

Nico Bakker veredelt Vierventil-Boxer-BMW

FLIEGENDER HOLLÄNDER

Wer behauptet denn, daß der neue BMW-Boxer nicht zu einem richtig knackigen Sportgerät taugt? Bomber heißt die Kreation, mit der Tuningspezialist Nico Bakker das Gegenteil beweisen will.

Seit den grandiosen Erfolgen bei der Paris-Dakar scheint das Interesse des BMW-Managements am Motorradsport endgültig erloschen. Was sich unübersehbar in der Modellkonzeption niederschlägt: Sowohl die GS als auch die RS der neuen Boxer-Generation zollen trotz des „S“ im Kürzel vornehmlich den Tourenfahrern Tribut.

Mit der Präsentation der Supersport zur letzten IFMA ließ BMW den Boxer-Fans zwar das Wasser im Mund zusammenlaufen, doch ihren Hunger stillen die weißblauen Modellköche bislang nicht. Wie es scheint, ist der Appetithappen an den staunenden Mündern vorbei direkt ins Werksmuseum gewandert.

Im Gegensatz zum Werk sieht Nico Bakker sehr wohl Chancen für eine echte Sportversion der R 1100. Gleichzeitig mit der Studie aus München präsentierte der holländische Fahrwerkspezialist den Vierventilboxer mit grundlegend überarbeitetem Fahrgestell im sportlichen Gewand. Die Lenkpartie senkt Bakker durch gefräste Leicht-

Foto: Günther Koslowski



TECHNISCHE DATEN:

Bakker-BMW R 1100 RS

Motor:	Zweizylinder-Viertakt, luft-/ölgekühlt
Hubraum:	1085 cm ³
Leistung:	66 kW (90 PS) bei 7250 min ⁻¹
Drehmoment:	95 Nm bei 5500 min ⁻¹
Sekundärtrieb:	Kardan
Leergewicht:	ca. 215 kg
Tankinhalt:	24 Liter
Umbaupreis:	15 500 Mark

metall-Komponenten ebenso ab wie das Heck. Gleichzeitig verlagert er die Drehachse des A-Lenkers nach vorne. Dadurch taucht der Vorderbau im Gegensatz zur Serienmaschine beim Bremsen dezent ein. Was bei sportlicher Fahrweise durchaus wünschenswert ist, denn der mit diesem Effekt steiler werdende Steuerkopfwinkel erleichtert das Einlenken und verbessert das

Handling in Kurvensektionen.

Während sich solche Feinheiten insbesondere auf öffentlichen Straßen nur ansatzweise herausfahren lassen, hat die sportlich-straft, aber dennoch nicht harte Abstimmung der Federung dank perfekt justierter Dämpferelemente von White Power großen Einfluß auf das Fahrverhalten. Original bleiben Reifen und Bremsen. Die Stopper haben mit den 220 Kilo der athletischen Bakker-BMW selbstredend leichteres Spiel als mit



Neben der Höckerbank verleihen der 24 Liter fassende Alu-Tank und die rahmenfeste Halbschale der Bakker-BMW, die übrigens auf der MOTORRÄDER '96 am Stand von Importeur WüDo zu bestaunen sein wird, ein standesgemäßes Outfit. Ohne den Fahrer in eine extreme Sitzposition zu zwingen, unterstreichen die Lenkerstummel und die zurückverlegte Fußrastenanlage den sportlichen Anspruch.

Mit einigen Verfeinerungen

Bayern-Bomber im Sport-Trim:
Mit feinsten Fahrwerks-Zutaten läßt Spezialist Nico Bakker der R 1100 Flügel wachsen.

durch WüDo kommt der flotte Boxer auf 15 500 Mark Umbaukosten. Doch ernsthaft sportlichen Ansprüchen dürfte die R 1100 auch im Bakker-Trim kaum gerecht werden, solange es dem Vierventiler an Schmalz mangelt. Da kommt das Powerprogramm von Werner Fallert für den sportlich verpackten Boxer gerade recht: Um die vier PS gewinnt der badische Tuner allein durch andere Chips, bis 110 PS soll die zusätzliche Überarbeitung der Atemwege bringen.

Günther Koslowski