# „JA SEID IHR DENN VERRÜCKT!?“

**Eine nagelneue GS zerlegen und zersägen. Anschließend wieder so zusammensetzen, dass sie auf ersten Blick wie ein klassisches Geländemotorrad von gestern daher kommt, aber mit der Power eines Motorrades von morgen zuschlägt. Entgegen jeder Vernunft ist so der PERFORMANCE SCRAMBLER entstanden**

TEXT: WOLF-MARTIN RIEDEL FOTOS: RENÉ UNGER/WWW.RACEPIXX.DE

Der Kraft-Boxer geht wie verrückt. Dessen Power muss erst mal auf den Boden gebracht werden

Wunderlich
sport evolution

**Was für ein Anblick. Was für ein Ausblick. Sowohl die karge Wüste Tabernas, die von einer Bundesstraße durchquert wird, als auch der aufs Wesentliche reduzierte Scrambler von Wunderlich und Sport Evolution**

Reizvolle Mischung aus Klassik und Moderne: Tank einer Strich-Sieben-BMW und programmierbares Motormanagement von Trijekt

Frank Hoffmann und Dietmar Franzen saßen beim Bier zusammen. So etwas ist immer gut für inspirierende Gedanken. Hoffmann vom BMW-Zubehörspezialisten Wunderlich und Tuner Franzen heckten dabei etwas ganz Außerordentliches aus, mehr als nur eine Schnapsidee, oder vielmehr eine Bieridee. „Es sollte etwas ganz Besonderes werden, nichts Nachgemachtes“, so Frank Hoffmann. „Dietmar und ich, wir haben ein bisschen gesponnen und dabei eine ziemlich gewagte Idee ausgebrütet. Die wassergekühlte GS war gerade neu, und daraus wollten wir etwas erschaffen. Etwas, wovon man spricht – einen Performance Scrambler. Zurzeit bauen alle Scrambler, aber mit altertümlichen Motoren wie dem BMW-Zweiventil-Boxer. Der neue Boxer dagegen ist prädestiniert für ein Leistungsprojekt, und so machten wir uns ans Werk.“

Der französische Motorraddesigner Nicolas Petit hat schon öfters für Wunderlich gearbeitet. Als er den Auftrag erhielt, die Idee des Power Scramblers umzusetzen, schlug er entsetzt die Hände über dem Kopf zusammen. „Ja seid Ihr denn verrückt?“ Den Tank einer Strich-Sieben-BMW kombinieren mit einer entsprechenden Sitzbank, das Ganze auf der Basis des Rahmens und des Motors der wassergekühlten BMW R 1200 GS, dazu hochgelegte Auspufftöpfe und natürlich dicke Stollenreifen im 17er-Format. Der perfekt gelungene Design - entwurf ist hier rechts zu sehen.

Hoffmann und Franzen waren begeistert, und sofort, als die neue GS im Hause Wunderlich eintraf, wurde diese kurz eingefahren und zu einer Anfangs-Referenz-Messung auf den hauseigenen Leistungsprüfstand gestellt. Danach ging die große Säge ans Werk, radikal wurde der Lenkkopf abgetrennt und dann ein dickes Rohr drangeschweißt für einen neuen Lenkkopf, um eine konventionelle Vordergabel anstelle des hoch aufbauenden BMW-Telelevers aufzunehmen.

Natürlich durfte es keine käufliche Gabel sein. Tauchrohre samt Bremssattelaufnahme wurden kurzerhand aus dem Vollen geschnitzt. Die 46er-Standrohre lieferte eine Suzuki GSX 1400, und die Dämpfungsarbeit verrichten hochwertige, voll einstellbare Cartridge-Einsätze von Öhlins. Ebenso entstanden die beiden Gabelbrücken neu aus vollen Leichtmetallblöcken. Um geometrische Einstellungen nach Fertigstellung des Prototypen vornehmen zu können, ist der Nachlauf durch exzentrische Einsätze in den Brücken variabel.

