

MILLE FINALE

Ein Hingucker muss weder brandneu noch blitzblank sein. Die Karosserie der **VIBRAZIONI-BMW K 100 AUS ITALIEN** besteht aus alten Blechtonnen. Unzählige Schrammen und Dellen sind unter einer dicken Schicht Klarlack konserviert

TEXT: MAIK SCHWARZ FOTOS: VIBRAZIONI ART DESIGN

Recycling mit
alten Blechtonnen:
handgefertigte
Karosserie von vorn
bis ganz hinten



So lang, flach
und leicht wie kaum
eine andere BMW
K 100: die Mille Finale
von Vibrazioni

Recycling ist das, was bei Vibrazioni Art Design gemacht wird – und zwar in vielerlei Hinsicht. Eigentlich sind Alberto Dassasso und Riccardo Zanobini vor allem Künstler. Seit 2007 machen sie aus alten Metallfässern Möbel, beispielsweise Tische, Stühle oder Lampen, sowie diverse andere Designobjekte. Egal, ob eine Blechtonne zuvor Schmieröl, Fritierfett oder irgendetwas anderes enthielt, bei Vibrazioni Art Design wird das relativ günstig erstandene Altmittel neu verwendet. Im Werkstatt-Atelier in Massa Lombarda, östlich von Bologna in der Emilia Romagna zwischen Obstbäumen gelegen, entstehen handgefertigte Einzelstücke – und neuerdings auch Motorräder.

Manche nennen es abfällig Schrott, doch die beiden Blechkünstler reizen gerade die Dellen, die Schrammen, die Patina und sogar der Rost, weil das alles individuell und so schön nach „Vintage“ aussieht. Wobei abschließend stets ein spezieller Klarlack aufgetragen wird, durch den die Oberflächen brill-

lieren und obendrein mit geschmeidigem Anfahrgefühl entzücken. Die Auswahl des Fahrzeugtyps wird der Kundschaft überlassen.

Offenbar hat jemand vor einigen Monaten ein BMW-Projekt in Auftrag gegeben. Eine gepflegte K 100 RS aus dem Jahr 1985 ist das ursprünglich gewesen, was nun aussieht wie eine Mischung aus Cafe Racer und Requisite für einen Film aus der Mad Max-Reihe. Finale 1000 – italienisch mille – nennen sie die BMW im Vibrazioni-Stil. Gemeint ist wohl „eine Tausender für die Endzeit“. An die biedere Tourensportmaschine aus den 1980er Jahren erinnert jedenfalls nur noch der Motor. Schließlich handelt es sich hierbei um ein Triebwerk mit besonders hohem Wiedererkennungswert – fast so hoch wie beim urtypischen Boxer. Liegend eingebaut und fast so langhubig wie bei Pkw ist der „fliegende Ziegelstein“ bis heute eine Ausnahmeerscheinung auf zwei Rädern. Hier kommt er nun viel besser zur Geltung als beim kunststoffverschalteten Original.

Proportional dominiert der Reihenvierzylinder vom Zen-

trum aus. Innen ist er unverändert geblieben, doch über den roten Luftfilter von BMC darf er enthemmt anschnorcheln. Auf der anderen Seite mündet die Vier-in-eins-Abgasanlage in einen minimalen, verchromten „Schalldämpfer“, dessen akustisches Gebaren perfekt zum Erscheinungsbild der Mille Finale passt. Annähernd 100 Nm sowie 100 PS sind dem eher



Metallkünstler aus Massa Lombarda: Alberto und Riccardo



Funktional improvisiert: der Tank – mitsamt Deckel und Verschlussmechanismus ein einzigartiges Kunststück. Davor, im Cockpit, Minimalismus: Kleiner Tacho und drei Schalter für an, aus und Licht

behäbig agierenden Zweiventil-Durchzieher in dieser Konfiguration durchaus zuzutrauen.

Entscheidend für die dynamischen Qualitäten ist indes – wie immer – das Gewicht. Statt um 250 Kilogramm wie bei der K 100 RS liegt es bei der Mille Finale nur um 200 Kilogramm, wenn auch mit ein paar Litern weniger im flachen Tank. Dessen Fassungsvermögen ist mit zirka elf Litern nur noch halb so groß wie zuvor – aber Hauptsache, die Cafe-Racer-Linie stimmt. Auch mit der ebenfalls aus Fassblech gedengelten Frontverkleidung im Stil früherer Langstrecken-Rennmaschinen und den tief montierten Lenkstummeln macht sie einen vielsportlicheren Eindruck. Um die dazu passende Geometrie zu erzielen, ist die Gabel um zirka zehn Zentimeter gekürzt worden. Denn die von BMW einst vorgelegten 185-Millimeter-Federweg vorn sind heutzutage nur noch an Enduros zu finden.



Rundgedengelte Blechverkleidung, Scheinwerfer separat an der Seite



Stimmungsvoller Beweis: Das Kunstwerk fährt – auch bei Nacht

Am Heck hält ein einstellbares Federbein von Hagon dagegen, und so verläuft die Blechkarosserie vom Tank bis zum Rücklicht parallel zur Straße. Bei den Rädern und Bremsen handelt es sich nach wie vor um die Teile der K 100 RS, allerdings mit schickem Überschliff an den Leichtmetallguss-Speichen.

„15 000 Euro“ antwortet Alberto unumwunden auf die unvermeidliche Frage nach dem Preis. Für eine Einzelanfertigung, für ein Kunstwerk, erscheint das günstig. Dennoch werden Freunde der alten K-Baureihe amüsiert die Augenbrauen lüpfen. Manche schätzen ihren „fliegenden Ziegelstein“ als billig ergatterten Kilometerfresser. Andere, die ihre K seit Jahrzehnten liebevoll hegen und salben, wissen: In letzter Zeit sind die Preise kontinuierlich gestiegen, und zwar für gut erhaltene, weitgehend originale, unrecycelte Exemplare. Die sehen freilich ganz anders aus. **S**



Schablonenstil: Vibrazioni-Schriftzug auf der Reifenflanke

TECHNISCHE DATEN: VIBRAZIONI ART DESIGN-BMW K 100 FINALE

Preis: 15 000 Euro
Leistung: über 90 PS (95 kW) bei 8000/min, über 90 Nm bei 6000/min
Motor: Typ BMW K 100 RS (1985), Vertikal-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, Zwei Ventile pro Zylinder, drehc. Bohrung x Hub 67,0 x 70,0 mm, Hubraum 987 ccm, Verdichtung 10,2, Elektronische Benzineinspritzung, BMC-Luftfilter, Vier-in-eins-Abgasanlage mit Eigenbau-Schalldämpfer, Elektrostarter, Funfganggetriebe mit Einscheiben-Trockenkupplung, Kardan
Fahrrahmen: Typ BMW K 100 RS (1985), modifiziert, Stahlrohr-Führrohr, Heck gekürzt, vom Telegabel, Ø 41 mm, zehn Zentimeter gekürzt, Hinten Horowitz-Einmischschwinge mit einstellbarem Hagon-Federbein, Leichtmetallguss-Räder, Bereifung vorn 100/90-18, hinten 130/90-17, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 285 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 285 mm, Stahlblechbrem, Inhalt 11 Liter, Gewicht vollgetankt zirka 210 kg
Kontakt: Vibrazioni Art Design, Via Casalelto 13 in 48024 Massa Lombarda, Italien, Internet www.vibrazionartdesign.com