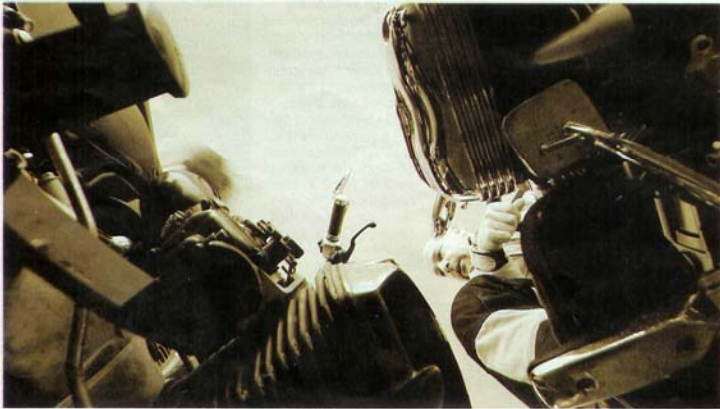


KÖNIG DER FREI-EUTER

Die Welt ist verrückt. Elektronische Kästchen dienen als Haustier, fliegen ist mitunter billiger als Fahrrad fahren, die Produktion der BMW R 1200 C wird eingestellt, und der einzig wahre Chopper kommt aus Russland. Und ist eine Gummikuh.



Da liegen sie. Frei im Fahrtwind. Ohne Kühlwassermantel, Ventilatoren oder sonstigen Schnickschnack. Einfach nur luftgekühlt. So, wie Gott sie schuf. Ural und BMW tragen ihre Frei-Euter stolz zur Schau



BMW R 1200 C Montauk • Ural 750 Wolf

Von Rolf Henniges; Fotos: Jörg Künstle

Es war eine dumme Frage. Überflüssig und sinnlos. Trotzdem musste ich sie stellen. Uwe hieß der Gute. Den Nachnamen hab' ich nie erfahren. Er fuhr einen 48er-Panhead-Eigenbau mit Apehanger und 165er-Schlappen, 51er-Sitzhöhe. Auf seinem zerkratzten Jethelm pappte ein Aufkleber: „support your big red machine“. Einen Tag lang cruisen wir gemeinsam. Ich auf einer BMW R 1200 C, er auf seiner Harley mit Starrrahmen. Es ging um die Fotoproduktion für die Story „30 Jahre Easy Rider“ in MOTORRAD 23/1999. Nach zwölfstündiger Freundschaft oder das, was ich dummerweise dafür hielt, standen wir uns schließlich gegenüber, die Hände im harten Abschiedsgriff ineinander verzahnt. Ich blickte von der urigen Harley auf, suchte die Augen hinter seiner Sonnenbrille und fragte: „Wie wär's, wenn wir irgendwann mal tauschen?“ Uwe fuhr wortlos davon. Bis heute habe ich nicht erfahren, ob ihn die Frage verärgert hat oder so indiskret war, dass er einfach darüber hinweghörte musste.

Vielleicht lag's aber auch an meinem Fahrzeug. 1996 war jedes dritte auf der Welt neu zugelassene Motorrad ein Cruiser. Die Bayern witterten Morgenluft und wollten sich ein großes Stück von diesem Kuchen einverleiben. So präsentierte BMW im Mai 1997 der erstaunten Fachwelt die R 1200 C. Ein barockes Trumm von Motorrad. Wünschelrute als Lenker, 1,65 Meter Radstand, sechs Meter Wendekreis, 277 Kilogramm vollgetankt. Böse Zungen behaupteten, allein zehn davon entfielen auf den Chrom. In der Tat hatte das stolze Volk vom Rand der Alpen mit nichts gegeizt. Bayerns schillernde Interpretation von Freiheit brumpte optional ABS-unterstützt und beheimatete den bis dato hubraumstärksten BMW-Boxer aller Zeiten: 1170 cm³, rund 100 Newtonmeter bei 3000 Touren, satte 61 PS Nennleistung. Das pompöse Ding, was mit einem ursprünglichen Chopper (aus dem englischen: to chop – entfernen, also ein möglichst puristisches Motorrad) so viel Gemeinsamkeit aufwies wie ein Rechenschieber mit einem Computer, schlug ein wie eine Bombe.

Zum einen bei den Spöttern. Jenen, die sich bei Ampelstopps vor Lachen kaum auf den Beinen halten konnten oder auf Motorradtreffpunkten vor Hohn schier explodierten. Zum anderen bei rund 40 000 Menschen, die die Karikatur der zweiradelnden Anarchie als wunderschön erachteten. Gleichgültig, ob in der Independent-, Avantgarde- oder zum Schluss in der Montauk-Version – die 1200er gab sich im Fahr-



betrieb nicht die geringste Blöße und eroberte die Herzen ihrer Käufer. 2004 gingen weltweit immerhin noch 1900 Maschinen über den Tresen. 650 davon in Deutschland. Rund 500 C-Modelle des 2004er-Jahrgangs sollen heuer abverkauft werden. Das letzte Exemplar markiert vorerst das Ende von BMWs Wilderei im Revier der flachen Lenkkopfwinkel und käuflichen Revolution. Gut so. Denn das können andere wesentlich besser.

