Text: Volkmar Jacob; Fotos: Dino Eisele

LETZTE MEILE

Das IDM-Aus fürs Wilbers-Team kam nach zwei aufeinanderfolgenden Vizetiteln in der Superbike-Klasse völlig unerwartet. Am Tag nach dem Saisonfinale in Hockenheim scheuchte PS die exklusive BMW für ihren letzten öffentlichen Einsatz um die Piste.

Florian Alt muss grinsen. Die Bitte nach einer Bluttransfusion für den PS-Tester in der Hoffnung auf feines Racing-Erbgut ringt dem pfeilschnellen Piloten ein Lächeln ab. Mit einer M 1000 RR zog er in den letzten beiden IDM-Superbike-Saisons fürs Wilbers-Team am Kabel und wurde beide Male Vize-Champion. Dieses respektive das laut Team absolut identisch aufgebaute Ersatzbike darf der PSler für einige Runden ausprobieren, Jackpot!

Besonders stolz ist man bei Wilbers auf die in enger Zusammenarbeit mit dem Fahrwerkstechnik-Spezialisten ZF entwickelte Gabel. Reichlich Federweg (140 mm) schafft die Basis für eine ausgeklügelte Dämpfungsprogression, die selbst im weit eingefederten Zustand noch Reserven bietet und zugleich Unebenheiten haarfein absorbieren soll. Außerdem gewährleistet eine insgesamt geringe Reibung sensibles Ansprechverhalten. Laut den Technikern treten zudem nur sehr geringe Biegemomente auf, eine via Prüfstand und Computersimulation ermittelte Flex zwischen Steuerrohr, Gabel und deren Brücken soll Race-Profis die Kombination aus hoher Steifigkeit beim Bremsen und genügend Torsion beim Einlenken liefern.

Normalos mit lebensbejahender Einstellung zum physikalischen Limit registrieren sehr wohl das famose Ansprechen der Gabel, müssen jedoch beim Ausschöpfen der Reserven in Grenznähe wie auch beim Biegefestigkeits-Check beim Letzte-Rille-Ankern passen. Dennoch bemerken

Speziell angefertigte Gabelbrücken mit ausgeklügelter Flex, weit ausgestellte Lenkerstummel für volle Attacke, klasse Windschutz dank Bubble-Scheibe, Racing-Dashboard mit nebenstehendem Zündungs-Kippschalter, Fernversteller für die Bremse

Modifiziertes Federbein aus dem Wilbers-Zubehörregal plus Federweg-Sensor (l.). Von Fahrwerkspezialist ZF gemeinsam mit Wilbers entwickelte Spezialgabel mit 140 mm Federweg, erstklassige Bremsen, Schnellwechselvorrichtung an der Radachse, vorn und hinten Serienkarbonräder

HERVORRAGENDE FAHRBARKEIT ZEICHNET DIE WILBERS-BMW AUS

auch sie die brachiale Bremsgewalt bei gleichzeitig perfekter Dosierbarkeit, die der Mix aus Brembo-Bremspumpe, TRW-Scheiben und -Belägen sowie den originalen Sätteln erzeugt.

Hinten glättet ein modifiziertes Federbein (QRR) aus dem hauseigenen Zubehörregal gekonnt die wenigen Furchen im Hockenheim-Asphalt und stemmt sich eisern gegen die heftigen Kräfte beim Spannen des Kabels. Feedback? Erwartungsgemäß Bombe! Vorn wie hinten berichtet die M überaus transparent vom verbleibenden Grip. Wer das Finale in Hockenheim verfolgt, die widrigen Bedingungen im zweiten Rennen – abwechselnd nass, halb nass, trocken – bemerkt und die Endless-Drifts von Florian zwischen der Ecclestone-Kurve und der Kurzanbindung gesehen hat, der ahnt, dass solche Moves nur mit einer glasklaren Rückmeldung funktionieren. Laut Cheftechniker Burkhard „Burky" Stember hat das Team viel Zeit fürs Abstimmen der Heckpartie investiert: Schwingenwinkel, Federbeinlänge, Heckhöhe, Dämpfung – alles wichtige Einzelkomponenten, die sauber ineinandergreifen müssen.

