

DÉJÀ-VU

Vor einiger Zeit kreuzten sich schon einmal die Wege von PS mit einem dieser in Kleinserie handaufgebauten, sündteuren und nur via Order erhältlichen TGP-Racebikes. Fahrindrücke damals: Killer! Und heute? Rollt eine PR12 als Edelbike ins Fotostudio.

Text: Volkmar Jacob; Fotos: Tyson Jopson

Baujahr 2013
Leistung 225 PS
Gewicht ca. 185 kg



Ultraleichte, kombinierte Sitz-Heck-Konstruktion aus Kohlefaser, gefühlsecht dünn gepolstert. Datarecording mit an Bord



CNC-gefräste Brembo-Monoblocks. Deaktiviertes ABS, der Kranz dient zum Abgleich von Vorder- und Hinterradgeschwindigkeit



Motor & Fahrwerk

Ursprünglich steckte ein vom BMW-Werk getunter Serienmotor im Bike, sehr wahrscheinlich nicht in seiner schärfsten Ausbaustufe. Nun befeuert ein Antrieb von alpha Racing die PR12. Beim Chassis sind nur Rahmen, Schwinge und Tank Serienteile, die anderen Komponenten stammen vom Zubehör oder wurden eigens entwickelt. Besonderheit: die untere Federbeinaufnahme. Sie bewirkt einen über weite Strecken des Federwegs linearen Kräfteaufbau.



Auch heute noch up to date: Öhlins-TTX-Federbein. An die geänderte Umlenkung angepasstes Setup



Zug- und Druckstufendämpfung getrennt nach Holm, justierbare Gabelbrücken zum Anpassen des Nachlaufs



Augenschmeichler mit Top-Finish: BST-Räder. Kriegsbemalung als Kontrast zum schwarzen Look der PR12

Der geflügelte Spruch, man sähe sich immer zweimal im Leben, steht meist in mahnendem Kontext nach misslichem Verhalten – Karma is watching you! Jenseits solcher Prophezeiungen verlaufen Begegnungen gemeinhin freundlich, vor allem unverhoffte mit einem guten alten Freund: „Hey, wie geht’s? Siehst gut aus, hast dich überhaupt nicht verändert.“ Ähnliche Situation für den PS-Schreiberling, als die PR12 für diese Story nach zwölf Jahren wieder vor ihm auftaucht. Schwarz wie die Nacht, bereits im Stand furchtbar schnell, bestückt mit feinstem Gewirk. War eine geile Zeit, damals beim Fahrtermin im Oktober 2013 auf dem Autodromo Internazionale del Mugello. Auf der über einen Kilometer langen Start-Ziel-Geraden schnupfte die PR12 alles auf, was sich ihr in den Weg stellte. Selbes Schauspiel vor, in und nach den Ecken, Zitat aus dem Bericht, PS-Ausgabe 1/2014: „Wer auf ihr überholt wird, hat keine Ausrede!“ Das Kürzel PR steht – na klar – für Production Racer. Die Renner basieren meist auf einer Standard-BMW-S-1000-RR oder, wie in diesem Fall, auf einer HP4, die als schärfere Variante zwischen 2012 und 2014 in den Schaufenstern stand.

Allzweckmesser vs. Stiletto

Nun floss seither viel Wasser den Arno runter, und wie sich herausstellt, handelt es sich bei unserem Bike nicht exakt um die Maschine aus jenen Tagen. Wäre ja auch ein echter Zufall. Insgesamt baute TGP 25 der exklusiven Motorräder auf und verscherbelte sie unter anderem an Teams der Superbike-WM. Unser Edelbike trägt am Zylinderkopf die Bezeichnung MV08. Klarer Hinweis auf einen Ersatzmotor aus der auf BMW spezialisierten Tuningschmiede alpha Racing. TGP bezog seine Triebwerke einst-

mals direkt vom Hersteller, und zwar in vier unterschiedlichen Ausbaustufen. Die krasseste soll schon damals als Leasingvariante für die WM 235 PS am Hinterrad gedrückt haben. Zum Vergleich: BMW versprach für seine Serienaggregate in dieser Ära 193 PS an der Kurbelwelle.

