

# MV-BMW K 1200 R

Individuell und einzigartig möchte man sein Motorrad. Wer aber über Kellermann-Blinker und Carbon-Deckelchen hinaus verfeinern will, hat es gar nicht so leicht.

## ITALIENISCHE GENE

sind immer eine gute Beimischung. Der Aufwand ist aber nicht zu unterschätzen

TEXT UND FOTOS: ANDY GLÄNZEL



Die MV Agusta F4 ist ein legendäres Motorrad, das Stil und Design vieler nachfolgender Motorräder geprägt hat. Die BMW K 1200 R ist ein geniales Motorrad, wenn man darauf sitzt und fährt. Fürs Auge könnte der Entwurf

aber vielleicht etwas graziler und feiner sein. Aber eine BMW ist nun 'mal auch deutsche Wertarbeit und Ingenieurskunst. Die Form folgt eben der Funktion.

Ein wenig aufgepflanzte Leichtigkeit italienischer Natur bringt die K äußerlich nach vorn,

dachte sich Manfred Staub. Für den Geschäftsführer von Coma Events ist die BMW optimal. Geführte Touren, Pressepräsentationen und gelegentliches Anglücken auf Rennstrecken meistert die K souverän. Lediglich das lange, niedrige Heck passt

dem Badener nicht so richtig. Ein italienisches Rasse-Popöchen für den Einmann-Betrieb wäre da viel knackiger.

In Italien wurde eine ähnliche Konstruktion schon einmal gesichtet. Manfred Staubs Anforderungen gingen aber weit über

Vorne martialisch, hinten italienisch leicht. Dank des raffinierten Auspuffhalters scheint der Akrapovic-Endtopf schwerelos zwischen Heck und Reifen zu schweben. Die 1600 im Schriftzug steht dort lediglich spaßeshalber



die italienische Variante hinaus. Der ganze Entwurf sollte voll TÜV-tauglich sein. Kennzeichen-Position und -Beleuchtung mussten ebenso passen, wie der Winkel der Blinker und das Rücklicht. Ein einfacher Rückbau für die Fahrt mit Sozius soll-

te schnell und einfach zu machen sein, und auch die Technik des elektronischen ESA-Fahrwerks musste weiter funktionieren.

Außerdem sollte die Verarbeitungsqualität einer BMW würdig sein. Eine Einzelanfertigung war also angesagt. Ge-

meinsam mit der kleinen, aber feinen Manufaktur von Zeller Motorshop im badischen Achern machte man sich ans Zeichnen. Bleistift-Entwürfe wurden von Paul Schneider gemacht. Staub, Schneider und Chef Benjamin Zeller verbrach-

ten einige Bier- und Pizza-Abende, bis die grauen Zellen rauchten und sich ein Favorit heraus kristallisierte.

Ein original Heckrahmen kam schließlich unter die Säge, damit das Original für Ausfahrten mit Sozia bereit liegt.

Der Umbau auf  
Soziusbetrieb ist in einer  
Stunde erledigt.  
Sitzbank weg, Kabelbaumstecker  
ziehen, Schrauben  
öffnen, Heck tauschen, Schrauben  
und Stecker wieder  
fest – fertig





Die Beleuchtung ist schlau verlegt. Das Rücklicht beleuchtet auch das Kennzeichen. Das Sitzpolster kommt von Petra Grünberg ([www.spitzenwerk.de](http://www.spitzenwerk.de))

Offensichtlich wurde der Entwurf an die MV angelehnt. Viele kleine Änderungen erforderten aber eine komplette GfK-Kunststoffschale für den Sitzhocker. Benjamin Zeller verbrachte zahlreiche Stunden mit dem Abschleifen, Laminieren und Spachteln des Hecks, bis die gewünschte Form erreicht wurde, in der die Seitenlinie des Tanks aufgenommen und verlängert wurde.

