

INNERE WERTE

Zweites **TREFFEN DER K-MODELLE** auf dem Eisenberg im Knüllwald südlich von Kassel

TEXT UND FOTOS: ANDY SCHWIETZER



Großes Ja-Wort. Auf dem K-Treffen heiratet es sich ganz einfach besser



Weiteste Anfahrt. Concha und Julio Hernandez Gonzales kamen aus Madrid



Klare Ansage. Mein ABS, mein Kat, meine 16 Ventile, meine BMW. Noch Fragen?

Gut zwanzig Jahre ist es her, da überraschte BMW nicht nur die alte Kundschaft, sondern die ganze Motorradwelt mit den brandneuen K 100-Modellen. Das Motorrad besaß ein Vorbild bei Ariel. Jedoch brachte es das britische Motorrad nie über das Prototypenstadium hinaus. Die K 100 selber fand niemals Nachahmer.

Heute wissen wir, dass die Münchner mit diesem Konzept zugleich richtig und falsch lagen. Richtig, weil die technischen Qualitäten und die Konzeption für eindrucksvolle Touren- und Langzeitqualitäten stehen. Falsch, weil der größte Teil der BMW-Gemeinde nach wie vor am Boxer hing und die Reihenmotoren nie als Ersatz für den Boxer, sondern nur als dessen Ergänzung akzeptierte.

Der kleinere, aber gar nicht so kleine Teil der BMW-Freunde liebt jedoch die variantenreiche und dabei doch einzigartige K. Passend zur Rolle als einstiger Technologieträger des BMW-Motorradbaus traf sich die K-Gemeinde zunächst via Internet, bis aus den virtuellen Treffen ein richtiges entstand. Die Internetseite www.flyingbrick.de hieß zunächst noch www.bmwk100.de und ist DAS deutschsprachige Forum für Reihenmotoren-BMWs. Nachdem das erste Treffen im hannoverschen Großburgwedel stattfand, traf man sich bereits 2003 auf dem Gipfel des Eisenberges. Das Treffen im heißen Sommer wurde ein derartiger Erfolg, dass eine Wiederholung in der Luft lag. Wir schlenderten am letzten Juniwochenende umher und ließen uns begeistern.

Rund 250 K-Motorräder und rund 400 Fahrer und Fahrerinnen fanden den Weg in die Mitte Deutschlands. Richtig im Stress war Organisator Michael Riehl. Der zweifache Familienvater hatte ein buntes Programm vorbereitet. Wer wollte, konnte die reizvolle Mittelgebirgsregion von oben und aus der Lenkerperspektive erkunden. Rundflüge mit einem Antonov-Doppeldecker wurden genauso angeboten wie geführte Ausfahrten mit einheimischen Tourguides. Hier hatte der Vorjahresveranstalter Dirk Galle, auch ein in der Wolle gefärbter K-Fahrer („für mich das optimale Motorrad“) schon Vorarbeit geleistet. Für die Vorbereitungen der Hochzeit eines K-fahrenden Pärchens und die Logistik der Teilnehmer des Treffens ist Andree Gumulla, der Wirt des Eisenberg-Hotels verantwortlich. Auch dieser bekam von den Teilnehmern reichlich Lob, wie überhaupt frohe Gesichter unter den rund 400 Gästen dominierten.

Aus ganz Europa kamen enthusiastische K-Piloten, wie beispielsweise Concha und Julio Hernandez Gonzalez über 2500 Kilometer aus Madrid. Das Paar auf Hochzeitsreise erhielt den Pokal für die weiteste Anfahrt. Der Spanier kaufte seine K 100 LT von 1990 zehn Jahre alt mit 4000 Kilometern auf der Uhr und fuhr seitdem 55 000 Kilometer. Seine Argumente waren simpel: „I don't like japanese bikes. Spare parts service is good at BMW, the quality is first class!“, erzählt der Software-Ingenieur, der auch noch eine R 80 G/S und eine 200er Vespa besitzt.

Die Sachargumente für die eigenwillige Konstruktion finden wir überall: Carsten Banzhaf aus dem Raum Stuttgart – ebenfalls K 100 LT-Fahrer – schwört nach 300 000 problemlosen Boxer-Kilometern nun auf seine K 100 LT: „Die relativ niedrigen Gebrauchtpreise nebst

Ganz oben. Zum zweiten Mal trafen sich die K-Freunde aus ganz Europa auf dem Gipfel des Eisenbergs





Gepflegte Ausfahrt. Wenn Ziegel gemeinsam fliegen, kommt am Ende bestimmt etwas ganz Großes dabei heraus. Rund 400 Fahrerinnen und Fahrer waren dabei

Ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit und Funktionalität. Das schätzen die K-Besitzer. Manche Maschine geht stramm auf die 500 000 Kilometer-Marke zu



Guter Zweck. Gesammelte Mobiltelefone brachten eine stramme Summe



German Gemütlichkeit. Ein zünftiges Bierzelt gehört zum Rahmenprogramm

günstigem Unterhalt und hoher Zuverlässigkeit meiner 90 000 Kilometer gelaufenen K müssen die anderen erstmal übertreffen. Und ein ABS finde ich bei japanischen Gebrauchtmotoren praktisch gar nicht!“

Ähnlich äußerte sich auch die Flämin Melissa Bongaerts, die kein „typisches Mädchenmotorrad“ und „auf jeden Fall eine Kardanmaschine“ wollte. „Genuss ohne Reue!“, schmunzelt die Belgierin.