Edelbike-Besitzer und -Händler Hannes Friedrich aus Walzbachtal nahe Karlsruhe (www.motorrad-friedrich.de) bescheinigt für seine PR12 frisch gemessene 225 PS (Kurbelwelle). Bei einem Gewicht von 176 Kilo inklusive ein paar Litern Sprit an Bord bedeutet das mit vollem

**Sehr sexy: spitz zulau-
fendes Carbonheck.
Breiter Serientank, weit
ausgestellte Lenkerstum-
mel mit Racing-Armatu-
ren, LED-Instrument**

TGP-PRO- DUCTION- RACER: ZU SCHADE FÜR DIE VITRINE



Sport

Insgesamt 25 der PR12 hat TGP in den 2010er-Jahren in unterschiedlichen Ausbaustufen gefertigt, die schärfsten wanderten in die Superbike-WM. Geplant war auch der Start in der MotoGP als Claiming-Rule-Bike (CRT). Damals erlaubte das Reglement Maschinen mit seriennahen 1000er-Motoren, um das stark geschrumpfte Starterfeld mit Privatteams aufzufüllen. Ein Einsatz erfolgte aber nie.

**Wespentaille mit
schmalem Sitz für viel
Bewegungsfreiheit.
Krasses Leistungsge-
wicht von 1,2 PS/Kilo**

17,5-Liter-Serientank ca. 185 Kilo. Ergibt ein Leistungsgewicht von satten 1,2 PS pro Kilo. Kritische Zeitgenossen mögen Parallelen zu modernen, straßenzugelassenen Top-Superbikes mit nur ca. zehn Prozent geringerem Leistungsgewicht ziehen (1,1 PS/Kilo). Stimmt schon, in zwölf Jahren hat sich in dieser Hinsicht einiges getan. Heute pressen die stärksten Supersportler um 220 PS auf die Rolle und wiegen vollgetankt teils unter 200 Kilo. Doch wer würde ernsthaft ein Allzweckmesser, selbst wenn es noch so gut funktionieren mag, mit einem fein geschliffenen Stiletto vergleichen?

Feinschliff bedeutet bei der PR12 hochwertiges Finish: Präzisionslager für Serienrahmen und -schwinge, via Laser ausdistanziertes Chassis, Eigenbau-Umlenkhebel für die untere Federbeinaufnahme mit geänderter Kinematik. Am Anfang des Federwegs arbeitet das System degressiv, wodurch das Bike viel mechanischen Grip aufbaut, im Anschluss wirkt es über einen weiten Bereich linear für eine gleichmäßige Feder- und Dämpfungsarbeit. Nur auf dem letzten Zentimeter Federweg erhöht sich die Progression, damit der Monoshock bei extremer Belastung nicht bis zum Anschlag durchknallt. Bei den Federelementen kommt

vorn und hinten selbstredend Edelmaterialeinsatz: FGRT-Gabel, TTX-Federbein, jeweils überarbeitet. Was genau TGP seinerzeit daran geändert hat, bleibt wohl Betriebsgeheimnis. Mit eigens entwickelten Aufnahmen steht die Schwinge Handling-fördernd weiter oben im Rahmen und dazu etwas näher am Ritzel, wodurch geringere Fahrwerksreaktionen bei Lastwechseln entstehen. Ruhe im Chassis bringt Stabilität, schont Körner und macht schnell. Den Speed vernichtet bei Bedarf ein Bremsenmix des Marktführers Brembo, CNC-gefräste Monoblocks inklusive. Abschließend zum Fahrwerkskapitel seien die Räder erwähnt: Anders als das Mugello-Bike, das auf Magnesiumfelgen (Marchesini) rollte, fiel die Wahl bei dieser PR12 auf BST-Carbonräder. Kohlefaser, so weit das Auge reicht, dient zudem als Vollverkleidung, als Rahmen-, Schwingen- und Spritzschutz und ersetzt als ultraleichte Sitz-Heck-Kombination (1,1 Kilo) das originale Bauteil.

Bei Anruf fort

Trotz eines Dutzends Jahre auf dem Buckel verspricht die PR12 als Gesamtkunstwerk auch heute noch Performance auf höchstem Niveau. Für die Vitrine viel zu schade, gerne würden wir sie noch mal um den Track scheuchen – Edelbike hin, Edelbike her. Megainteressant wäre auch ein Vergleich mit aktuellen Superbikes à la BMW M 1000 RR oder Ducati Panigale V4 S. Wer hätte die Nase vorn? Was berichtet das Datarecording? Und hält die PR12-Regelelektronik einem Vergleich stand? Fragen über Fragen, die wohl nur ein neuer Besitzer beantworten könnte.

Neuer Besitzer? Korrekt, das Bike steht für etwas über 35 K zum Verkauf. Lieber PR12-Neueigner: Falls Interesse an einem oben genannten Test besteht, kurzer Anruf bei PS genügt! ■

→ Edelbike

Habt ihr auch so ein Schätzchen? Schickt uns einen Umbau--Steckbrief und ein paar Schnappschüsse an: edelbike@ps-online.de
Wir setzen das Bike dann in unserem Fotostudio perfekt in Szene.

„WER AUF DER
PR12 ÜBER-
HOLT WIRD,
HAT KEINE
AUSREDE!“