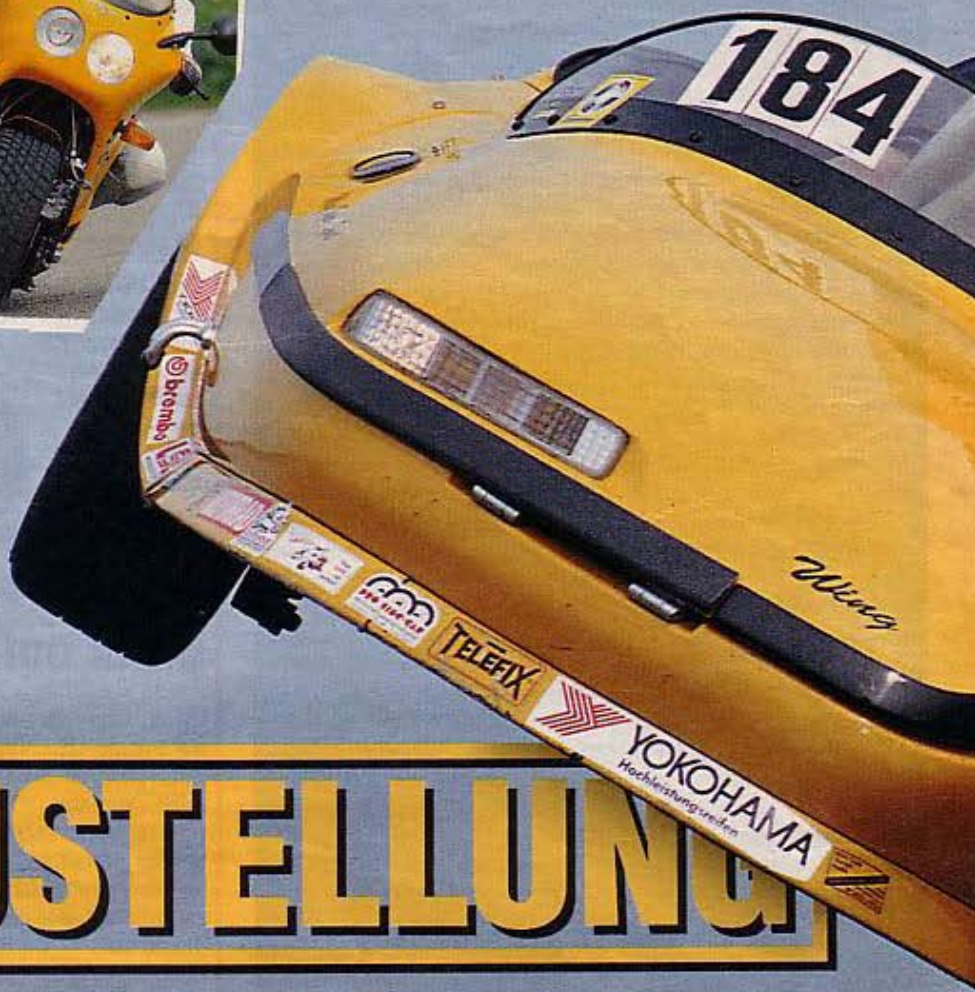


TEST & TECHNIK

Fahrbericht Triumph Daytona Super III mit Sauer-Wing



Hoch das Bein:
Bei der neuesten
Kreation des
Gespannbauers
Peter Sauer aus
Karby fliegt der
Pantoffel. Triumph
Daytona Super III
und Wing-Boot bilden
die
54 rasante Sport-
Kombination

