Sonderheft Das Original seit 1999

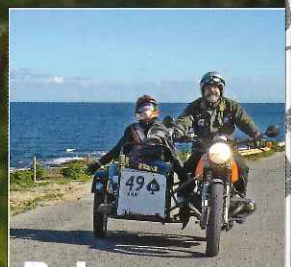
4 195069 106902 57

MOTORRAD MAGAZIN
MO
SONDERAUSGABE 57
APRIL BIS JUNI 2016

Deutschland € 6,90
Österreich € 7,80
Schweiz CHF 10,90
Belgien € 8,20
Niederlande € 8,20
Luxemburg € 8,20
Spanien € 8,90
Dänemark DKK 74,00

BMW Motorräder

Vergleich:
R 1200 RT und RS



Reise:
auf drei Rädern durch Spanien

BMW S 1000 R
20 000 Kilometer
DAUERTEST
Plus Zubehör-Empfehlungen

Erlebnis:
GS TROPHY
in Thailand

EIGENBAU SPEZIAL

BMW HP2 alla Gessi

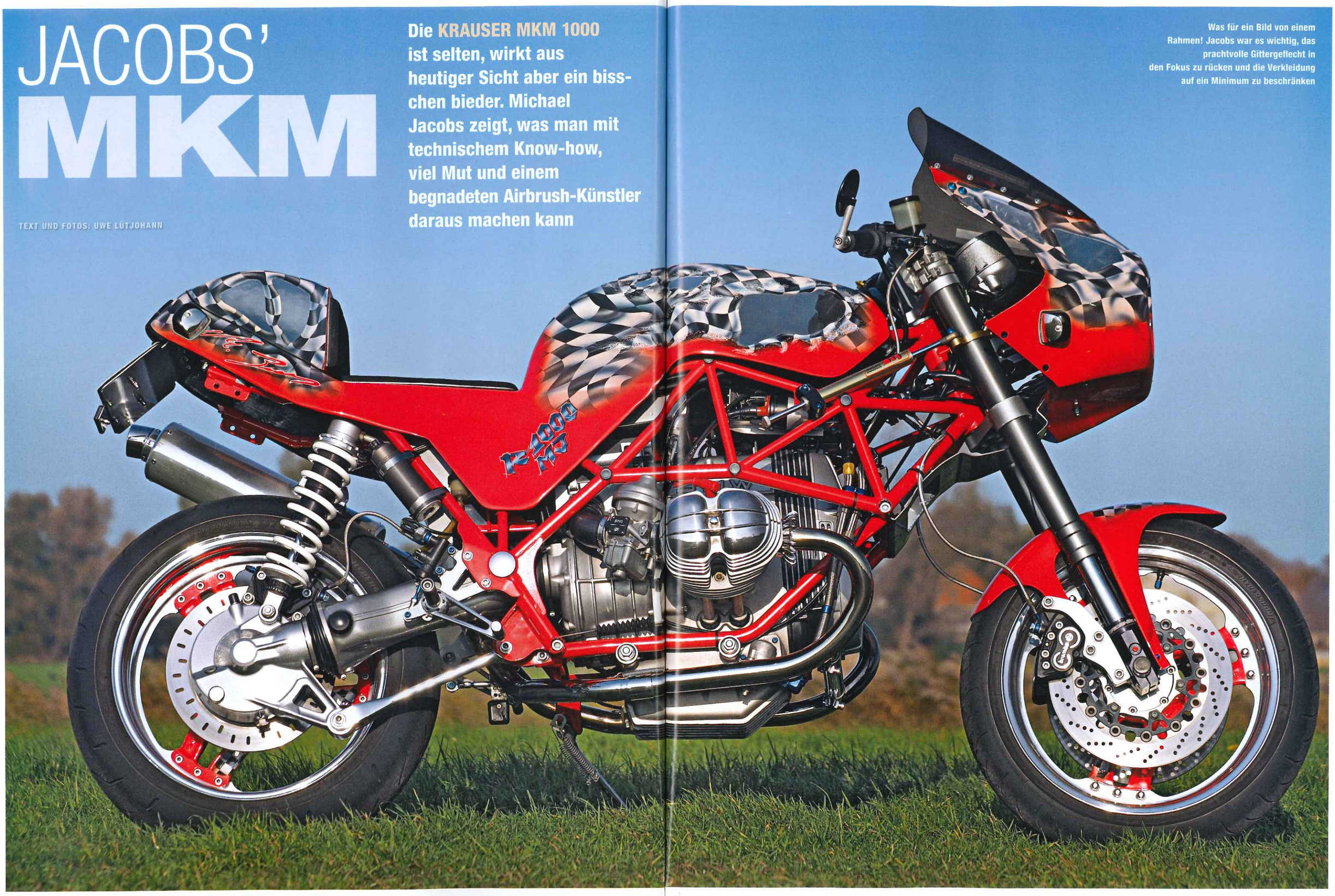
Landspeeder aus Texas

K 100 Schmuckstück

JACOBS' MKM

Die KRAUSER MKM 1000 ist selten, wirkt aus heutiger Sicht aber ein bisschen bieder. Michael Jacobs zeigt, was man mit technischem Know-how, viel Mut und einem begnadeten Airbrush-Künstler daraus machen kann

