

Fertig, komplett mit TÜV-Segen:
der erste Speedcruiser von Procar und
Wunderlich. Weitere sollen folgen





PROCAR & WUNDERLICH SPEEDCRUISER

Fast drei Jahre sind vergangen, als BMW einen Prototypen namens „Lo Rider“ präsentierte. Alle Begeisterten warten bis heute vergeblich auf ein entsprechendes Serienmodell. Nun preschen Procar und Wunderlich vor. Sie haben DAS CUSTOM CONCEPT wahr gemacht

TEXT: MAIK SCHWARZ FOTOS: MIO-FOTOGRAFIE.DE, WERK



Wurde im Rahmen der Mailänder Messe, Ende 2008, offiziell von BMW vorgestellt: der Prototyp Lo Rider. Er schlug ein wie eine Bombe – nicht nur bei Boxerfans, sondern auch bei Leuten, die zuvor gar nicht an bayerischen Motorrädern interessiert waren. Nachdem Harley-Davidson kleinlich auf Namensrechte pochte, hieß das Thema fortan Custom Concept



Wenigstens
auf Umwegen
wird Torsten
Dauners Vision
nun doch noch
umgesetzt



Eine von vielen Varianten: Torsten Dauner, der früh verstorbene BMW-Designer, hatte mehrere Entwürfe gemacht. Entsprechend dem Motto Custom Concept waren auch ein klassischer Rundscheinwerfer, eine hoch verlegte Abgasanlage, ein Heckbürrzel im Cafe-Racer-Stil und sogar ein längeres Heck mit zweitem Sitzplatz angedacht



Abweichungen in Details, Gesamtbild nach Originalvorlage: der Speedcruiser von Procar und Wunderlich. Basis: die BMW HP2 Sport – mit Telelever-Vorderradföhrung



Nicht Cruiser, sondern Speedcruiser! 133 Boxer-PS und weniger als 200 Kilo Fahrzeuggewicht, das hätte man auch Power-Roadster nennen können. Je härter man ihn ran nimmt, desto überzeugender funktioniert's



Weil es eben übrig war: Renn-Cockpit Typ HP2 Sport mit integrierter Anzeige für den gewählten Motorsteuerungsmodus und weiteren Sonderfunktionen (oben). Minimalistisch dagegen die kleinen LED-Leuchten am Sitz (unten)