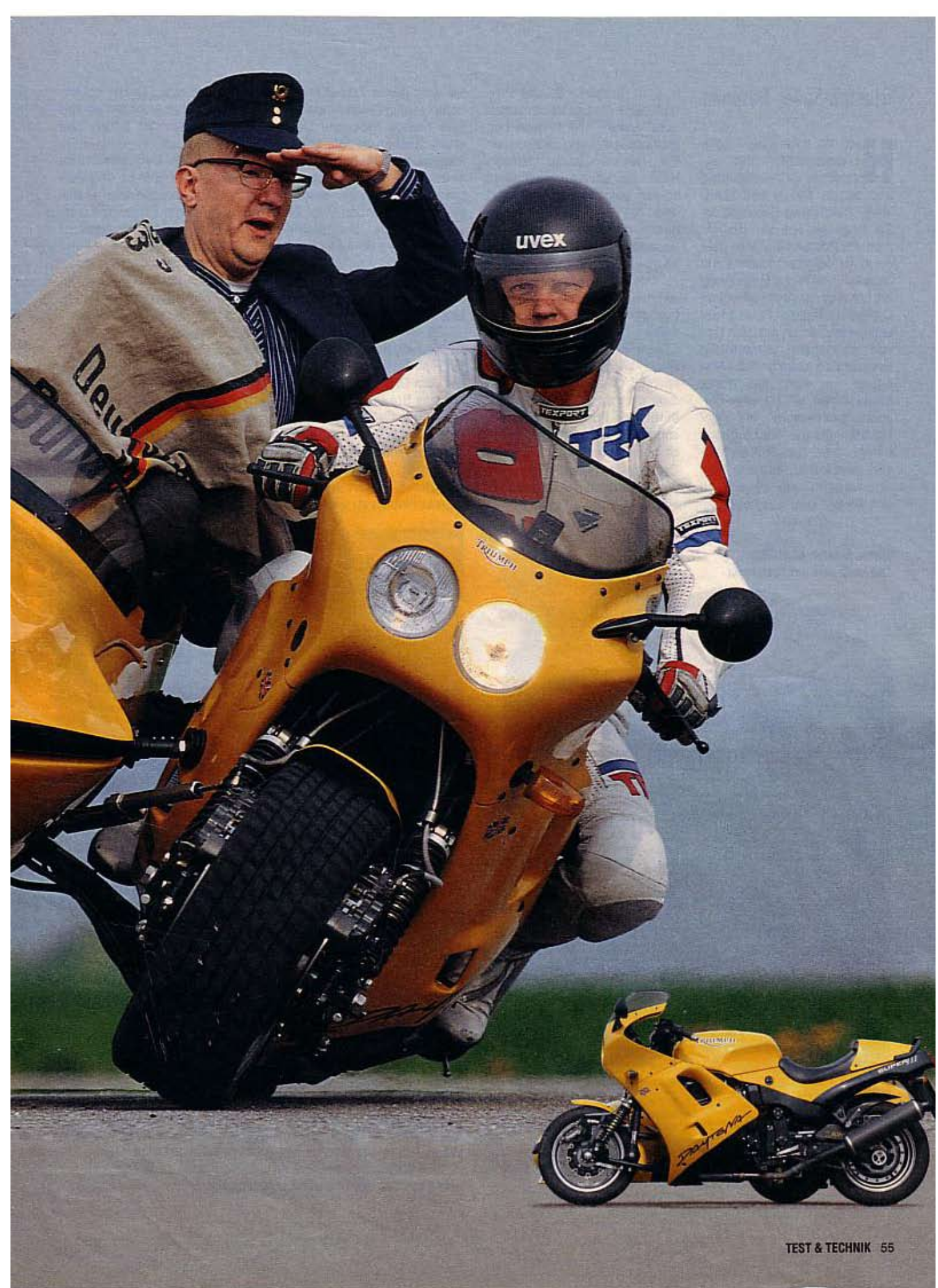


EILZUSTELLUNG

Norddeutsche Landbriefträger können ihren Job ab sofort etwas zügiger erledigen.

Von Klaus Herder; Fotos: Markus Jahn





Triumph-Sauer-Gespann

Hajo W. trägt eine fesche Dienstmütze, fährt ein schickes Dienstfahrrad und hat als Revier den Landkreis Rendsburg-Eckernförde. So hoch im Norden braucht man als Postbediensteter Zeit, denn die Wege sind lang. Ende Januar führte Hajos langer Weg nach Karby. In dem idyllischen Ort beschäftigt sich Peter Sauer seit vielen Jahren mit dem Bau von vorwiegend tourenmäßig ausgelegten Gespannen. Nun begab es sich, daß Peter Sauer einen MOTO aktiv-Gespenn-Intensivkurs auf der Nordschleife des Nürburgrings belegt hatte. Der Touren-Meister leckte Blut, mutierte zum Sportsfreund und begann zu schrauben. Und ausgerechnet

in dem Moment, als das Produkt seiner neuer Leidenschaft zum ersten Mal Ostsee-Luft schnupperte, bog Hajo ums Eck. Um es kurz zu machen: Hajo boykottiert neuerdings seinen postalischen Drahtesel und hat bei der Oberpostdirektion Kiel einen Antrag zur Beschaffung eines Dienstgespanns eingereicht.