Wenn es jemals einer Firma der Neuzeit gelang, die Prinzipien des Choppers so radikal wie nur möglich umzusetzen, dann Ural. Im Winter 1991/92 fuhr mein Kumpel Wulle und ich gemeinsam mit einem 1974er-Ural M63-Gespänn Richtung Holland zu einem Motorradtreffen. Nach rund 270 eisigen Kilometern begann es im linken Zylinder zu klackern. Ein hartes, schrilles Geräusch. „Egal, was es ist“, prophezeite Wulle, „die hält bis zum Ziel.“ Er behielt Recht. Und zog im Schein des abendlichen Lagerfeuers den Zylinder vom Kolben, an dem ein Ring gebrochen war. Wulle griff in seine Jackentasche und präsentierte einen Reserve-Kompressionsring. „Hat jeder echte Ural-Freak dabei.“ Er kniff das linke Auge zu, schaute gezielt über das herabhängende Pleuel und attestierte diesem eine Verkrümmung, die garantiert nicht im Sinne der Erbauer war. „Das Gute an diesen Maschinen ist“, fuhr er fort, positionierte das gekrümmte

Bauteil über die Glut des Lagerfeuers, steckte einen Lenker durchs Pleuelauge und begründete den Schönheitsfehler, „dass du wirklich alles an ihnen selbst machen kannst.“

Die Zeiten haben sich geändert. Der ursprüngliche Charakter nicht. Zwar sind Ural-Motorräder nach wie vor zum Selbstschrauben geeignet, die Fertigungsqualität jedoch ist enorm gestiegen. Ural ist Ihnen kein Begriff? Kleiner Exkurs: Im Jahr 1939 gelangten fünf BMW R 71 mit Beiwagen durch schwedische Unterhändler nach Moskau. 10 000 Motorräder wurden detailgetreu kopiert und im Zweiten Weltkrieg eingesetzt. Bis 1960 produzierte Ural Motorräder für Militär und Behörden, dann wurde die Produktion auf zivile Maschinen umgestellt. Rund 10 000 Menschen waren vor dem Zerfall der Sowjetunion bei Ural beschäftigt. Sämtliche Bauteile, von der Glühlampe bis zur Kurbelwelle, wurden vor Ort hergestellt. Das Werk lieferte zwischen 1941 und 2004 mehr als drei Millionen Zweiräder aus, bis zu 130 000 pro Jahr, im Schnitt mehr als 180 Stück täglich. 2001 wurde die Belegschaft auf rund 1200 Arbeiter reduziert. Die Produktion im vergangenen Jahr betrug 2800 Bikes, 380 davon fanden in Europa Liebhaber. Im Zuge von Qualitätssicherung und Wettbewerbsfähigkeit kaufen die Russen mittlerweile weltweit ein. An den Ural-Modellen finden sich Spiegel, Blinker, Schalter, Gabelkomponenten und Bremssättel aus Italien sowie Motorteile aus japanischer Herstellung. Trotz dieser teilglobalisierten Fertigung bleiben die Bikes echte Unikate. Motorräder, mit denen man auffällt. Immer. Und überall.

Shell-Tanke Kirchentellinsfurt, irgendwo im schwäbischen Outback. Ein kalter Januar-Samstag schlägt uns seine Faust ins Gesicht, flach

Kiloweise Chrom, poliertes Aluminium und glänzende Aussichten: Die R 1200 C interpretierte den Begriff Chopper auf Bayerisch, schlug verkaufstechnisch ein wie eine Bombe und gewann einen Designpreis. Ausgerechnet in den USA



BMW R 1200 C MONTAUK

- **Motor:** luft-/ölkühlter Boxermotor, vier Ventile, Einspritzung, G-Kat, Fünfganggetriebe, Kardan, Bohrung x Hub 101 x 73 mm, Hubraum 1170 cm³, Leistung 45 kW (61 PS) bei 5000/min, Drehmoment 98 Nm bei 3000/min.
- **Fahrwerk:** treigende Motor-/Getriebe-Einheit, längslenkergeführte Telegabel, Ø 35 mm, Einarmschwinge, Zentralfederbein, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 305 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 285 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Verbundbremse, ABS, Reifen 150/80 ZR 16; 170/80 ZR 15, Radstand 1641 mm, Wendekreis 6030 mm, Federweg v/h 144/100 mm, Sitzhöhe 790 mm, Gewicht vollgetankt 265 kg. ■ **Preis:** 25 328 Euro

Wünschelrute als Lenker, sechs Meter Wendekreis





Grundehrlich: Der Tacho endet bei 160 km/h, vier große Leuchten informieren und warnen den Piloten, der Kardan läuft offen. Mehr über die Faszination Ural sowie das deutsche Händlernetz im Internet unter www.ural.cc

