

## Bayern-Vierzylinder im Roadster-Trimm: BMW K-Pur

# MEISTER PROPPER



Alle haben es, nur BMW nicht – das große, unverkleidete Motorrad mit satter Leistung und sichtbarer Technik. In Zusammenarbeit mit Wüdo und Nico Bakker entwickelte Bernd Scherer aus der K 1200 RS ein mächtiges Big Bike, das genau diese Lücke füllt.

Für den Bodenkontakt sorgen die griffigen Bridgestone BT 57, von der Basismaschine übernahm Scherer Räder und Bremsen. Scheinwerfer und Blinker stammen von den BMW-Cruisern. Lediglich zur Vorsorge gibt es einen Lenkungsämpfer, im Fahrbetrieb erweist er sich als verzichtbar.

Bei der Abstimmung des Motors folgt Scherer dem in dieser Klasse bewährten Rezept, das Drehmoment vor allem im unteren Bereich anzuheben und dafür lieber auf Spitzenleistung zu verzichten. Dazu rüstete er den Reihenvierer auf die Nockenwellen, Ansaugstutzen und Drosselklappen der LT um.

Mit beeindruckendem Resultat: Die K-Pur macht schon bei niedrigsten Drehzahlen ungeheuren Druck, hinter Suzuki GSX 1400 & Co. braucht sie sich wahrlich nicht zu verstecken. Im Prinzip lässt sich ab Ortsausgang alles im sechsten Gang erledigen. Es sei denn, man will auf der Autobahn üppig motorisierten

Dringern Respekt einflößen. Was auch gelingt, denn bis zirka 200 km/h sprintet die 1200er derart vehement los, dass Oberklasse-Autos im Rückspiegel schnell klein werden.

So faszinierend die Kraftentfaltung ist, so gewöhnungsbedürftig sind die ersten Kilometer mit der K-Pur. Dies liegt allerdings nicht am präzisen Fahrwerk und der bestens abgestimmten Federung, sondern an der psychischen Barriere im Fahrerschildel. Wenn das Monstrum von Tank in Kurven gen Asphalt strebt, ist man zunächst einmal geneigt, die momentane Schräglage völlig zu überschätzen. Doch letztlich alles eine Sache der Gewöhnung.

Ob BMW-Fans dazu jedoch überhaupt die Gelegenheit haben werden, steht noch in den Sternen. Denn die Initiative Scherers, der die Kasseler Niederlassung zu einer der führenden in Deutschland machte, hat der Chefetage in München derart imponiert, dass er nun im Stammwerk mit neuen Aufgaben betraut wurde – womit er das Projekt K-Pur nicht weiter verfolgen kann.

Prinzipiell würde sich auch Wüdo in Dortmund für den Riesen-Roadster stark machen. Größtes Hemmnis bei einer Kleinserie, so Helmut Wüstenhöfer, ist allerdings der extrem aufwändige und damit

kaum zu vertretbaren Preisen herstellbare Tank: „Eine Produktion lohnt nur, wenn genügend bindende Bestellungen vorliegen.“ Aber mit dieser Aussicht würde BMW die Sache wahrscheinlich selbst in die Hand nehmen.

Axel Koenigsbeck

## TECHNIK

### BMW K-Pur

Motor:	Vierzylinder-Viertakt-Reihe, längs eingebaut, 4 Ventile/Zylinder, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum:	1171 cm <sup>3</sup>
Leistung:	81,5 kW (110 PS) bei 7000 U/min
Drehmoment:	130 Nm bei 4500 U/min
Reifen v/h:	120/70 ZR 17 / 170/60 ZR 17
Sitzhöhe:	780 mm
Tankinhalt:	35 Liter
Trockengewicht:	243 kg
Preis:	auf Anfrage

#### KONTAKT:

BMW-Niederlassung Kassel,  
Tel 0561 57000-179,  
[www.bmw-kassel.de](http://www.bmw-kassel.de) oder Wüdo,  
Tel 02301/9188-0, [www.wuodo.de](http://www.wuodo.de).



CNC-gefräst: Der Instrumentenhalter stammt von Wüdo



Voll Stoff: Die eigenständige Linie der BMW K-Pur hinterlässt beim Betrachter einen bleibenden Eindruck



**Barriere im Fahrerschädel: Das Tankmonster flößt Respekt ein**

**F**ast jeder Hersteller, der etwas auf sich hält, führt heutzutage ein nacktes Big Bike mit dreistelligem PS-Angebot im Programm. Nur BMW verzichtet auf eine solche Modellvariante, obwohl mit den Vierzylindern der K-Reihe durchaus die Basis für einen unverkleideten Brummer vorhanden wäre. Doch nachdem die K 100 damals vom Publikum weniger freudig aufgenommen wurde als ihre verkleideten Schwestern, praktiziert die weißblaue Marke in diesem Segment vornehme Zurückhaltung.

Heute ist nicht damals, dachte sich Bernd Scherer. Mit seiner K-Par auf Basis der K 1200 RS demonstriert der engagierte Verkaufsleiter der Niederlassung Kassel, wie ein BMW-

Big Bike dieses Genres aussehen könnte. Dabei ist es ihm mit Unterstützung von Wüdo und Nico Bakker gelungen, ein absolut unverwechselbares Motorrad auf die Räder zu stellen, das sich aus der Masse der nackten Drei- und Vierzylinder durch technische und optische Eigenständigkeit abhebt. Eben so, wie man es von einer BMW gewohnt ist.

Hinter der Verschalung einer K 1200 RS mag es zwar aufgeräumt ausschauen, keinesfalls taugt das Gewusel von Kabeln, Kästchen und Schläuchen jedoch als Augenweide. Um die Inneren nach Entfernung des Plastikkleides zu kaschieren, wählte Scherer einen überdimensional wirkenden Kraftstofftank mit weit nach unten gezogenen Flanken.

Weil der Kasseler ohnehin auf alle Spritfässer steht, erfüllte er damit gleich noch einen persönlichen Wunsch. Doch gibt es derge Tanks nicht im Zubehörkatalog, deshalb fertigte der holländische Ningspezialist Nico Bakker per Hand ein exakt angepasstes Exemplar aus Aluminiumblech – mit ergonomisch geformten Kniemulden, Einfülllupe und satten 35 Litern Kapazität.

Die dazu passende, selbststrahlende Sitzbank-Heck-Kombination geräumigem Staufach ließ sich von einem Kohlefaser-Spezialist am Ort herstellen, Wüdo steuerte Superbike-Lenker sowie die C-gefrästen Halter für die Instrumenteneinheit und Wilbers die Felgen-Elemente bei.



**Ordentlich gelöst: Das Kabelgewusel verschwindet hinter der Alutafel**



**Massive Attack: Der voluminöse BMW-Antriebsstrang fügt sich ins Big-Bike-Design**



**Selbsttragend: Sitzbank-Heck-Kombination mit integriertem Staufach**