Durch ihren Freund Janosch Cuzdi auf das K-Thema gekommen, pilotiert Bärbel Hilgemann aus Recklinghausen eine K 100 mit 460 000 Kilometern auf der Walze. Die Maschine war mit defekter Kupplung bei 409 000 Kilometern gekauft worden. Teilüberholt und neu lackiert versieht sie seitdem wieder souverän den Langstrecken- und Alltagsdienst.

Auf die Langstreckentauglichkeit schwört auch Günter Kirsten aus Alfeld. Nach einer K 100 RS und zwei K 1100 LT bewegt er seit vier Jahren eine K 1200 LT mit nun 16 000 Kilometern. „Die beste Reisemaschine“, wie er sagt.

Schräg und schrill tritt die Custom-K von Martin Eckhart aus Jena an. Die mattschwarze K 100 RS mit K 75-Niere vor dem Kühler und K 1-Triebwerk samt Instrumenten fällt zwischen den ganzen metallicfarbenen Langstreckenritten schon fies auf. Umbauen ist Sache der K-Gemeinde nicht. Ausnahmen bestätigen die Regel: Volkmar Prietz aus Roth war mit seinem zweiradgetriebenen K 100-Wintergespann vor Ort. BMW-, EML-, Motec- und Mobec-Brocken geben sich hier in diesem Dreirad ein Stelldichein.

Rennstreckenblasen, Wüstendurchquerungen oder Extremumbauten überlässt der K-Fan den Boxerpiloten. Exzesse erzeugen Kopfschütteln. So unspektakulär wie man auf der Straße auftritt, so dezent geht es auf dem Treffen zu. Keine Unfälle, keine Raufereien, nix mit Hollister. Stattdessen denkt man auch an Menschen, die abseits vom Wohlstand leben. Eine mit dem Verein „off-road kids e.V.“ durchgeführte Sammlung von mehr als 1900 ausrangierten Mobiltelefonen ergab eine Summe von 9630 Euro, die Vodafone für die

Arbeit von off-road-kids zur Resozialisierung von Straßenkindern zur Verfügung stellt. Wenn es unter dem Strich nicht eine so verdammte gute Sache wäre, könnten nun dumme Sprüche von katalysatorbestückten Gutmenschen auf Motorrädern fallen.

Doch leidenschaftslos sind die Leute, die ich heute treffe, weiß Gott nicht. Michael Riehl, vielgefragter Ansprechpartner und Webmaster seit Oktober 2000, sieht die Arbeit an der mittlerweile in 42 Ländern bekannten und 100 Megabyte großen Seite auch als Hommage an die BMW-Entwickler Josef Fritzenwenger und Stefan Pachernegg, die sich bis zu ihrem plötzlichen Tod enorm anstrebten, damit BMW-Käufer bequem und sicher Motorradfahren konnten. Unterstützung vom Werk gibt es für die „Fliegenden Ziegel“ nicht. Dort ist man „mit den Clubs der BMW-Cluborganisation voll beschäftigt“, so BMW. Riehl, der schon die zweite K 100 RS fährt, dazu: „BMW ist immer mehr dabei, sich zu einer japanischen Firma zu entwickeln, der spezifische und persönliche Charakter geht verloren!“

Relativ rar blieben am Eisenberg unter den zirka 230 K-Modellen die einst von Sportfahrern geschmähete K 1 und die kultivierte Dreizylinder K 75. Es dominierten betagte K 100 und K 1100. Auch der erst 25-jährige Frank Werner aus Bad Brambach verfiel vor drei Jahren einer K 100 RS, die nur fünf Jahre jünger ist als er. „Meine Forderungen waren klar: 200 km/h Dauertempo sollten möglich sein, Koffer mussten dran passen, und ich wollte damit ohne viel Pflege täglich fahren können! Noch dazu war der Preis okay und ich habe es auf 25 000 Kilometern noch nicht bereuen müssen.“ Da haben wir es. Es schwärmte niemand von Klang oder Optik, oft genug Kaufgründe für Motorräder anderer Marken. Auf dem Eisenberg zählen innere Werte: Verlässlichkeit, Solidität nebst Bewegungsfreiheit für den Körper. Dazu beim Fahrer ein weiter Horizont für weitschweifende Gedanken, verbunden mit starkem Fernweh. Derartige Qualitäten sind eben eine gute Basis für eine lange Beziehung zu einem Motorrad. □



Sportlichkeit ist Trumpf. Der Serien-Leichtmetalltank lässt sich prima polieren



Martin aus Jena. Er tauchte seine Ex-K 100 RS in dämonisches Mattschwarz

Zeltromantik. Auf einem derart prächtig gelegenen Gelände klopft man gerne seine Heringe in den duftenden Wiesenboden