„Beim Beschleunigen in Schräglage zieht das Bike von selbst nach innen", schwärmt Alt. „Das ermöglicht extrem enge Linien und ich kann sehr früh ans Gas." An dieser Stelle sei bemerkt, dass der Crack bei erstaunlichen 42 Grad Schräglage die Brause komplett öffnet – schluck! Dabei hilft, dass die Elektronik in solchen Fällen zwei der vier Zylinder abschaltet und damit nicht die komplette Power am Hinterreifen zerrt. Trotzdem muss man sich das erst einmal trauen. Die Gashand des Testers verweigert derartige Aktionen jedenfalls energisch gegen entsprechende Befehle des Großhirns. Bluttransfusion bitte, jetzt!

Ohne derartige Tricks zieht es die BMW zwar nicht automatisch auf einen engeren Strich, doch der Ideallinie folgt sie dennoch millimetergenau. Überhaupt winkelt die um sämtliche überflüssigen Kilos beraubte und mit Serienkarbonrädern bestückte Tausender schon beim Wunsch nach Schräglage bereitwillig ab, ohne eine Spur von Nervosität zu zeigen. Um das nach einem Rennen gemäß Reglement vorgeschriebene Mindestgewicht von 170 Kilo einzuhalten, musste das Team 2,5 Kilo Zusatzgewicht ans Bike packen.

Leistungsgewicht? Rockt!

Schwankt die Masse je nach Füllstand des Tanks, bildet die Top-End-Power von saftigen 234 PS die Konstante. Rechnet man mit durchschnittlich 175 fahrbereiten Kilos beim Zirkeln, ergibt das rechnerisch 1,34 PS je Kilo. Zum Vergleich: Das beste Leistungsgewicht bei Serien-Superbikes liefert bei identischer Spritmenge die Ducati Panigale SP2 mit 1,11 PS/Kilo. Das entspricht einer satten Differenz von über 17 Prozent.

Wegen des Geräuschlimits in Hockenheim von 98 dB beim heutigen Renntraining steckt ein Einsatz im Racing-Auspuff. Laut Cheftechniker frisst er etwa 7 bis 8 PS. Dennoch liefert die Wilbers-BMW Punch im Überfluss. Zudem serviert sie ihn ausgesprochen nutzerfreundlich. Bereits untertourig generiert der Treibsatz formidablen Druck, erzeugt mit steigenden Drehzahlen weiter und weiter massiv Dampf, um ganz oben noch mal eine Extraportion draufzulegen, fett! Durchhänger oder Leistungssprünge? Forget it. Allerdings verliert das Vorderrad beim Herausballern aus manchen Ecken den Bodenkontakt, wie auch ausgangs der Südkurve auf Start/Ziel. Wohlwissend, dass das Team das Treiben an der Boxenmauer verfolgt, müssen ein paar Extrameter mit halb erhobenem Vorderrad einfach sein. Showeinlage statt Speed. Mit Erfolg: „Sieht gut aus, wie du aus dem Eck kommst", lobt Profi-Racer Alt. „Allerdings kostet das Zeit. Weil ich früher und härter beschleunige, fahre ich mit Geschwindigkeiten aus den Kurven, bei denen das Vorderrad nicht mehr so stark steigt. Außerdem benutze ich die Daumenbremse, auch das verhindert Wheelies."

Wer in der IDM vorn mitfahren möchte, muss solche Skills ebenso draufhaben wie digitales Gasgeben. Öffnet man den Hahn nämlich erst zögerlich, schließt ihn dann wieder leicht, um kurz darauf erneut unentschlossen an der Rolle zu kurbeln, wird man von der BMW mit fiesen Lastwechseln bestraft. Diese Eigenschaft verdeutlicht, was die M im Kern ausmacht: Trotz ihrer exzellenten Fahrbarkeit ist sie mit diesem Setup ein echtes Profigerät.

