





Vorne Haferlschuhe, hinten leichteres Schuhwerk: zu dritt auf einer BMW K 1300 R

# DER FLOTTE **DREIER**

Es gibt Motorräder, die es eigentlich gar nicht gibt. Der **BAYERN-KINI '09** aus Ingolstadt im nördlichen Oberbayern ist so ein Fall. Die dreisitzige BMW K 1300 R ist offiziell nicht existent, obwohl es zumindest ein Exemplar gibt. Lesen Sie die Geschichte der Erschaffung eines einzigartigen Motorrads

TEXT: ULF BÖHRINGER FOTOS: FBN

Es war einmal... So fangen alle Geschichten an, deren Wahrheitsgehalt nicht wirklich nachprüfbar ist und die deshalb Märchen genannt werden. Auch in diesem Fall war es einmal – ein Vorserien-Motorrad der Baureihe K43 nämlich. Das tat als Erprobungsfahrzeug inkognito seinen Dienst, gute 8000 Kilometer lang. Ohne viel Tarnung: Der Schriftzug K 1200 R auf dem Rahmen genügte.

Dann erblickte, im Frühjahr 2009, die K 1300 R offiziell das Licht der Welt, womit die Erprobungsfahrzeuge zu einem Fall für die Schrottpresse geworden waren. Auch diese K43, so ihr BMW-internes Kürzel. Doch vor dem Vollzug war von den BMW-Verantwortlichen noch ein Antrag zu bearbeiten: Franz Schabmüllers Firmengruppe, als Zulieferer für BMW Motorrad mit dem Motorradhersteller eng verbunden, wollte diese K43 extern zu einem Dreisitzer umbauen.

Die Führungskräfte der sechs unabhängig voneinander geleiteten und arbeitenden Schabmüller-

Firmen waren nämlich zu der Auffassung gekommen, dass ein gemeinsames Projekt einerseits den Zusammenhalt der Firmen nach außen dokumentieren und nach innen stärken könnte und dass zweitens dieses Projekt die Kompetenzen der Firmen-Gruppe verdeutlichen sollte.

„Alles war möglich, und alles wurde diskutiert“, so Franz Schabmüller. Doch bald einigte man sich auf einen Motorrad-Umbau, weil sich mit ihm die

Vielfältigkeit der Kompetenzen am einprägsamsten darstellen ließ. Und weil man für BMW mehr Teile liefert und bearbeitet als für andere Hersteller wie etwa Aprilia oder KTM, lag der Entschluss zu einem BMW-Umbau nahe. Er sollte „Bayern-Kini“ heißen.

Fehlte nur noch das Motorrad. Der Ansatz, das Fahrzeug um 200 Millimeter und einen dritten Sitzplatz zu verlängern und dabei ganz bewusst nur eine Seite des Motorrads zu modifizieren, überzeugte die BMW-Verantwortlichen. Sie rückten die K43 heraus – ohne alle

Papiere. Ein blankes Motorrad mit Aufschrift K 1200 R, das aber technisch eine K 1300 R war.

Jetzt ging es darum, das Ziel zu erreichen, das folgendermaßen formuliert worden war: „Den Charakter des Motorrads in seiner Ursprungsform erhalten und dennoch sein Äußeres maßgeblich verändern.“ Was sich als Vision leicht liest, sorgte für viel Nachdenken. Zuständig für die praktische Umsetzung war in erster Linie Christian Stöhr, in dessen Händen nicht nur die Verantwortung für das CNC-Drehen bei der Schabmüller Automobiltechnik liegt, sondern auch die Lehrlingsausbildung. Der 46-Jährige fand, dass der Umbau doch eine prima Sache für seine Azubis sei. Und die waren auch sofort mit Feuereifer



am Start, wenn es um die von Christian Stöhr geleiteten Umbaumaßnahmen ging.

Wer vor dem überlangen Motorrad steht, schüttelt in der Regel verwundert den Kopf.

Auch vor allem deshalb, weil keinerlei Spuren eines Umbaus festzustellen sind.

Alle Teile, die verändert worden sind, präsentieren sich in punkto

Oberflächenbehandlung in absoluter Werksqualität. „Das ist einer der Punkte, die für uns sehr wichtig waren“, so Richard Meyer, Leiter der Schabmüller Automobiltechnik in Großmehring bei Ingolstadt. „Wir stellen ja hier in diesen Hallen beispielsweise den kompletten Antriebsstrang der K4x-Serie her, der dann hernach von unserer Schwesterfirma Welco bearbeitet wird.“

Die Original-Schwinge wurde

## Spuren des Umbaus sind kaum festzustellen, denn die Oberflächen glänzen in Originalqualität

zersägt, ein von den Lehrlingen extra angefertigtes Distanzstück eingesetzt und dann von Mitarbeitern der Schabmüller-Firma FS Technologies wieder zusammengeschnitten.