TEXT UND FOTOS: UWE LÜTJOHANN



Was für ein Bild von einem Rahmen! Jacobs war es wichtig, das prachtvolle Gittergeflecht in den Fokus zu rücken und die Verkleidung auf ein Minimum zu beschränken

Das Sitzkissen ist nur etwas für die ganz harten Jungs. Der selbst gebaute Krümmer und der feine Endtopf von MAB sind dagegen etwas für Sound-Genießer

Edelforke: Die White-Power-Gabel ist zwölffach einstellbar und bringt Ruhe ins Geläuf

Saubere Sache: In die verchromte Metallflasche münden gleichermaßen Motorentlüftung und Tanküberlauf

Die Norddeutschen, insbesondere die Dithmarscher, sind dafür bekannt, dass sie so schnell nichts aus der Ruhe bringt. Und dass sie mit einem Fischkutter über die raue Nordsee fahren oder zumindest mit einem alten Traktor das fette Marschland beackern. Das Erste trifft auch auf Michael Jacobs aus Brunsbüttel zu, einem sinnigen und bräsigen Keerl*, wie man hier sagen würde. Seine Fahrzeuge sind aber für einen Bewohner der plattdeutschen Elbmarsch eher ungewöhnlich: He besitt een fein eegen Umbu vun een MKM Gummikauh un in de Eck steiht keen Trecker, sonnern een utlandischen Sportskoor met tein Zylinners.* Wir waren auf Kuhjagd an der plattdeutschen Nordseeküste.

Selten ist sie ja ohnehin bereits, die BMW Krauser-MKM 1000. Es gibt nur gut 200 Exemplare von diesem Motorrad. Insofern stellt sich natürlich heutzutage die Frage, ob man so eine motorradtechnische Rarität nicht lieber im Originalzustand belassen sollte. Wenn man andererseits aber ein wirklich außergewöhnliches Einzelstück als Fahrzeug besitzen möchte, liegt es wiederum nahe, eine in nur wenigen Stückzahlen gebaute Grundlage zu nehmen. Allein das sorgt schon für Exklusivität. Insofern lässt sich der Gedanke, der diesem Fahrzeug zugrunde liegt, durchaus nachvollziehen.

*Michael ist ein ruhiger Typ und kräftig gebaut. Er besitzt einen eigenen Umbau auf MKM-Basis und in der Ecke steht kein Traktor, sondern ein amerikanischer Sportwagen mit zehn Zylindern.

Spritzschutz: Ein Leitblech verhindert nun eindringende Feuchtigkeit

Als der norddeutsche Bautechniker seinen Kindheitstraum von einem selbst gebauten Motorrad mit Boxermotor erfüllen wollte, erwarb er 1989 – eigens dafür – eine schon nicht mehr originale MKM, um an den beliebten und seltenen Gitterrohrrahmen zu kommen. Seiner vorigen BMW, einer R 90 S, hatte Michel, wie er in seinem Freundeskreis genannt wird, Verkleidungsteile angebaut, um sie auf eine damals modernere RS-Variante umzurüsten. Bei seinem ersten wirklichen Eigenbau wollte er nun den umgekehrten Weg gehen: Vollverkleidung und Monocoque (Tank-Sitzbank Kombination) sollten verkleinert und der Motor sowie der außergewöhnlich schöne Rahmen mit seinen 56 filigranen Rohren sichtbar gemacht werden. Dieser Umbau erfolgte in zwei Schritten.

Zunächst ließ er 1989 einen Verkleidungsoberteil-Rohling aus Aluminium nach eigenen Vorstellungen bei der Firma Almers in Nordenham anfertigen. Dieser war handgedengelt und entsprach mit seinen Doppelscheinwerfern exakt dem damaligen Zeitgeschmack. Die Passgenauigkeit war aber eher mäßig und erforderte aufwändige Nacharbeiten. Das Unterteil der vorderen Verkleidung blieb im Originalzustand, wurde jedoch so abgeändert, dass die Maschine sowohl nur mit Cockpit- als auch mit Vollverkleidung gefahren werden konnte. Auch die Tank-Sitzbank-Kombination („Monocoque") wurde ebenfalls aus dem leichten Metall neu aufgebaut und stilistisch modifiziert, damit der Rahmen besser sichtbar würde.