Das Objekt seiner Begierde ist natürlich gelb, genauer gesagt „Racing Yellow“, und heißt mit vollem Namen „Triumph Daytona Super III Sauer-Wing-Super-Sport-Gespenn“. Das „Super III“ verrät dem Kenner, daß die PS-Zauberer der Formel 1-Motorschmiere Cosworth Hand an den bekannten 900er Triumph-Dreizylinder gelegt haben. Ein drei Kilogramm leichteres Gehäuse, ein neuer Zylinderkopf

mit schärferen Nockenwellen, höher verdichtende Kolben und jede Menge liebevolle Detailarbeit stecken in dem auf 115 PS erstärkten Triumph-Spitzenmodell, das als Solomaschine rund 4000 Mark mehr kostet als eine Basis-Daytona 900. Zwei wunderschöne Sechskolben-Bremszangen sowie lecker anzuschauende Kohlefaserteile überm Vorder- und Hinterrad und im Cockpit gehören ebenfalls zum Super III-Paket.

Zu einer sportlichen Zugmaschine gehört ein nicht minder sportliches Boot. Nun ist der vom Offenbacher Designer Thomas Breen gestaltete Wing wirklich kein Langweiler und Biedermann, aber der als Familienseitenwagen konzipierte Zweisitzer bringt in seiner Grundversion für den Sporteinsatz einfach zu viele Pfunde

auf die Waage. Durch radikalen Leichtbau schaffte es der Gespannspezialist Sauer, das GFK-Boot um 14 Kilogramm abzuspecken. Doch damit nicht genug: An Rahmen und Anschlüssen konnten noch einmal 16 Kilogramm eingespart werden. Die vom Ur-Wing bekannte Stabilität und Verarbeitungsqualität blieben dabei erhalten.

Der für die Herstellung der Seitenwagenkarosserie verantwortliche Jörg Bosse – von Haus aus sinnigerweise Bootsbauer – besorgte den Rest, um aus der Familienkutsche einen Sportwagen zu machen. Er bediente sich dabei eines von diversen Manta-Umrüstungen her bekannten Grundmusters: verspoilern, verbreitern, tieferlegen. Und da zu einem Sportgerät auch immer etwas gesunde Härte gehört, verzichteten

**Tiefer, breiter, schneller:
190 km/h sind das Maximum**



TRIUMPH-SAUER-GESPENN

Motor

Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier über Taschenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, Naßsumpfschmierung, drei Mikuni-Gleichdruckvergaser, Ø 36 mm, kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 300 Watt.

Bohrung x Hub 76 x 65 mm

Hubraum 885 cm³

Verdichtungsverhältnis 12:1

Nennleistung 115 PS (85 kW)

bei 9000/min

Max. Drehmoment 8,9 kpm (87 Nm)

bei 6500/min

Kraftübertragung

Primärtrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Fahrwerk

Zentralrohrrahmen aus Stahlrohr mit geschraubtem Hilfsrahmen, geschobene Langschwinge mit zwei Bilstein-Gasdruck-Federbeinen vorn, Koni-Mobec-Zentralfederbein hinten, Doppelscheibenbremse mit Sechskolbensätteln vorn, Einzelscheibenbremse mit zwei Zweikolbensätteln

hinten, Integral-Bremsystem, Leichtmetall-Scheibenräder, vorn 185/50 R 14, hinten 185/55 R 15

Seitenwagen

Vierpunktanschluß, Vierkantrahassis mit Schräglenker-Langschwinge, Bilstein-Gasdruckfederbein, Leichtmetallrad, 175/50 R 13, Einzelscheibenbremse mit zwei Bremsätteln, mit Vorder- und Hinterradbremse der Maschine gekoppelt, zweisitziges GFK-Boot, direkt mit Rahmen verschraubt.