Könner sind auch beim Motortuning gefragt, denn das strenge Reglement erlaubt nur geringe Eingriffe. Steuerzeiten ändern, Verdichtung erhöhen, Gewichte von Kolben, Kolbenbolzen und Pleueln anpassen, Feinwuchten der Kurbelwelle, Racing-Luftfilter und -Auspuff setzen, Toleranzen ausschöpfen, Racing-Elektronik anschließen, mehr geht im Grunde nicht. „Das Schwierigste ist, die Komponenten aufeinander abzustimmen", erklärt Burky. „Hauptsächlich betrifft das die Elektronik." Gasannahme, Leistungsentfaltung, Traktions- und Wheeliekontrolle: All das will via Einspritz- und Zündkennfeld für jede Fahrsituation, bei jeder Drehzahl und unterschiedlichen Schräglagen abgestimmt sein – selbstverständlich gangselektiv. Krass. Doch weil das Gesamtpaket richtig gut funktioniert, hat neben Florian nun auch der Rest des Teams Grund zum Lächeln. ■

Fazit

Einmal mehr zeigt die Wilbers-BMW, dass penibel aufbereitete Racebikes sehr nutzerfreundlich sein können – und eigentlich auch müssen. Denn das schont Kräfte, Nerven und hält die Konzentration hoch. Diese Rennmotorräder funktionieren auch dann perfekt, wenn man wesentlich langsamer um den Kurs pflügt als Spitzenpiloten. Zwar reizen Hobbyisten die Vorzüge solch teurer Maschinen – Wilbers beziffert den Wert der M auf 65 000 Euro – wohl nicht vollumfänglich aus. Dennoch vermitteln Top-Bikes wie dieses auch deswegen ein gutes Gefühl, weil sie auch dann noch Fahrwerksreserven bieten, sollte man sein persönliches Limit einmal überschreiten.

Profi-Racer Florian Alt dockte die letzten beiden Saisons bei Wilbers an und holte zweimal den Vizetitel (links). Sieg beim letzten Lauf der Saison: Chef Benny Wilbers präsentiert stolz den Pokal. Wenn Abschied sein muss, dann bitte so. Zu diesem Zeitpunkt wusste noch niemand, dass das Team (vorerst?) aus der IDM aussteigt. Wir hoffen auf ein Comeback

PS im Gespräch mit Wilbers-Cheftechniker Burkhard Stember nach dem IDM-Finale in Hockenheim. „Burky" gewährt interessante Einblicke in die Technik

Daten

WILBERS-IDM-BMW M 1000 RR

Antrieb

Vierzylinder-Reihenmotor, vier Ventile/Zylinder, 172,0 kW (234 PS) bei 13 100/min, 128 Nm bei 10 900/min, 999 cm³, Bohrung/Hub: 80,0/49,7 mm, Verdichtung: 14,0:1, Zünd-/Einspritzanlage, 48-mm-Drosselklappen, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbad-Anti-Hopping-Kupplung, Sechsganggetriebe, Kette, Traktionskontrolle

Fahrwerk

Leichtmetall-Brückenrahmen, Lenkkopfwinkel: 65,4 Grad, Nachlauf: 94 bis 100 mm, Radstand: 1447 bis 1457 mm, Ø Gabelinnenrohr: 46 mm, Federweg v./h.: 140/126 mm

Räder und Bremsen

Karbonräder, 3.50 x 17"/6.00 x 17", Reifen vorn: 125/70-17, hinten: 200/65-17, 320-mm-Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsätteln vorn, 220-mm-Einzelscheibe mit Zweikolben-Festsattel hinten

Gewicht

166 kg (ohne Kraftstoff und Zusatzgewicht)
Tankinhalt: 16,5 Liter, 102 ROZ

Herstellerangaben