Die geometrischen Daten des komplett neu

Entwurf des Motorraddesigners Nicolas Petit, hier noch mit Speichenrädern und Straßenreifen

Dank sportlicher Geometrie und niedrigem Gewicht geht der Scrambler per Gedankenblitz ums Eck. Conti TKC 80-Reifen mit kontrollierbarem Grenzbereich

gestrickten Rahmens entstammen dem Know how von Dietmar Franzen, der 2013 noch als Technikchef beim „Team Germany“ in der Moto2 engagiert war. Stummel unter die Gabelbrücken, und es hätte auch ein astreiner Cafe Racer werden können.

Blickfang sollte der Tank einer Strich-Sieben-BMW werden. Um diesen auf den Stahlrohr-Gitterrahmen der ehemaligen R 1200 GS zu stülpen, musste er längs aufgeschnitten und durch den Einsatz eines Blechstreifens verbreitert werden. Außerdem sollte noch die gesamte Steuerelektronik darunter passen, aber keine Airbox. Eine Heidenarbeit, die nach Vollendung der Lackierer Norbert Weyers (www.lcw-aw.de) bekam und mit feinfühligen Händen ein wahres Kunstwerk in zwei Farbtönen plus Linierungen schuf – ganz nach dem Entwurf des Designers Petit.

Mit sicherem Gespür besorgten sich Hoffmann und Franzen zahlreiche Teile für den Neubau. Das nostalgische Rücklicht lieferte eine Yamaha XT 500, die bei der Knöchelprobe satt klingenden Stahlschutzbleche gehörten einer Kawasaki W 800, die Vorderlampe einer BMW HP2 Enduro. Im Netz fanden sich weitere Umbauteile wie die Alu-Nummerntafel vorne und der solide Tankverschluss mit Schnappmechanik.

Weiteren gestalterischen Schwerpunkt bilden die beiden senkrecht nach oben ragenden Einspritzgehäuse, die obendrauf einen einfachen Luftfilter draufgepoppt bekamen. Sämtliche Verbindungsstücke mussten natürlich extra gedreht werden. „Ihr seid doch verrückt, das funktioniert doch nie“, so dachten die meisten, die für sich in Anspruch nehmen, ein bisschen Ahnung

Freude am Output: Dietmar Franzen und Frank Hoffmann (rechts), die sich zusammen den Performance Scrambler ausgedacht haben

## „Das geht nie“, orakelten viele über die im Fahrtwind stehenden Einspritzgehäuse

von Motorabstimmung zu haben. Durch die voll im Fahrtwind stehenden Ansaugöffnungen seien die Druckverhältnisse nicht zu beherrschen.

Zu Beginn der 1990er Jahre hatte auch Günter Michel einmal einen verwegenen BoT-Racer mit Ducati-Zylinderköpfen gebaut, bei dem der Luftstrom ebenfalls senkrecht von oben durch die adaptierten Einspritzgehäuse in die Köpfe strömen sollte. Wegen der enormen Baubreite wurde der GMR Racer im Gegensatz zum Performance Scrambler aber nicht weiterverfolgt.

Motorblock, Getriebe und Kardan blieben Serie, neu errechnet und gefertigt wurden Pleuel, Kolben und Nockenwellen, und die Kanäle wurden optimiert. Da die Luft kein geräuschdämmendes

Da hat Magura extra ein Paar silbern eloxierte Handhebel produziert. Auch die Sitzbank erinnert sehr an ein Sechziger-Jahre-Bike

Es musste eine herkömmliche Telegabel sein. Dafür wurden Tauchrohre und Bremsaufnahmen komplett aus dem Vollen gearbeitet. Mit Cartridge-Einsätzen von Öhlins zur Dämpfung

Filtergehäuse passieren muss und damit fast ungehemmt in den Motor einströmen kann, soll sie genauso hemmungslos hinten raustönen. Und das tut sie. Fette Krümmer samt Interferenzrohr wurden eigens gebogen, und aus Wunderlichs Teilekatalog wurden die GPR-Endtöpfe Power Gun III für die GS-Rallye-Modelle entnommen, deren schräge Endkappe abgesägt und gerade wieder aufgesetzt. Power und Drehmoment pur.

