Zitzewitz und der Gottesmann kannten sich bereits von anderen gemeinsamen Projekten wie etwa intensiven Geländesport-Trainingseinheiten auf Enduro-Motorrädern, die BvZ professionell anbietet. „Bert sagt immer, ich hätte weiß-blaue Augen“, schmunzelt der Pastor. Kein Wunder, denn obwohl in der angemieteten Scheune leicht überwiegend Fremdfabrikate stehen, wird der Alltag auf den BMW bestritten. Die Kilometer werden sozusagen mit dem GS Adventure-Gespann gefressen, die Knieschleifer-Fraktion hingegen mit dem S 1000 RR-Gespann geschluckt, könnte man sagen. Und für die kontemplative Runde gibt es noch ein umgebautes R 60-Gespann mit R 100-Motor.

Die absolute Leidenschaft des Norddeutschen ist „die grüne Hölle“. Und genau für diesen Zweck wurde der BMW-Sportler umgestrickt. Vermutlich war Holgers Reihenvierzylinder-BMW der erste Umbau dieses Typs zum Dreirad. Gegenwärtig gibt es in Deutschland vier umgebaute S 1000 RR, wobei dieses Gespann mit dem offenen leichten Seitenwagen das sportlichste ist. Entsprechend hoch waren auch die technischen Hürden, welche Peter Sauer von der Firma Müller-Gespanne zu überwinden hatte. Da Holger Jankes Ambitionen sich mit diesem Gespann eindeutig am fahrtechnisch Machbaren orientierten, sind einige technische Leckerbissen und Besonderheiten mit an Bord.

Das wesentliche Fahrwerksmerkmal ist die von Peter Sauer damals gerade fertig entwickelte Müller-Sauer-Achsschenkelenkung (MSA), die hier zum ersten Mal in einem Serienfahrzeug verbaut wurde. Durch die MSA kann der Radstand nach vorn deutlich ver-

Der Gespannbetrieb erforderte Speziallösungen für die Radaufhängungen – sowohl an der Front wie auch am Heck

längert werden, was bei Geschwindigkeiten über 200 Stundenkilometern, die das Gespann locker aus dem Ärmel schüttelt, den Geradeauslauf und damit die Fahrbarkeit erheblich verbessert. Enge Kurven sind nun aber nicht mehr so leicht zu fahren, denn die Handlichkeit ist durch den langen Radstand natürlich stark eingeschränkt worden.

Die zweite unerlässliche Fahrwerksänderung betraf den hinteren Dämpfer. Zunächst versuchte man es mit dem Originaldämpfer und einer härteren Feder. Bei schnellen Linkskurven neigte das Heck jedoch zum Aufsteigen und Ausbrechen. Der negative Federweg war schlicht zu kurz, und das Hinterrad konnte schlagartig die Bodenhaftung verlieren. Bei einem der Renntrainings lief Janke der Touratech-Ingenieur Lars Würdemann über den Weg, der ihm entsprechende Hinweise gab und das Fahrzeug kurzerhand vermaß. So entschied Janke sich, bei Touratech mit dem Modell „Competition-Line“ einen Spezialdämpfer zu ordern. Das ist ein Dämpfer-Baukastensystem der 16/46-Dimension (Kolbenstange/Kolben), welches zudem im Setting bei Dämpfung und Federrate noch weiter angepasst wurde. Dieser Dämpfer ist also eine Sonderanfertigung speziell für dieses Fahrzeug. Die Vorderachse wird übrigens mit Bilstein-Dämpfern beruhigt. Die original belassene Motorleistung von eindrucksvollen etwa 200 PS wird über einen Reifen der Größe 185/55SR15 vom Hinterrad auf die Straße gepresst. Vorder- und Seitenrad bringen es immerhin auf die Dimension 175/55R15. So besohlt und bestens abgestimmt sind für den schnellen Pfarrer Rundenzeiten von unter zehn Minuten auf der Nordschleife „kein Problem“.

Dass eine BMW als Basisfahrzeug genommen wurde, war kein Zufall. Bereits in Jankes erstem Gespann werkelte ein BMW-Motor, der Gleitlager-Zweizylinder verhalf einem Dnepr-Dreirad zu