

BULL RIDING

Schnallt Euch an, Freunde! Jetzt fällt der BMW-Hammer. MOTORRAD präsentiert, brandaktuell und weltexklusivst: die Roadrunner V8. Vier Liter Hubraum, knapp 300 PS, über zwei Meter Radstand. Der Beginn einer neuen Zeitrechnung.



Von wegen „Mainz bleibt Mainz“. Dieses Motorrad gibt's! Stürmt über 200 km/h unerschütterlich geradeaus und nimmt, wenn man's zwingt, auch Kurven



DATEN

- Motor: wassergekühlter Achtzylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Einspritzung, geregelter Kat, mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Zweiganggetriebe, Zahnriemen, Bohrung x Hub 89 x 80 mm, Hubraum 3982 cm³, Verdichtungsgrad 10:1
- Nennleistung 210 kW (286 PS) bei 5800/min
- Max. Drehmoment 400 Nm bei 4500/min
- Fahrwerk: tragende Motor-Getriebe-Einheit mit Hilfsrahmen, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Sechskolbensattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Zweikolbensattel
- Alu-Gussräder 4,50 x 18; 9,00 x 18
- Reifen 160/60 ZR 18, 240/40 ZR 18
- Maße und Gewichte: Radstand 2250 mm, Gewicht vollgetankt 490 kg
- Kontakt: Roadrunner Bikeshop, Telefon 0 61 31/50 70 81



Von Waldemar Schwarz; Fotos: Rossen Gargolov

Die machen uns fertig, die Bayern. Erst die K 1200 R – nacktes Pendant zur K 1200 S, hardcore mechanical look, stärkstes Naked Bike der Welt (siehe MOTORRAD 21/2004). Jetzt die Wahnsinns-Nummer Roadrunner V8 mit BMW-740-i-Motor. Ein erschütterndes Stück Maschinenbau: lang wie ein Einbaum, in der Mitte dieses Trumm von Achtzylinder-Triebwerk, dahinter eine Sitzbank von den Ausmaßen des Achterdecks eines Ausflugsdampfers. Roadrunner V8: ein Cruiser, der alles bisher Dagewesene pulverisiert. 3982 cm³, 286 PS und 400 Newtonmeter stempeln bis dato anerkannte Größen wie Harley-Davidson V-Rod oder Triumph Rocket III zu Pennälern ab und pusten dir, wenn du's wissen willst, völlig ungedungenen den Helm samt Resthaar vom verdutzten Haupt.

Unvorstellbar? Stimmt. Aber nur die Sache mit den Bayern. Denn die Roadrunner wurde nicht etwa in München gebaut, sondern von einem Mainzer Zahnarzt: Dr. med. dent. Harald Geiling, dessen Leidenschaft für Zähne tief hinab in die Niederungen von Triebwerken reicht. Weshalb der Rheinhesse mit Sondergenehmigung – heißt ohne Lehrabschluss – die Ausbildung zum Zweiradmechanikermeister absolvierte. Er bestand als Landessieger, eröffnete eine Motorradwerkstatt namens Roadrunner und praktiziert weiterhin zwei Nachmittage pro Woche bei einem Zahnarzt.

Die Idee für das silberne Mega Bike reifte, als der Motor des schwiegerväterlichen BMW 740 i seinen Dienst quittierte. Nach erfolgreicher Transplantation bahnte der Mediziner den verendeten V8 in seiner Werkstatt auf, wo sich dieser immer aufdringlicher als geradezu idealer Zweirad-

antrieb in Szene setzte. „Der Motor ist perfekt in sich geschlossen, man konnte praktisch schon das Motorrad drum herum sehen.“ Schließlich besorgte Harald Geiling einen funktionstüchtigen V8 aus einem Unfallfahrzeug. „Lang, flach, stark, sollte ein spektakulärer Cruiser als Kompetenzbeweis unserer Richtwerkstatt entstehen.“