Der Rohrrahmen der Krauser-MKM gilt als vorbildlich steif, die darin verbaute BMW-CS-Gabel allerdings nicht. Diese wurde daher von einer K 100-Gabel inklusive Gabelbrücke ersetzt, was wiederum einen aufwändigen Austausch des Lenkrohrs erforderte, welches der Tüftler auch selbst fertigte. Die antiquierten Drahtspeichenräder ersetzte Michel durch PVM-Dreispeichenräder in der Dimension 2,3x18 vorn und 3,0x18 hinten. In der ersten Umbau-Variante änderte er auch noch den Einfüllstutzen des Kraftstofftanks.

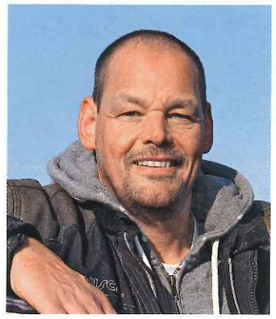
Kunst am Bau: blau eloxierte Anbauteile an der Fußrastenanlage

Bereits 16 Monate nach ihrer Fertigstellung wurde die Krauser-BMW unverschuldet kaltverformt. Das war zwar ein unschönes Erlebnis, eröffnete aber die Möglichkeit, noch einmal ganz von vorn zu beginnen. Denn eigentlich war der erste Umbau nicht so geglückt, wie der Schleswig-Holsteiner sich das ursprünglich vorgestellt hatte. Noch immer waren Michel zu viele MKM-Originalteile an der Maschine, und die Lackierung gefiel ihm auch nicht mehr so gut. Den Neuaufbau startete er unter dem Motto: „Wenn schon, dann richtig".

Teuflisch: Das Zielflaggen-Dekor wiederholt sich in den Armaturen. Wer über siebeneinhalb dreht kommt in die Hölle

Gegängelt: Der Getriebeausgang wurde durch ein aufgeschweißtes Rohr verlängert

Volle Fahrt voraus: Die Jacobs-Krauser bügelt mit ihrem Hochleistungs-Fahrwerk die Kurve platt



Zäher Dithmarscher Jung: Michael Jacobs baute über ein Jahrzehnt an seiner Krauser-MKM

Daher erwies sich auch der auf ein bis zwei Jahre veranschlagte Zeitraum als viel zu kurz, zumal weitere „Zeiträuber" wie Hausbau und Familie hinzukamen.

Zunächst wurde der Rahmen gerichtet, modifiziert und so umgebaut, dass eine Einarmschwinge mit Monofederbein eingebaut werden konnte, der Umbau erfolgte durch die Firmen VV- und DBH-Motorradtechnik. Erneut tauschte Jacobs die Gabel und das Lenkrohr aus, nun bügelt vorn eine WP 4054 RO/MA Upside-down-Forke die Straße glatt, hinten übernimmt das ein WP-SA+CC Mono-Federbein. Einer der zahlreichen Vorteile des Krauser-Rahmens ist die Umbaumöglichkeit auf eine breitere Hinterradschwinge. Und so kommt nun eine R 80 GS-Paralever-Hinterradschwinge zum Einsatz, die durch den Einbau einer selbst gefertigten Alubuchse noch um 28 Millimeter verbreitert wurde. Die Maßnahmen an Rahmen und Fahrwerk wurden mit dem TÜV intensiv besprochen und vor dem kompletten Zusammenbau des Motorrads fast sechs Stunden lang auch in Fahrversuchen geprüft.