„Anschließend konnten die Welco-Leute zeigen, was „Oberflächenveredelung in Designqualität“ heißt“, so Meyer.

„Technisch war es natürlich eine Herausforderung, den Antrieb zu modifizieren, ist das Hinterrad doch extrem breit, was nicht nur eine verlängerte Kardanwelle, sondern auch eine ganz neue Führung nötig machte“,

erzählt Christian Stöhr. Wie die Schwinge, so wurde auch die hintere Felge erst zersägt, dann verbreitert und in Werksqualität wieder aufgebaut und oberflächenbehandelt. Ihr Format: 11 x 17 Zoll, sie ist also exakt doppelt so breit wie die Originalfelge der K43-Serienfahrzeuge. Auf ihr ist ein von Avon stammender Ultra-Breitreifen des Formats 300/40 R 17 montiert worden.

Eine Variation des Serienteils stellt auch der (ohnehin von Schabmüller stammende) stählerne Heckrahmen dar. Man nahm einen zweiten, änderte ihn ab und verlängerte so das Rahmenheck um 200 Millimeter. Dadurch war auch gleich eine zweite Aufnahmefähigkeit für die zusätzlichen Fußrasten gegeben.

Viele Teile sind aber echte Einzelanfertigungen. „Wir haben beispielsweise den vorderen Dreieckslenker ausgebaut und

**Krass: Was 20 Millimeter Tieferlegung vorne ausmachen! Die K 1300 R wirkt dadurch noch länger, als sie ohnehin geworden ist**



„200 +“ gilt für jedes K-Modell von BMW. Gemeint ist das Tempo. Hier geht's um „+ 200“, Millimeter allerdings



durch ein aus dem Vollen gefrästes Aluminium-Teil ersetzt, das 50 Millimeter länger ist und dessen Stoßdämpferaufnahme um 20 Millimeter niedriger liegt“, erklärt Christian Stöhr. Daher rührt die abgesenkte, geduckt wirkende Front des „Bayern K1200S“. Aus dem Vollen gefräst wurden auch die sechs Fußrasten und der gesamte Schaltmechanismus.

Um den Bezug zum Original-Motorrad zu erhalten, wurde der „Bayern K1200S“ außer an der Front durch eine BMW-Niere ganz bewusst nur auf der einen Seite umgestaltet.

Das geht so weit, dass beispielsweise auch nur die linke Lenkerhälfte bearbeitet worden ist. Der Behälter der Kupplungsflüssigkeit befindet sich – sehr elegant – in einer Alu-Verkleidung, was die Grobschlächtheit des Bremsflüssigkeitsbehälters auf der rechten Seite um so mehr unterstreicht.

Wer die linke Fahrzeugseite detailliert mit der rechten vergleicht, wird interessante Modifikationen feststellen. Sie betreffen sowohl die Teil-Verkleidung des vorderen Radträgers wie die

Motor-Verkleidung und die Abdeckungen im Bereich Heckrahmen und Sitzbank. Letztere ist – zumindest derzeit – noch immer die Serien-Sitzbank; der dritte Sitzplatz ist durch eine speziell gestaltete Kunststoff-Abdeckung nur angedeutet. „Das liegt daran, dass ursprünglich festgelegt worden war, dass der „Bayern K1200S“ gar nicht fahrfähig hätte werden sollen“, erklärt Christian Stöhr. Doch weil das Projekt so gute Fortschritte machte, einigte man sich schon bald darauf, dass der „K1200S“ auch fahren können sollte. Wie bereits geschildert, eine Herausforderung insbesondere beim Punkt Kraftübertragung. Ein Distanzstück zwischen Radträger und Hinterrad half dabei, das Rad wieder mittig laufen zu lassen. Auspuff-Guru Sepp Bruckschlögl von SR-Racing im nahe gelegenen Schrobenhausen ließ sich nicht lumpen und fertigte für den „Bayern K1200S“ eine Spezial-Underseat-Anlage mit kernig-dumpfem Sound.