Maße und Gewichte

Leergewicht 400 kg

zul. Gesamtgewicht 750 kg

Radstand 1580 mm

Spurweite 1340 mm

Tankinhalt 25 Liter

Preise

Komplettgespenn ab 55 000 Mark

Seitenwagen ab 14 990 Mark

Maschinenumbau ab 15 000 Mark

Preis des Testgespanns 61 500 Mark

Hersteller

Peter Sauer, Eckernförder Straße 1a,

24398 Karby, Telefon 0 46 44/8 93



Schöner bremsen: Die Sechskolbensättel packen gnadenlos zu. Mit Hand und Fuß werden jeweils alle drei Räder gleichzeitig verzögert



Länger fahren: Die Super III ist mit sieben bis neun Litern Verbrauch sparsam, wer noch mehr Sprit mitnehmen möchte, ordert den 25-Liter-Zusatztank im Bootscheck

Triumph-Sauer-Gespann



Platz da: bequemer Einstieg, Macrolon-Windschutzscheibe in Wunschhöhe

die Norddeutschen auf die gefederten Querstreben und Silentblöcke zwischen Boot und Rahmen. Moosgummi-streifen müssen reichen. Der Seitenwagenanschluß ist praktisch völlig neu konstruiert und im Hinblick auf den Sportein-satz deutlich stabiler ausgelegt als die gemäßigte Soft-Version.

Ein ultrahartes Wettbe-werbsgerät ist der Wing Super-Sport aber glücklicherweise nicht geworden. Das Boot paßt perfekt zum Charakter der Zugmaschine. Die Super III ist kein nervöses Renner-le, sondern ein komfortabler Sporttourer, der die Kraft nur so aus dem Ärmel schüttelt. Ab

2000/min schaltet der Drei-zyylinder auf Durchzug. Die Serienübersetzung blieb un- verändert, daß rechts etwas dranhängt, merkt man eigent- lich erst in der ersten Kurve – die Schräglage fehlt. Das Be- wegen der englisch-deutschen Co-Produktion hat etwas von Kartfahren. Rechtsrum, links-

rum – das Ding klebt geradezu auf der Straße. Die breiten Yokohama-Gummis lassen Kur- vengeschwindigkeiten zu, die bis vor gar nicht langer Zeit reinen Wettbewerbs-Dreirädern vorbehalten waren. Der Grenz- bereich kündigt sich gut kon- trollierbar an. Driften auch bei trockener Strecke? Mit dem Sauer-Gespann eine der leicht- testen Übungen. Fast noch mehr Spaß als das Fahren macht das Bremsen. Egal ob mit Hand- oder Fußbremse – das perfekt abgestimmte Integral-System verzögert alle drei Räder gleichzeitig. Und das mit Vehemenz. Spurrillen und Fahrbahnabsätze mag das Sauer-Gespann dagegen nicht so sehr. Das an sonsten sehr entspannte Fahren artet dann zu echter Arbeit aus, aber schließlich ist der flotte Dreier nicht für den Baustellenbetrieb gemacht, sondern für gut aus- gebaute Kurven-Labyrinth.

Das hat auch Hajo W. ge- merkt. Er läßt sich bald in die Eifel versetzen. Da soll es im Kreis Adenau einen äußerst reizvollen Arbeitsweg geben. □

Mein Fazit

Peter Sauer und ein Sportge- spann? Das wäre vor gar nicht langer Zeit undenkbar gewesen. Der überzeugte Familien-Aus- statter hat sich anstecken las- sen – ausgerechnet auf dem Nürburgring. Das größte Kompliment, das man seinem neuesten Pro- dukt machen kann, ist, daß man an allen Ecken

und Kanten merkt, mit wel- cher Begeisterung das Gespann konstruiert und gebaut wurde. Daß die Wahl der Zugmaschine ausgerechnet auf die Triumph fiel, mag Zufall gewesen sein, erweist sich aber als Glücks- griff. Die Top-Verarbeitung und die cleveren Detaillösungen machen das Gespann im Wort- sinn preis-wert. Klaus Herder

