Der erste Hinweis auf den prominenten Tuner Schek prangt direkt auf dem Tank

NUMMER 18 LEBT

Jahrelang waren sich die Experten sicher: Mit BMW-Antrieb und SCHEK als eingetragenem Hersteller wurden exakt 17 Motorräder gefertigt. Aus dem Nichts taucht Nummer 18 auf. Eine Fälschung? Hier die vollständige Geschichte dieser Maschine

TEXT: DIRK MEYERHOFF FOTOS: ILLIGEN WOLF PARTNER, WILFRIED MÜLLER, DIRK MEYERHOFF

Das Gewicht von Gepäck, Werkzeugen, Ersatzteilen, Benzin, Wasser, Öl, Nahrung und Tabak belasteten Mensch und Material bis an die Grenze. Hier Peter Verlage bei der Rast mit Pfeife

Auf der Suche nach einer speziellen Geländesport-BMW entdeckte ich eine Anzeige in England: „Schek BMW for sale“. Die Fotos waren abschreckend, aber die Beschreibung interessant. Der schnell vereinbarte Besichtigungstermin fand überraschenderweise in der Nähe von Münster statt. Bei der Besichtigung sprang der Funken sofort über, schäbiger Zustand, aber selten, vermurkst, aber machbar. Mit dem Verkäufer wurde ich nach wenigen Minuten einig. Auf dem Heimtransport aus dem Münsterland noch ein Zwischenstopp bei Rick Wolf und Jörg Illigen von der Boxerbasis in Wuppertal, um von diesen GS-Experten mehr zum Thema Schek zu erfahren. Bereits als ich mich telefonisch mit den Worten „ich habe gerade die Schek Nummer 18 gekauft“ ankündigte, lachte Rick laut. „Kennst du denn nicht die Forendiskussion über dieses komplett verbastelte Teil?“ Da musste ich leider passen und versank innerlich im Erdboden.

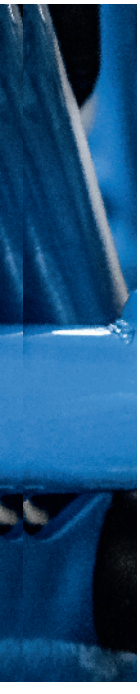
Die Restaurierung sollte den Zustand zum Start der Afrika-Reise bestmöglich wiederherstellen

Natürlich kennt Rick sich mit Geländesport-BMW bestens aus, sei es G/S, GS, HPN, Schek oder auch andere spezielle Ausführungen besonders der 70er und 80er Jahre. Da hatte ich schon erwartet, dass er interessante Infos für mich hätte. Dass sie niederschmetternd sein würden, überraschte mich jedoch.

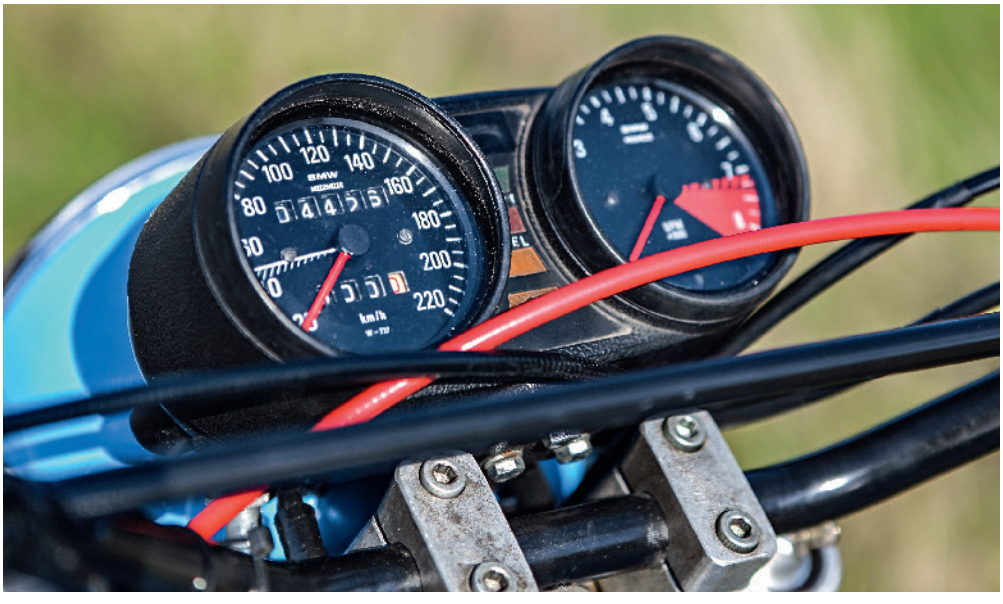
Vor Ort in Wuppertal begutachtete Rick die Maschine und den Brief. Sein Kennerblick erkannte: äußerlich Schrott, aber Rahmen und Schwinge wie Schek, Auspuff typisch Schek: Yamaha XT 500 erste Ausführung, heute schwer zu bekommen. Gabel aus einer GS, die gehört da nicht rein, Maico muss es sein. Das Ganze könnte aber auch – wie im Forum diskutiert – eine Fälschung sein. Jedoch sprechen die Zulassungspapiere und das handgeschnitzte Typenschild dagegen. Der Verkäufer konnte mir jedoch leider keine weiteren Hinweise zur Historie der Maschine geben.

