



Das Treffen der Windgesichter in Zittau ist auch das Treffen der „Top Speed“-Leser, die beiden „Nordlichter“ Manfred Stahmer (links) und Knut Gehrken sind, ebenso wie Heinrich Polzer im Hintergrund, begeistert vom sächsischen Motorsportmagazin.

Die Gehrken-BMW – ein Boxer-Cafe-Racer

Der Schleswig-Holsteiner Knut Gehrken aus Rethwisch ist seit einer langen Zeit durch und durch mit BMW verwachsen. Sein Herz schlägt besonders für die Klassik-Boxer, aber auch ein flotter Cafe-Racer kann ihm schon Freude bereiten. Dass dem so ist, beweist er mit einer tollen, norddeutschen, zweckoptimierten Meisterleistung auf Basis einer BMW R 100 RS aus dem Jahr 1982.

Aber erst einmal zurück geblickt: Als er 1954 geboren wurde war das jene Zeit, in welcher das Objekt Motorrad fast am Aussterben war, aber das konnte Knut ja nicht stören. Denn als er 18 Jahre alt war und den „Einser“ machen konnte, hatte das Motorrad seine Renaissance erreicht und er leistete sich eine Kawasaki KH 500 mit Dreizylinder-Zweitaktmotor, ja, dieses giftige Gerät war für den lernenden Büromaschinentechniker gerade das Richtige. Die „Kawasaki Highway“ war mit ihren 50 PS bei 7.800 Umdrehungen für heutige Begriffe nicht das Motorrad, um „einen vom Hocker“

zu reißen, aber damals, da war das Ding eine Rakete. Ihre Vorfahren waren immerhin die berühmten H1 Modelle, ebenfalls als Triple konzipiert.

Bereits als 14-Jähriger betätigte er sich motorsportlich mit einer Zündapp beim Trial, das ist ja bekanntlich die beste Schule, um sich

mit der Maschinenbeherrschung so richtig vertraut zu machen. Das Trial ist nun einmal die „Hohe Schule“ des Motorradfahrens und diesem Hobby frönt der unterdessen 56-Jährige immer noch mit Leidenschaft zum Ausgleich und zum „Abschalten“. Der Zündapp folgten dann einige Trialgeräte, so eine weitere Zweitaktmaschine von DKW, danach erfolgte der Umstieg auf einen Viertakter, eine NSU Max war das nächste oder besser ein weiteres Sportgerät. Mit dieser Max ist er noch heute bei

Klassik-Trials am Start. Dafür hat der Perfektionist allerdings die fast legendäre Ultraschubstangensteuerung liquidiert und dem OHC-Motor eine Kette als Antrieb für die Nockenwelle verpasst, das soll für die Trialzwecke günstiger sein. Außer der Max stand dann für den gleichen Zweck eine Matchless G40, sowie eine echte Redditch Enfield mit 350 ccm in der Garage und auch auf diesen Fahrzeugen turnt Knut Gehrke heute noch im Wettbewerb herum.

So ganz nebenbei entstanden dann auch mal Kontakte zu BMW und als er die Gelegenheit hatte, 1978 eine R 75/5 zu erwerben, begann eine neue Leidenschaft zu den traditionellen bayrischen (eigentlich Berliner)

Boxern. 1996 sattelte er aufgrund dieser nun schon 18 Jahre währenden Boxerliebe in die Zweiradbranche um.

Unterdessen hat er es auch zu einer beachtlichen Ansammlung der „Blau-Weißen“ gebracht, neben dem Gespann R 50 von 1954 mit Steib LS 200 steht die R 60/2 mit Steib S 500 Jahrgang 1964. Unter den Solisten findet der Besucher die klassische R 68 Sport, eine R 42 Jahrgang 1928 und dann die jüngeren, größeren und kräftigeren Modelle. Neben der R 80 GS steht die R 80 GS Paris-Dakar und schließlich als Flaggschiff eine R 1150 GS Adventure.

Die BMW-Sammlung lässt Rückschlüsse zu, hier fehlt eindeutig etwas Eigenkreatives, und das ist unterdessen in Form eines Boxer-Cafe-Racer entstanden. Jeder „Edelschrauber“ beweist an seinem eigenen Produkt seine Handschrift und lässt dabei selbst Charakterzüge erkennen. Über ein Rat-Bike wird es wohl hier keinen Kommentar geben, aber ein kühler Techniker wird klare Linien ohne Schnörkel erkennen lassen, ein Perfektionist fürs Detail wird aus jeder einzelnen Schraube ein Meisterstück machen. Der Racer baut schlank und leicht und der Chopperfreak großvolumig, ausladend und viel Schnickschnack ringsherum – genug philosophiert.

Knut Gehrken baut seine Motorräder als abgeklärter, kühl denkender, norddeutscher Techniker zweckmäßig und ohne Zierrat. Dazu diente als wesentlicher „Organspender“ eine BMW R 100 RS aus dem Jahre 1982.



Nicht die Kopie, sondern das Meisterwerk von Knut Gehrken, der BMW Cafe-Racer ist hier zu sehen.



Das Original, die BMW R 100 RS aus dem Jahr 1982, die Seitendeckel und das Verkleidungsunterteil fehlen, um den Motor sehen zu können.