Keine leichte Übung. Für den Einsatz des Automotors im Zweirad galt es, einige Probleme zu lösen. Zum Beispiel die Auslieferung des Antriebsstrangs. Zwar erwies sich die Kupplung als kompatibel, das Getriebe jedoch musste modifiziert werden. Zwei Gänge, befand der Meister, seien bei der richtigen Gesamtübersetzung genug. Um die zu realisieren, griff er tief in die Trickkiste und massiv ins Räderwerk des Getriebes ein. Erster und zweiter Gang reichten tatsächlich aus, allerdings vertauscht. Die weitere Kraftübertragung erforderte einen Winkeltrieb, der sich im Regal der hausinternen Kawasaki-Vertretung fand. So lenkt das Hinterachsgetriebe einer GTR 1000 das Antriebsmoment um 90 Grad um, bevor es per Zahnriemen ans Hinterrad gelangt.

Der Rahmen ergab sich so en passant – durch die tragende Rolle des riesigen V8-Motors. Vorn noch ein Hilfsrahmen für den Steuerkopf, hinten einer zur Aufnahme der Schwingenlagerung, fertig. Radführungen und Anbauteile stammen wieder aus dem Kawa-Fundus: Gabel, Schwinge, Lenker, Lampe sogar die auf 4,5 und 9,0 Zoll verbreiterten Räder. Sie waren mal für eine ZX-7R gedacht.

In knapp vier Jahren und mehr als 1000 Arbeitsstunden fanden die Komponenten zu jenem kolossalen Bike zusammen, das ahnungslose Passanten wie Leute vom Fach fassungslos erstarren lässt. Die Ehrfurcht des Publikums steigt proportional

zur Drehzahl. Auch der Tester kann sich der schaurigen Klangkulisse nicht unbeeindruckt entziehen, als er das Tier erstmals am rechten Lenkerende zupft und das ungestüme Standgasbrabbeln in dumpfes, wütendes Grollen übergeht.

Ganz nebenbei erwähnt Harald Geiling die schwergängige Kupplung. Logisch, im Pkw wird sie ja per pedes über einen langen Hebel bedient. Aber das! Also, werter Herr Doktor, da brechen doch die Knochen. Okay: erster Gang rein – wegen der bedenklich gespreizten Sitzposition ein enormer Akt. Die Finger mordende Kupplung kommen lassen, vorsichtig am Gas gedreht, und stante pede nimmt das Inferno seinen Lauf. Gigantische Verdrängung! Unter grimmigem Fauchen reißt der V8 die vollgetankt 490 Kilogramm schwere Maschine samt Fahrer nach vorn.

Vollgas im Ersten sind um die 200 km/h Spitze. Kann man machen – sofern einen der durchdrehende 240er-Hinterreifen kalt lässt. 400 Newtonmeter wollen nun mal auf die Straße gebracht werden. Im Zweiten, der für alles außerhalb innerorts gut ist, läuft der Bulle etwas entspannter. Marschrichtung: stur geradeaus. Immer. Auch in Kurven. Gegen Schräglagen sträubt sich der Halbtonner. Kein Wunder bei 2,25 Meter Radstand und ausgeprägter Kontaktfreudigkeit zur Fahrbahn. Die Bodenfreiheit ist knapp. Ganz Cruiser, eben. Und ganz BMW, beschreibt die Roadrunner V8 wegen des beachtlichen Reaktionsmoments der längs liegenden Kurbelwelle bei jeder Drehzahländerung einen Schlenker.

Ob die Münchner bei Dr. Mechanikermeister anknöpfen? Jetzt, da die R 1200 C in Rente geht. Bei Interesse sollten sie sich jedenfalls spülen. Denn schon bohrt in des Zahnwerkers Hinterkopf ein neues Projekt – mit acht Zylindern aus Stuttgart. ■



Der Doktor und das liebe Vieh: Vier Jahre und 1000 Stunden Arbeit hat Harald Geiling in sein V8-Projekt gesteckt