Adaptiert: Die White-Power-Gabel erforderte eine neue Bremsankerplatte

Die neue Lackierung sollte die Exklusivität des gebauten Einzelstückes noch unterstreichen. Michael Rabe von der Firma Artworks aus Kiel bekam den Auftrag, ein Siegerflaggen-Motiv so auf die Verkleidung samt Monocoque zu sprayen, dass die Aluminium-Basis hier und da deutlich hervortritt. Diese Lackierung verschafft dem originellen Boxer-Sportmotorrad gemeinsam mit den handgefertigten Anbauteilen den nötigen „Spirit". Die ehemalige Krauser-MKM 1000 in der heutigen Variante ist ein Gesamtkunstwerk mit Dampf im Kessel. Für vehementen Vortrieb sorgt allein die sehr kurze Übersetzung, der drehmomentstarke Motor und das Getriebe der R 100 CS-Basis blieben unangetastet. Der kurz übersetzte Endantrieb (32/10) hingegen, der schon in einer BoT-Rennmaschine (Battle of Twins) lief, stammt aus einer R 80 GS. Dieser wurde nun noch von Trommelbremse auf Scheibenbremse umgerüstet. Aus dieser Übersetzung und in Verbindung mit den nur noch 17 Zoll großen Felgen resultiert eine Endgeschwindigkeit von gerade einmal 150 Stundenkilometern. „Die Höchstgeschwindigkeit ist für mich unwichtig, da das Motorrad selten auf der Autobahn bewegt wird, und dafür habe ich dann auch noch meine R 1100 S Boxer Cup-Maschine. Die Übersetzung wurde so gewählt, dass für eine Boxer-BMW auf der Landstraße bei jeder Geschwindigkeit mehr als ausreichend Leistung zur Verfügung steht", so der überzeugte Boxer-Enthusiast.

Auch Räder und Bremsen unterlagen einer weiteren Evolution. Zwei Vierkolbenbremszangen von Brembo verbeißen sich nun in die vorderen, schwimmend gelagerten Bremsscheiben, der hintere Fußbremszylinder stammt von einer Ducati. Die Felgen der Größe 3,5x17 und 6x17 stammen aus dem Regal von Fischer (Typ FCW2). Man beachte, dass der Umbau vor 24 Jahren geplant wurde, da waren diese Felgengrößen mit einem 190er Hinterrad selbst für japanische Sportmotorräder eher selten.

Viele Teile, wie zum Beispiel Bremszangenhalter und Fußrastenplatten, wurden von Jacobs selbst gefertigt, zunächst auf Millimeterpapier, dann als Blechmodell und zum Schluss aus dem Vollen (AlZnMgCu 1,5 F50-53) gebrannt. Ein Schmankerl ist die selbst erdachte Fußrastenanlage aus Aluminium und V2A, die so konstruiert wurde, dass sich die Raste beim Schaltvorgang mitbewegt. Die Krümmer wurden aus V2A ebenfalls selbst gefertigt, der Topf stammt von der Firma MAB aus Itzehoe. Heute besohlt mit den bewährten Bridgestone BT 016 R + F Pro Hypersport der Dimension 120/70ZR17TL sowie 190/50/ ZR17TL, werden die sportlichen Gene des Krauser MKM-Rahmens bei scharfem Landstraßenritt besonders deutlich: Das Motorrad ist auch bei wilder Hatz kaum aus der Ruhe zu bringen. Wer Michael Jacobs mit seiner Krauser-BMW auf dem platten Land begegnet und meint, dieser Zweiventilboxer wäre ein gefundenes Fressen, der sollte sich zumindest warm angezogen haben.

TECHNISCHE DATEN: MKM-BMW R 1000 MJ

Preis: 42 000 Euro (Wert laut Gutachten)

Leistung: maximal 68 PS (50 kW) bei 6800/min, Drehmoment 80 Nm bei 4300/min

Motor: Typ BMW R 100 CS. Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luft-ölgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder. Bohrung x Hub 94,0 x 70,6 mm, Hubraum 980 ccm, Verdichtung 9,5. Zwei Bing-Vergaser, ∅ 40 mm. Eigenbau-Abgasanlage mit MAB-Schalldämpfer. Elektrostarter. Fünfganggetriebe, Kardan, Hinterachsgetriebe vom Typ R 80 GS, Hinterachsübersetzung 32/10

Fahrwerk: Krauser-MKM-Gitterrohrrahmen aus Stahlrohren, modifiziert. Vorn einstellbare Upside-down-Telegabel von WP, ∅ 40 mm, Federweg 110 mm. Hinten Paralever-Einarmschwinge Typ R 80 GS, um 28 mm verbreitert, mit einstellbarem WP-Federbein, Federweg 75 mm. Leichtmetallräder von Fischer, vorn 3,50x17, hinten 6,00x17. Bereifung vorn 120/70 ZR17, hinten 190/50ZR17. Vorn Doppelscheibenbremse mit Scheiben Typ K 100 RS, ∅ 305 mm, und Vierkolben-Bremszangen von Brembo, hinten Scheibenbremse, ∅ 260 mm, mit Zweikolben-Bremszange von Brembo, Leitungen von Spiegler, Eigenbau-Adapter. Radstand zirka 1510 mm. Sitzhöhe zirka 790 mm. Stahlblechtank, Inhalt zirka 20 Liter. Gewicht vollgetankt 205 kg

Kontakt: Michael Jacobs, Brunsbüttel, www.bmw-eigenbau.de