Im Zeitraum von 1976 bis 1992 wurden auf der ähnlichen Basis verschiedene Modelle gebaut, sie alle hatten den Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor mit annähernd 1.000 ccm. In der 7er-Reihe war die R 100 RS mit 70 PS bei 7.200 U/min integriert, bereits zu jener Zeit war die 100 RS mit knapp 200 km/h Spitzengeschwindigkeit das schnellste Serienmotorrad der Welt. Als die Maschine 1984 vom Band genommen wurde, waren 33.648 Exemplare an den Mann gebracht worden.

Dieses Gerät wählte sich Knut Gehrken als das nach seiner Meinung mit den besten Parametern ausgestattete Grundobjekt. Leichter, schneller, handlicher, zweckmäßig, klassische Linie (eben Cafe Racer), im Inneren Hightech und keine Schnörkeleien, das war seine Aufgabenstellung.

Zuerst einmal änderte er den Rahmen und das Heckteil, alle nicht unbedingt notwendigen Teile wurden entfernt und der Motor um 30 mm angehoben. Warum denn den Motor anheben,

soll das ein Trailer werden? Nein, nicht ständig die durchgeschliffenen Ventildeckel wechseln, meint der Meister! Die eigentlich schönen, grazil verrippten Räder des Originals wurden liquidiert und dafür in neue PVM-Räder investiert, vorn 325/18 und hinten 400/18-BT 45. Die kompakte Sitzbank musste einer sportlich-spartanischen Einmannbank, aus GFK selbst laminiert, weichen, die Seitendeckel wurden auch gleich ausgesondert. Die kleine Cockpitverkleidung des Originals wurde gegen eine verlängerte, sportlichere, selbstgefertigte Verkleidung getauscht. Die Kotflügel gestaltete er wesentlich graziler. Eine Tankverlängerung um 70 mm machte die Maschine schlanker und schnittiger, aber nicht etwa der alte Trick mit einer angesetzten GFK-Attrappe. Der Tank wurde aus Aluminium gefertigt und darunter die Motorentlüftung angebracht. Die Telegabel entsprach den Vorstellungen des Tüftlers, aber die Federbeine wurden durch Produkte von Koni ersetzt.



Ein spartanischer, aber zweckoptimierter Arbeitsplatz genügt für einen Cafe-Racer zum schnellen Kurvenflitzen vollauf.

Die Bilder lassen erkennen, dass die Fußrastenanlage und die Hebel Eigenbau sind. Auch die Auspuffanlage wurde wesentlich geändert, angefangen bei den Krümmern bis zur Kürzung der langen R 100 RS-Töpfe, letztlich erhielt die komplette Auspuffanlage eine edle Keramikbeschichtung.

Der Achsantrieb bekam die sportliche 33/11-Übersetzung, das Getriebe wurde total überarbeitet, die Schaltkurven wurden geändert und ein langer 5. Gang eingebaut. Unter dem Getriebe fand die Trockenbatterie, flach gelegt, geschickt ihre Unterbringung. Um etwas vom Original zu behalten, blieben die Bremscheiben mit Zubehör sowie die Griffarmaturen und Schalter unverändert.

Mit viel Aufwand wurde ein völlig neuer Kabelbaum gefertigt und überhaupt an der Bordelektrik so einiges geändert. Alle Steuergeräte wurden im Rahmenheck untergebracht, damit war die Anlage der 2 x Doppelzündung ebenso gut aufgeräumt wie die Lichtmaschinensteuerung, die Sicherungsbox und die Silent-Hektik-Blinkanlage.

Und nun ging es an das Hauptorgan, das Herz der Maschine in Form des kräftigen 1.000er-Boxermotors. Der Motor wurde komplett überholt und bekam einen komfortablen Big Bore Kit der Firma Siebenrock transplantiert. Die Zylinderköpfe der R 100 RS in der 70-PS-Version wurden überarbeitet und gleich bleifrei gestaltet. Die Ventilführungen wurden überarbeitet und die Kanalüberarbeitung durchflussoptimiert. Die Zylinderköpfe bestückte er mit 38 mm-Dellorto Vergasern und schönen Ansaugtrichtern. Die Ölwanne erhielt einen Zwischenring und der Motor damit ein größeres Ölreservoir.

Der Ölfilter wanderte frontseitig an den Motor.

Der Hersteller nennt mit dem Kit 10 PS Leistungssteigerung, also bringt der Cafe-Racer damit 80 PS auf die Straße bei einem Drehmoment von 92 Nm. Hauptsächlich wird das Ergebnis aufgrund der 151 mm langen, hochfesten Pleuel erreicht. Diese sind gewichtsoptimiert und mit ASP-Schrauben versehen, sie bringen 450 Gramm auf die Waage. Außerdem werden 98 mm-Zylinder mit Kolben verwendet, pro Kolben einschließlich Ringe, Bolzen und Clip sind das 498 Gramm. Das Ganze wird mit einer asymmetrischen Nockenwelle abgerundet.

Die Maschine in der Farbe blau wie der Himmel an der See im Holsteinischen ist eine richtige Freude für die flinken Fahrer geworden, könnte denn so etwas nicht einmal in der Serie entwickelt werden. Ach nein, da müssten ja die Individualisten unter den Edelschraubern neue Ideen haben, und das hätten sie auch.

Im nächsten Edelschrauberreport wird der Leser die Simson-Ambitionen des Chemnitzers Dr. Dietmar Berghänel kennen lernen.

KALENDER-BESTELLUNG
unter
www.top-speed.info



Ein Blick auf das Herz der Maschine, die „Abmagerungskur“ ist dem Meister gelungen.