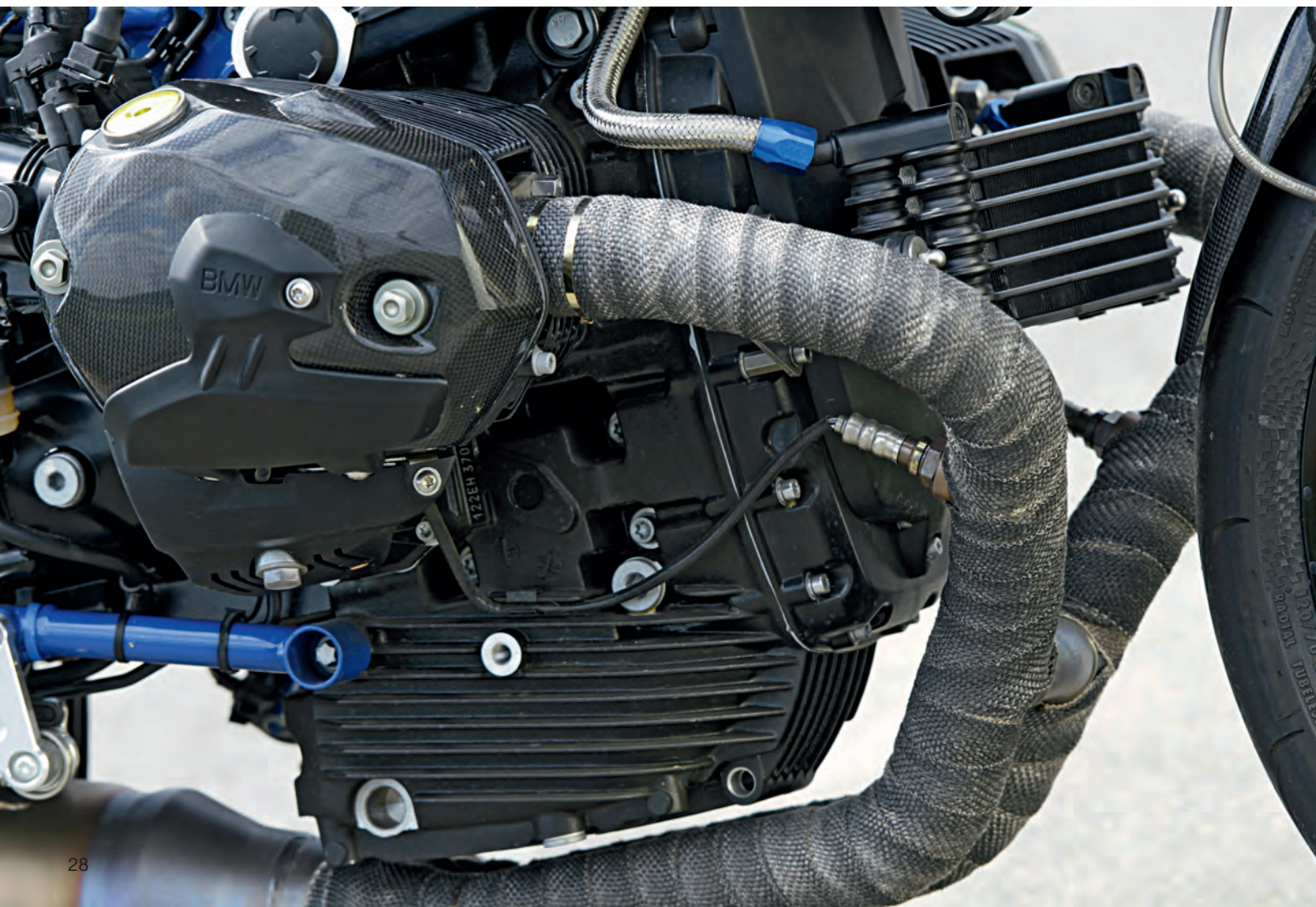
Einer hat einfach nicht locker gelassen. Jürgen Mueller – Mueller mit ue – wollte sich nicht damit abfinden, dass er das Custom Concept von BMW weder kaufen noch verkaufen kann. Er leitet die Kölner Motorradabteilung des großen BMW-Vertriebspartners Procar. Dort gab es, neben BMW, auch die raren Kleinserien-Maschinen der Marke Bimota – was beweist, dass Herr Mueller gerne auch mal einen Schritt über den Mainstream hinaus macht und Herausforderungen sucht. „Zum Frühjahr 2011 hatten wir, wie andere Händler und die Kundschaft auch, auf das Custom Concept gehofft. Doch es kam nicht. Da fasste ich den Entschluss, das selber durchzuziehen, auf eigenes Risiko“, erklärt Mueller. Dafür gibt’s schon mal Applaus von allen, die das Hadern des Werks nicht nachvollziehen können.

Aus den Reihen der Entwicklungsabteilung ist zu hören, für die Realisierung des Custom Concept – so gerne man es machen würde – seien derzeit schlichtweg keine Kapazitäten frei. Ein großer Teil der Mannschaft sei mit dem Wasserboxer beschäftigt, der Rest mit den zahlreichen anderen Projekten, von Rollern über Husqvarna bis hin zur Superbike-Evolution. Es gibt viel zu tun, sicherlich. Doch warum ist der Lo Rider, beziehungsweise das Custom Concept, dann überhaupt jemals ins Rampenlicht geschoben worden? Technisch wäre ein entsprechendes Serienmodell jedenfalls eine vergleichsweise leichte Übung gewesen. Der Boxermotor wird inzwischen ohnehin einheitlich für alle R-Modelle produziert, und auch beim Fahrwerk hätte man auf vorhandene Komponenten zurückgreifen können, neuerdings sogar auf die Drahtspeichenräder der R 1200 R Classic. Ohne Werksunterstützung ist es jedoch nicht ganz so einfach. Zu dieser Erkenntnis kam Jürgen Mueller gleich zu Anfang des Speedcruiser-Projekts.

Als Basis hatte er eine HP2 Sport ausgewählt, Plastik und sogar Carbon entfernt, einen Spezialisten für das Umspeichen der GS-Naben auf breitere 17-



Für spektakuläre One-man-shows: die kurze Solo-Sitzbank (oben). Aus dem Kraftfahrzeug-Museum bekannt: bandagierte Auspuffkrümmer (unten)



Zoll-Felgen gefunden – doch dann kam er nicht mehr weiter. Für den Nachbau des Tanks und des Solohöckers nach Originalvorlage brauchte er Partner mit entsprechendem Know how. So wurde der Speedcruiser zur Koproduktion.