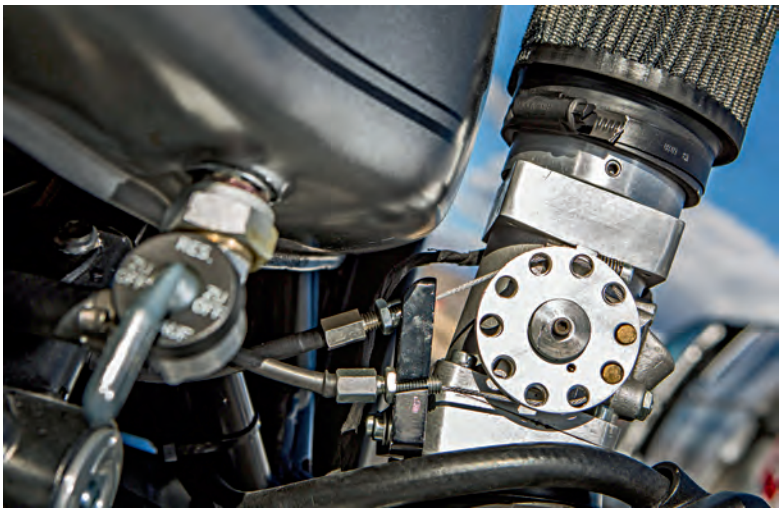
Doch vor dem ersten Rollout des Performance Scramblers stand die Abstimmung auf dem Prüfstand. Eine komplette Woche dauerte es, bis die optimalen Werte der frei programmierbaren Zünd-Einspritzeinheit Trijekt Bee für jede Drehzahl in jedem Lastbereich – also von Gas geschlossen über Halbgas bis Vollgas – fest gelegt waren. Das Maximum-Ergebnis: 156 PS und 139 Nm.

Nur das Feinste: Hinten kümmert sich ein sündhaft teures TTX-Moto Cross-Federbein von Öhlins um die Bodenhaftung

## Die richtige Stimmung entsteht, wenn alles zueinander passt. Dann kommen Freude und Lust auf

**1480 Millimeter Radstand: um 27 Millimeter kürzer als Serien-GS**

Zur Premiere des Performance Scramblers fahren wir weit in den Süden, ins warme spanische Almeria. Klasse EU-finanzierte Straßen, kalkulierbarer Sonnenschein und wenig Verkehr. Optimale Voraussetzungen, um einen Scrambler mit unersättlicher Power auszufahren. Wir legen los. Die Ruhe und Einsamkeit in der Sierra Tabernas wird durch kerniges Boxer-Ballern unterbrochen. Spontan springt der „frisierte“ Wasserboxer an und hängt blitzartig am Gas, so spontan wie ein Ducati-Superbike. Ein bisschen neigt sich die vollgetankt 197 Kilogramm leichte Maschine bei jedem Gasstoß nach links, in die andere Richtung als frühere Boxer und weit nicht mehr so stark. Ganz ist das Rückdrehmoment des Boxers durch die gegenläufig drehende Kupplung auch beim serienmäßigen wassergekühlten Vierven-



**In Zeiten von „wireless“ kann ein Rädchen entzücken: Umsetzung der Gasbefehle der rechten Hand in Drosselklappenöffnungswinkel**

**Steve McQueen hätte für seinen Sprung im Kinoklassiker „Gesprengte Ketten“ gerne diese Power gehabt. Aber wir sind nicht auf der Flucht und haben Spaß**

tiler nicht eliminiert, und bei der geringen Masse des Scramblers ist das deutlicher zu spüren als bei der 50 Kilogramm schwereren Serien-R 1200 GS.