Der originale MV-Höcker hat zwei Öffnungen, um die darunter verlaufenden Auspuffrohre zu kühlen. Bei der BMW liegt der Endtopf ganz anders, die Öffnungen lassen sich also wunderbar als Blinker verwenden. Unterputz-Blinker würde der Elektriker dazu sagen. Auf jeder Seite blinken nun zwei Diodenleisten im paragraphenvorgegebenen Orange. Die Rückleuchte scheint durch eine Öffnung auch auf das Kennzeichen. Damit der TÜV dazu seinen Segen gibt, kann der Höcker nicht zu steil nach oben verschraubt werden, und moderat geneigt schaut es auch edler aus. Das Nummernschild Halter kann man durch wenige

Schrauben demontieren. Der Einsatz auf der abgesperrten Piste ist damit durch minimalen Aufwand möglich. Wenn man das Sitzkissen abschraubt, gelangt man wie beim Original an Diagnosestecker und Öltank.

Eine weitere Herausforderung war die Halterung des Endschalldämpfers. Das Heck sollte frei stehen, die Original-Strebe von der Soziusraste war also ein „no go“. Eine stabile Konstruktion aus gebogenem Rundmaterial löste die Aufgabe auf mehrfach gute Weise. Der Halter verläuft von der Befestigung der Fußbremse an der Fußraste vorbei parallel zur Akrapovic-Tüte. Die Lösung belässt den Höcker frei und dazu scheint auch der Endtopf ungehalten, da man das Konstrukt von der Seite nicht wirklich sieht. Nur die Carbonschelle, die normalerweise den Dämpfer trägt, musste weichen. Eine stabile Variante aus Blech erträgt nun sicher alle Kräfte.

#### TECHNISCHE DATEN: COMA-MV BMW K 1200 R

**Preis:** 1995 Euro für vereinfachte Variante

**Leistung:** 170 PS (120 kW) bei 10 250/min, maximales Drehmoment 130 Nm bei 8250/min

**Motor:** Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 79 x 59 mm, Hubraum 1157 ccm, Verdichtung 13. Powercommander und Akrapovic-ESD-Endtopf, Drosselklappen-Ø 46 mm. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Kardanwelle

**Fahrwerk:** Leichtmetall-Brückenrahmen. Vorn Duolever mit Zentralfederbein, elektronisch einstellbar, Federweg 115 mm. Hinten Leichtmetalleinarmschwinge mit Monofederbein, elektronisch einstellbares Sportfahrwerk ESA, Federweg 135 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/50ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 265 mm. Lenkkopfwinkel 61 Grad, Radstand 1571 mm, Sitzhöhe 820 mm. Tankinhalt 19 Liter, Bugspoiler Schwabenmax

**Kontakt:** Zeller Motorshop, Benjamin Zeller, Gewerbestraße 35, 77855 Achern, Telefon (07841) 64 06 872, Internet [www.zellermotorshop.de](http://www.zellermotorshop.de)

Coma Events, Manfred Staub, Erdbeerweg 8a, 76593 Gernsbach, Internet [www.coma-events.de](http://www.coma-events.de)

Der Aufwand für den Prototyp war immens. Wie so oft, erkennt man gute Arbeit erst bei genauerem Hinsehen. Die Qualität der Arbeit überzeugt komplett, jedes Detail ist durchdacht und fügt sich harmonisch ein.

Eine abgewandelte Version bietet Zeller für Interessenten für knapp 2000 Euro an. Dabei wird der Kabelbaum etwas einfacher sein, und auch die elegante Lage der Blinker ist bei dieser Variante etwas anders. Für italienische Momente an der K lohnt

aber ein Anruf im schönen Rheintal. Besonders, weil der TÜV-Segen immer das Ziel ist.

Auch für andere Glanztaten ist Zeller zu haben. Gerade wird ein scharfes Kart angespitzt. 2010 gingen leider drei luftgekühlte Motoren „hopp“. Diese hatten zwar ordentlich Dampf, hielten aber nie lange. Deswegen wird jetzt ein Kawasaki-Z 1000-Motor mit Wasserkühlung in den Gitterrohrrahmen transplantiert. ☛



Von links nach rechts:  
Paul Schneider,  
Eigentümer Manfred Staub  
und Benjamin Zeller