Meine Recherche führte mich zu Norbert Dalmühle, im Münsterland eine bekannte Größe, wenn es um BMW und Guzzi geht. Sein Aufkleber befand sich auf dem Front-Fender der traurigen Maschine. Ein Telefonat sollte weiteres Licht ins Dunkel bringen. Zu meiner Überraschung erinnerte er sich nicht nur genau an dieses Motorrad, er kannte auch den Erstbesitzer Wilfried Müller und besaß Aufzeichnungen der kurzen Aufenthalte von Motorenteilen dieser Maschine in seiner Werkstatt. Norbert stellte den Kontakt zu Wilfried her. Der ehemalige Polizist aus Münster erzählte mir historische Details zu der Maschine und lud mich ein, die Dias vom Aufbau der Maschine und der Reise durch Afrika, für die sie konzipiert worden war, bei ihm vor Ort zu sichten.

Nun war ich beruhigt, ein Polizist als Erst-Besitzer machte das Thema Fälschung doch sehr unwahrscheinlich. Gespannt auf die Fotos, machte ich mich kurzfristig auf nach Münster, wo ich äußerst gastfreundlich empfangen wurde. Wilfrieds Geschichte und die Idee, 1986 nach Afrika zu reisen und es damit den Paris-Dakar-Helden gleichzutun, beginnt schon 1981: Hubert Auriol gewann das Rennen auf BMW und zündete damit viele Ideen in den Köpfen der BMW-Fangemeinde. Auch



Die zweifarbige Lackierung und Linierung durch Werner Koopmann entspricht dem Stand von 1985 und bringt den riesigen Tank optisch in Balance mit dem Rest der Maschine (oben). Pragmatiker Schek schlug seine Daten einfach auf der Rückseite des BMW-Typenschilds ein (links). Der Kilometerstand blieb unangetastet



im Freundeskreis von Wilfried Müller begeisterten sich spontan neun Fahrer, von Münster aus eine Motorrad-Tour durch Afrika zu starten. Doch je konkreter der Plan wurde, desto mehr schmolz die Interessentengruppe zusammen, bis schließlich als harter Kern Wilfried Müller und Peter Verlage blieben. Sie widmeten sich gemeinsam der Vorbereitung von Route und Material. Die beiden hatten durch ihre Trips nach Polen, Ungarn und Frankreich bereits Erfahrung mit Fernreisen gesammelt. Peters Beitrag war die Technik – sprich die Motorräder vorzubereiten, während Wilfried sich mit Land und Leuten und sprachlichem Zugang

zur Bevölkerung beschäftigte. Als Ziele für die nächste gemeinsame Tour wurden Genua, Algerien, Lybien, Niger, Benin und Togo fixiert.

Während sich Peter auf eine Yamaha als Wüstenschiff festlegte, startete Wilfried den Aufbau seiner Maschine 1983 mit dem Kauf einer günstigen R 90 S mit kapitalem Motorschaden. Diese Maschine sollte mit Hilfe von Heribert Schek auf die Wüstentour vorbereitet werden.

Schek empfahl, zur Verstärkung der Federung Rahmen und Schwinge zu überarbeiten und die originalen Federbeine durch Bilsteins zu ersetzen. Eine 38er Maico-Gabel samt Maico-Vorderrad, ein 42-Liter-Tank von Reinschlüssel für die längeren Strecken ohne Tankstellen, eine Doppelzündung für minderwertigen Sprit sowie Yamaha Skyway-Schalldämpfer aus der frühen XT 500 komplettierten das Setup. Da der 90 S-Motor nicht zu retten war, beschaffte Wilfried einen 90/6-Motor und sandte ihn nach Wangen, ebenso wie den Rahmen und die Schwinge. Im Sommer 1985 wurde die Maschine wieder komplettiert und mit dem Segen des TÜV am 16. September neu zugelassen, nunmehr nicht mehr als BMW R 90 S, sondern als Schek-GS 800. Im Brief ist vermerkt: „Geländesportkraftrad unter Verwendung v. Original BMW-Rahmen u. Fremdteilen mit Zustimmung v. BMW München“.