Blitzartig, leichtfüßig sprintet die Wunderlich-BMW nach vorne, dreht mit unbekannter Vehemenz an fünfstellige Drehzahlen heran und lässt die letzte Zähigkeit des Boxermotors endgültig vergessen, dabei vibriert der Zweizylinder auch bei höchsten Drehzahlen nur minimal. Und in der Mitte ist der sprichwörtliche Bumms schon eher ein Kanonenschlag – so haut einen die Performance des Wunderlich-Sport Evolution-Scramblers nach vorne.

Das Fahrwerk macht die hohe Leistung locker mit. Sportlich sind die Federelemente abgestimmt, sprechen dabei auf den holprigen Nebensträßchen hypersensibel an. Sie arbeiten wunderbar progressiv und schlucken manches tiefe Schlagloch klaglos. Ultrahandlich lenkt der Scrambler ein, die radikale Geometrie in Verbindung mit dem breiten Magura-Rohrlenker geben eine Kurvenwilligkeit, bei der der zarte Gedanke an die nächste Kurve genügt, und schon geht’s herum.

Auffallend, dass nichts auffällt – besser – nichts aufstellt. Trotz der sehr grobstolligen Continental TKC 80 – aus designtechnischen Gründen musste das einfach sein – zieht die BMW vollkommen neutral ihren Strich. Und behält diesen Strich auch, wenn’s geradeaus geht und dabei sehr holprig ist. Bis etwa 180 km/h kommt der Scrambler nicht in Unruhe – mehr haben wir nicht ausprobiert, denn die Conti-Reifen mit M+S-Kennung sind nur bis 160 km/h zugelassen.

Bei Kurvenfahrt verlangt der Performance Scrambler Druck aufs Vorderrad. Wie bei einer Supermoto sollte man möglichst nach vorne rutschen, doch da stören dann ein bisschen die beiden äußeren Kanten des Tanks. Wir wollen nicht kritisieren, denn das ist zu verschmerzen – bei der Fahrfreude...

Ein außergewöhnliches Gerät der beiden Herren Hoffmann und Franzen, das so leider nie zu kaufen sein wird. Doch Extreme zeigen, was geht und was ein Ziel sein kann. Und manchmal macht es einfach Spaß, ein bisschen verrückt zu sein.

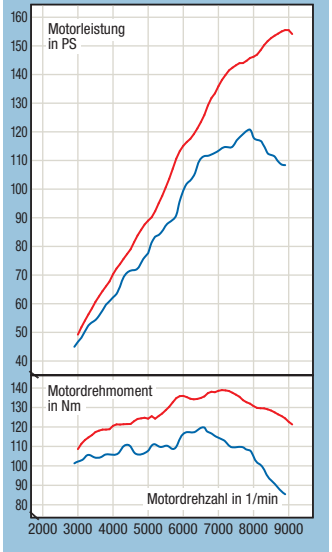
## Ein reiner Prototyp ohne die lästigen Beschränkungen der Kreativität durch TÜV und Co.