Denn das Team von BMW-Spezialist Wunderlich verfügt über entsprechende Hardware und Software („Rapid Prototyping“) sowie über reichlich Erfahrung damit. Zunächst glättete Designer Nicolas Petite einige besonders knifflig umzusetzende Partien, dann ging es handwerklich ans Eingemachte. Aus Gfk wurde der lang gezogene Tank geformt, aus Leichtmetallblech der kurze Rahmenausleger für den Solohöcker, aus Schaumstoff und Kunststoff der Sitz mit integrierten LED-Leuchten. Das war das Wesentliche. Drumherum wurden dann nur noch Kleinteile konfektioniert: Rundscheinwerfer, Laser-Abgasanlage, ABM-Rohr lenker mit Wunderlich-Gabelbrücke – und selbstverständlich diverse Accessoires aus dem Wunderlich-Sortiment.

Unterm Strich, mit 16 Litern Sprit im Tank, sind 195 Kilogramm Speedcruiser-Masse

zusammen gekommen. Selbst mit einem 1200er-Standardboxer wäre so ein prächtiges Landstraßenpaket geschnürt worden. Doch zur Erinnerung, der Speedcruiser ist auf Basis einer HP2 Sport entstanden. 133 PS. Da ist keinerlei Tuning mehr nötig. Allenfalls mehr Schalldruck bewirkt der vieleckige Laser-Dämpfer, dessen Form und Verlauf sich, nebenbei bemerkt, nicht optimal ins Gesamtbild einfügen.

Sei's drum, der Sound ist gewaltig und dem aktiven Auftritt eines Showbikes würdig. Tatsächlich kann man mit dem Speedcruiser cruisen, denn zumindest eine Person sitzt darauf sehr bequem. Man kann damit auch erfolgserlebnisreich GSen und alles andere jagen. Speed ist keine leere Versprechung. Der Le Mans-Spirit der Langstrecken-Rennboxer schwingt und vibriert mit jeder Kurbelwellenumdrehung mit, und die Öhlins-Federbeine funktionieren auf Top-Niveau. Schlicht und einfach ist indes auch hier das Rezept

TECHNISCHE DATEN: PROCAR & WUNDERLICH SPEEDCRUISER

Preis: 34 900 Euro (Kleinserie, fünf Exemplare sollen gebaut werden), Teilekit zirka 10 000 Euro
Leistung: 133 PS (98 kW) bei 8750/min, maximales Drehmoment 115 Nm bei 6000/min
Motor: Typ BMW HP2 Sport. Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luft-ölgeköhlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 101,0 x 73,0 mm, Hubraum 1170 ccm, Verdichtung 12,5. Elektronische Motorsteuerung und Benzineinspritzung, Drosselklappen-Ø 52 mm. Abgasanlage von Laser. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb per Kardan
Fahrrahmen: Basis BMW HP2 Sport. Stahlrohr-Gitterrahmen. Vorn Telelever mit einstellbarem Öhlins-Federbein, Federweg 105 mm. Hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit einstellbarem Öhlins-Federbein, Federweg 120 mm. Drahtspeichenräder mit Schläuchen. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 265 mm, abschaltbares ABS. Radstand zirka 1490 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad. Sitzhöhe 830 mm. Tankinhalt 16 Liter. Gewicht vollgetankt zirka 195 kg
Kontakt: Procar Motorrad, Jürgen Mueller, Telefon (02234) 91 54 00, www.procar-motorrad.de; Wunderlich, Telefon (02642) 97 980, www.wunderlich.de

fürs Handling: breiter Lenker statt HP2-Stummel.

Eines kann man mit dem Speedcruiser allerdings gar nicht: unauffällig unterwegs sein. Und das wird auch so bleiben. Denn nur fünf Exemplare sollen gebaut werden und für je 35 000 Euro je einen Custom-Concept-Süchtigen glücklich machen. Darüber hinaus sind Teilekits geplant, die aber kaum günstiger als 10 000 Euro sein können und zudem für Selberschrauber eine echte Herausforderung darstellen werden.

Auch Jürgen Mueller hat schon wieder eine Aufgabe gefunden: BMW Concept 6. Den radikalen, Ende 2009 vorgestellten Sechszylinder-Roadster wird es wohl auch nie geben, zumindest nicht vom Werk. Aber vielleicht irgendwann von Procar & Wunderlich. Wenn Mueller wieder nicht locker lässt.



Klassisch rund, klassisch schwarz: der Frontscheinwerfer



Jetzt im Angebot für 35 000 Euro:
Speedcruiser Nummer eins,
gebraucht. Fünf Neufahrzeuge und
Teilekits sollen folgen