Beim Sound stellt sich die Frage, ob das Motorrad einmal offiziell fahren dürfen oder ob es ein Ausstellungsobjekt bleiben wird, das die zweifellos vorhandenen Fähigkeiten der Schabmüller-Firmengruppe ein-



Der Telelever ist, wie auch die Rasten, aus dem Vollen gefräst worden

Christian Stöhr, hier ohne Haferlschuhe, freut sich mächtig über sein „Riesenbaby“. Beim Rangieren ist eine ordentliche Spannweite von Vorteil



drucksvoll demonstriert. Denn Spiegel und Blinker sind dran, die Beleuchtung ebenfalls. Einen G-Kat wird man Bruckschlögl wohl aufnötigen können. „Na ja, einen Kennzeichenträger werden wir sicherlich als Einzelanfertigung hinkriegen“, meint Stöhr,

verweist aber sogleich auch auf das Problem des nicht existenten Fahrzeugbriefes. „Dieses Motorrad gibt es eigentlich gar nicht.“

Stolz merkt Christian Stöhr an, dass inzwischen sogar bereits der Leiter der Fahrwerksabteilung von BMW Motorrad inter-

essiert um den Dreisitzer herumgegangen sei und überlegt habe, „ob und wie sich das Fahrzeug denn wohl fährt“, denn mehr als Rangieren war bisher nicht möglich. Das Interesse, „sein Baby“ nach inzwischen 1200 aufgelaufenen Arbeitsstunden tatsächlich fahren zu sehen, kann man auch in Stöhrs strahlenden Augen lesen.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass das „Märchen“ von dieser K 1300 R kein Märchen bleibt. Auch seine Nützlichkeit hat das Projekt „Bayern Kini '09“ sogar schon unter Beweis gestellt: Kaum war der Kini fertig und wurde erstmals auf einer Ingolstädter Wirtschafts-Schau gezeigt, saßen schon Ingolstadts Oberbürgermeister und der Bayerische Wirtschaftsminister Probe. Damals nur für die Lokalisierung.

#### Die Schabmüller-Firmengruppe

Die Schabmüller-Gruppe besteht aus sechs unabhängig voneinander operierenden Firmen, die mit Ausnahme von FS Technologies (Automatisierung und Maschinenbau) alle in der Automobil- und Motorradbranche tätig und sämtlich in Bayern daheim sind. Die Schabmüller Automobiltechnik fertigt beispielsweise die kompletten Rahmen für die BMW F 800 S und F 800 ST sowie die Heckrahmen und Fußrastenanlagen für die K 1300-Modelle und die F 800-Modelle. Die WELCO GmbH beschichtet nicht nur Heckrahmen und Fußrastenanlagen, sondern übernimmt auch die Oberflächenvergütung der von BMW selbst produzierten Stahlrahmen Typ R 1200 GS, immerhin an die 400 Stück pro Tag. Zudem produzieren Schabmüller Automobiltechnik und zbg Zerspanungstechnik GmbH Lenkerbrücken und Hinterachsgehäuse sowie nahezu alle Motorenteile der K7x-Baureihe (F 800-Typen), die dann zu Rotax nach Günskirchen/Österreich transportiert werden, wo die Motoren montiert werden. Den Transport erledigt die zur Gruppe gehörende Montes GmbH & Co KG, der Logistikdienstleister.

Von den insgesamt 550 Mitarbeitern der Schabmüller-Gruppe arbeiten etwa 180 im Bereich Motorrad. Zwei der Firmen sitzen im Raum Ingolstadt, vier in Bruck in der Oberpfalz.



So schick kann ein sonst „Urindöschen“ genanntes Teil verkleidet werden



Extrem seltener Anblick: drei Köpfe im Rückspiegel

#### TECHNISCHE DATEN: BAYERN KINI '09

**Preis:** unverkäufliches Einzelstück

**Leistung:** nicht gemessen, vermutlich 180 PS

**Motor:** Serien-Triebwerk. Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 80 x 64,3 mm, Hubraum 1293 ccm, Verdichtung 13,0. Elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen-Ø 46 mm, Klopfregelung. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Kardan (verlängert). SR-Spezialauspuffanlage

**Fahrwerk:** Leichtmetall-Brückenrahmen. Vorn Aluminium-Duolever (50 mm länger, 20 mm tiefere Stoßdämpfer-Aufnahme) mit Zentralfederbein, Federweg keine Angabe, Hinten Leichtmetall-Einarm-schwinge (200 mm verlängert) mit einstellbarem Federbein, Federweg keine Angabe, Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 300/40 R17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 265 mm, Radstand 1785 mm, Lenkkopfwinkel keine Angabe, Sitzhöhe zirka 800 mm. Tankinhalt 19 Liter. Gewicht vollgetankt zirka 265 kg, zulässiges Gesamtgewicht keine Angabe