**Spezielle Gabelbrücken mit Exzenter zur Geometrie-Anpassung**

### TECHNISCHE DATEN: PERFORMANCE SCRAMBLER

**Preis:** neue Serien-BMW R 1200 GS (K50) 14 400 Euro. Umbaukosten nicht zu erfassen
**Leistung:** 156 PS (116 kW) bei 8900/min, max. Drehmoment 139 Nm (Dynojet-Prüfstand)
**Motor:** Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luft-wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 101,0 x 73,0 mm, Hubraum 1170 ccm, Verdichtung 13,1. Elektronische Motorsteuerung Trijekt Engine Management, Model Trijekt Bee (www.trijekt.de), Drosselklappen-∅ 52 mm. Elektrostarter. Sechsganggetriebe mit Antihopping-Kupplung, Endantrieb per Kardan
**Fahrwerk:** Stahlrohr-Gitterrahmen. Vorn Telegabel, Standrohr-∅ 46 mm, Federweg 190 mm. Hinten Paralever-Einarmschwinge mit einstellbarem Öhlins-TTX-Federbein, Federweg 200 mm; Gussräder vorne original GS in 3,5 x 17 Zoll, hinten S 1000 RR in 6,0 x 17 Zoll; Bereifung vorn 120/70-17, hinten 170/60-17, Continental TKC 80 M+S. Magura-Alu-Lenker, 808 mm breit. Speziell schwarz eloxierte Magura-Pumpen für Brems- und Kupplungsbedienung mit silbernen Hebeln. Doppelscheibenbremse vorn, ∅ 305 mm, Scheibenbremse hinten, ∅ 276 mm. Radstand 1480 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad. Stahltank von BMW /7, Inhalt 17 Liter. Gewicht vollgetankt 197 kg
**Kontakt**: Wunderlich GmbH, Frank Hoffmann, Kranzweiherweg 12, 53489 Sinzig-Gewerbepark, Telefon (2642) 979847, Internet www.wunderlich.de. Sport Evolution, Dietmar Franzen, Kesselheimer Weg 59 bis 61, 56070 Koblenz, Telefon (0261) 98 84 986-12, Internet www.sport-evolution.de

### AUF DEM PRÜFSTAND




**Performance Scrambler:**
**156 PS (116 kW) bei 8900/min**
**139 Nm bei 7100/min**

**Serien-BMW R 1200 GS (K50):**
**121 PS (90 kW) bei 7900/min**
**120 Nm bei 6600/min**

Die ermittelten Werte der Leistungs- und Drehmomentmessungen stammen von einem Dynojet-Prüfstand – normalerweise messen wir mit einem Amerschläger-Prüfstand, der traditionell etwas höhere Ergebnisse liefert, daher die „geringe“ Power dieser Serien-GS. Überragend das Ergebnis des Wunderlich-Sport Evolution-Tunings – wenn auch ohne TÜV und mit weit offenen Ansaug- und Abgaswegen.

# DER BENZINHAHN

**Wolf-Martin Riedel über DIE VERBINDUNG ZUR TECHNIK durch die Mechanik**

**Es kann fast schon lustvoll sein, einen sauber gefertigten, mechanischen Benzinhahn zu öffnen**

„Sie hat einen, die Wunderlich-BMW, einen mechanischen Benzinhahn, ja sogar zwei davon. Wie früher die BMWs eben. Gehört ja auch zu so einem Tank von einer klassischen Strich-Sieben-BMW. Seit vielen Jahren ist mir kein Motorrad mehr mit Benzinhahn unter gekommen. Und diesmal war es wieder eine Freude. Das hat schon etwas Sinnliches, der Griff unter den Tank. Fest und satt drehe ich den Hebel, bis ich ein leises Klicken höre und die Rastung in den Fingerspitzen fühle. Dann ist er in der richtigen Stellung justiert. Für mich ist das schon fast so, wie voller Vorfreude den BH einer Frau zu öffnen. Durch diesen Dreh bringe ich etwas in Gange, löse ich etwas aus – das Benzin kommt in Fluss. Und nur wenn das Benzin fließt, kann der Verbrennungsmotor überhaupt laufen. So etwas schafft eine persönliche Verbindung zur Technik, gibt ein Gefühl, dass ganz schön viel dahinter stecken muss, bis alle Zahnrädchen perfekt aufeinander abgestimmt sind und ineinander greifen. Und durch die Betätigung des Benzinhahns wird man selbst zu einem wichtigen Rädchen. Noch stärker ist dieses Gefühl, wenn gar ein Choke bedient werden muss, und das auch noch mit der passenden Dosierung. Ohne meine Mithilfe mit der richtigen Anfettung springt der Motor gar nicht an. Wie ist das erst, wenn nur ein Kickstarter dran ist…

Aber hier höre ich lieber auf mit meinen philosophischen Gedanken – denn früher war nicht unbedingt alles besser, aber manches erlebnisreicher, lustvoller und befriedigender.“