URAL

750 WOLF

■ **Motor:** luftgekühlter Boxermotor, zwei Ventile pro Zylinder, Stoßstangen, Kipphebel, Nassumpfschmierung, Gleichdruckvergaser, Vierganggetriebe, Kardan. Bohrung x Hub 78 x 78 mm, Hubraum 745 cm³, Leistung 37 kW (50 PS) bei 6500/min, Drehmoment 52 Nm bei 4000/min. ■ **Fahrwerk:** Doppelschleifenrahmen, Telegabel, Ø 36 mm, Zweigelenk-Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, Scheibenbremse vorn, Ø 296 mm, Vierkolben-Schwimmsattel, Trommelbremse hinten, Ø 204 mm. Reifen 90/90 x 18; 130/90 x 16. Radstand 1550 mm, Wendekreis 5800 mm, Federweg v/h 180/80 mm, Sitzhöhe 755 mm, Gewicht vollgetankt 243 kg. ■ **Preis:** 5200 Euro

Aus welchem **Museum** habt ihr die denn?



steht die Sonne im Süden. Wir, das sind Fanta-Rainer und der Autor auf einer BMW R 1200 C Montauk. Der Tankvorgang ist abenteuerlich. Gaffende, mitunter interessierte Menschen, die so einiges nicht verstehen. Erstens: Warum baut Harley jetzt Boxermotoren? Zweitens: Aus welchem Museum stammt die Harley? Fanta-Rainer im Erklärungsnotstand. Kaum zu glauben, doch der einzig wahre Chopper kommt aus Russland. Vorverlegte Fußrasten, gesteppte Sitzbank, Kick- und E-Starter. Sämtliche Züge, Vergaser, Luftfilter sowie die Elektrik gut zugänglich, zwei einladende Chokeyhebel. Der Leerlauf: ein grundehrliches Winterblubbren, das an alle BMW-Zweiventil-Boxergenerationen erinnert, die nach durchzelter Nacht erste Rundläufe absolvieren. Synchron, seidenweich, bedächtig. Hier werkelt eine Mechanik, die sich nicht von elektronischen Heinzelmännchen kommandieren oder unterdrücken lässt. Aufrichtig, durchschaubar, stets und unter jeglichen Umständen reparabel.

Ganz im Gegensatz zur R 1200 C. Ein Metallgebirge, das wirkt, als wolle es für immer und ewig die Geheimnisse seiner Mobilität wahren. Hier sind lediglich zwei Dinge wichtig: der Knopf für den E-Starter und das Zündschloss. Im Fall, dass Unvorhergesehenes auftritt, heißt es: BMW – Bring mich Werkstatt. Egal. Gnadenlos reißt uns die Macht der freien Straße

vorwärts. Aus der verchromten Auspuffanlage schnarrt es dezent. Körper gegen Fahrtwind. Reifen gegen Asphalt. Ost gegen West.

Es ist das Puristische, die Aura des Underdogs, die diesen Wolf sympathisch macht. Der Apehänger ist hoch, doch nicht überkandidelt. Die vorverlegte Fußrastenanlage ist breit. Kein Kunstwerk. Nur zweckmäßig. Ohne Anspruch auf Perfektionismus. Der Rahmen – die schlichte Verbindung aller Bauteile. Schwarz. Sichtbar. Solide. Das Konglomerat aus solider Mechanik, die auf jeglichen Pomp verzichtet, überträgt das Gefühl auf den Fahrer. Fanta-Rainers Mundwinkel umspült ein Ausdruck, der nur eins bedeutet: Dass ihn die ganze Welt am A... lecken möge. Und das, obwohl sich von den russischen 50 PS gerade einmal 40 auf dem deutschen Prüfstand versammeln. Die hinteren Federbeine unbemerkt durch zwei Stahlstangen ersetzt werden könnten. Oder man ein solch hakiges Getriebe am ehesten in einem Traktor vermutet, dessen Bauteile per Grobfelle aufeinander abgestimmt wurden. Erlebnis Motorradfahren. Auf der Wolf erreicht es 100 Prozent.

Und hat nichts mit dem Playstation-Fahrgefühl der R 1200 C gemein. Die mit popeliger Windscheibe, vier Lampen, die an einen schlecht beleuchteten Weihnachtsbaum erinnern, sowie einem emotional unterkühlt wirkenden Motor acht Jahre lang erfolgreich auf Kundentag war. Na klar hat sie mehr Leistung. Mehr Komfort. Mehr Chrom. Mehr Licht. Oder mehr Ventile. Selbst der 150er-Vorderreifen toppt den 130er-Hinterreifen der Wolf. Doch mehr Charakter hat sie nicht.

Es ist wieder ein Abend, an dem sich Hände verzahnen und ich an Freundschaft denke. Totenstile umgarn uns wie hungrige Hyänen. Diesmal werde ich nicht fragen, ob wir tauschen wollen.