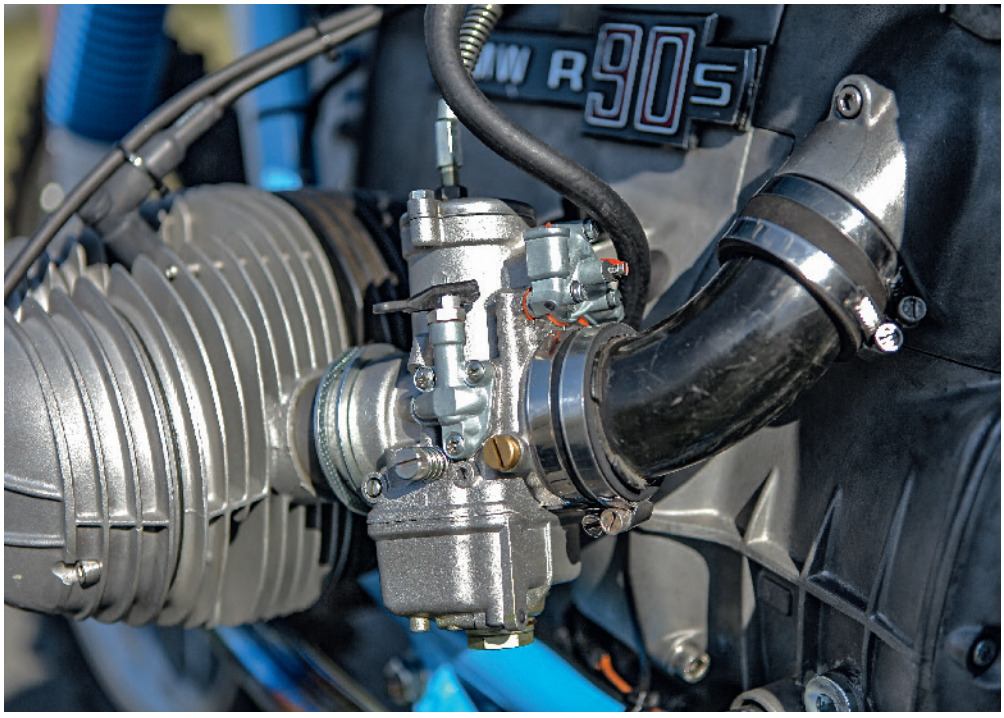
Laut Schek das ideale Wüstenschiff: R 90 S, verstärkter Rahmen, Maico-Front, Bilsteins und 42-Liter-Tank

Wilfrieds Tagebücher belegen zahlreiche Abstimmungstelefonate mit der Firma Schek und die einzelnen Etappen des Aufbaus bis zum Start der Reise am 2. Januar 1986, zunächst mit dem Ziel Genua. Befreundete Polizisten vor Ort empfangen die beiden Fernfahrer und helfen, die Zeit bis zum Start der Fähre zu überbrücken. Die Reise durch Afrika selbst ist sicher einen eigenen Artikel wert und soll hier nicht thematisiert werden. Die Rückreise traten Mensch und Maschine jedoch separat an. Per Flugzeug waren Wilfried und Peter schnell wieder in Münster. Vorab wurde die Yamaha vor Ort verkauft und die BMW per Container auf den Weg gebracht. Ein deutscher Baukonzern, der in Afrika eine Großbaustelle betrieb, kümmerte sich darum. Zurück in Deutschland, war Wilfried

Passend zur langen Gabel angehobenes Heck, Federbeinanlenkung am Hauptrahmen und von Schek gefertigter Fußbremshebel (links). Magura-Sportgasgriff und angepasste Schalter (oben). Luftunterstützung war in den 80ern ein typisches Merkmal guter Gabeln, erkennbar an dem Ventil, so auch bei der Maico-Gabel (Mitte). Schek #18 trägt die beliebtere späte Ausführung der Bremse mit Ankerplatte links statt rechts (unten)

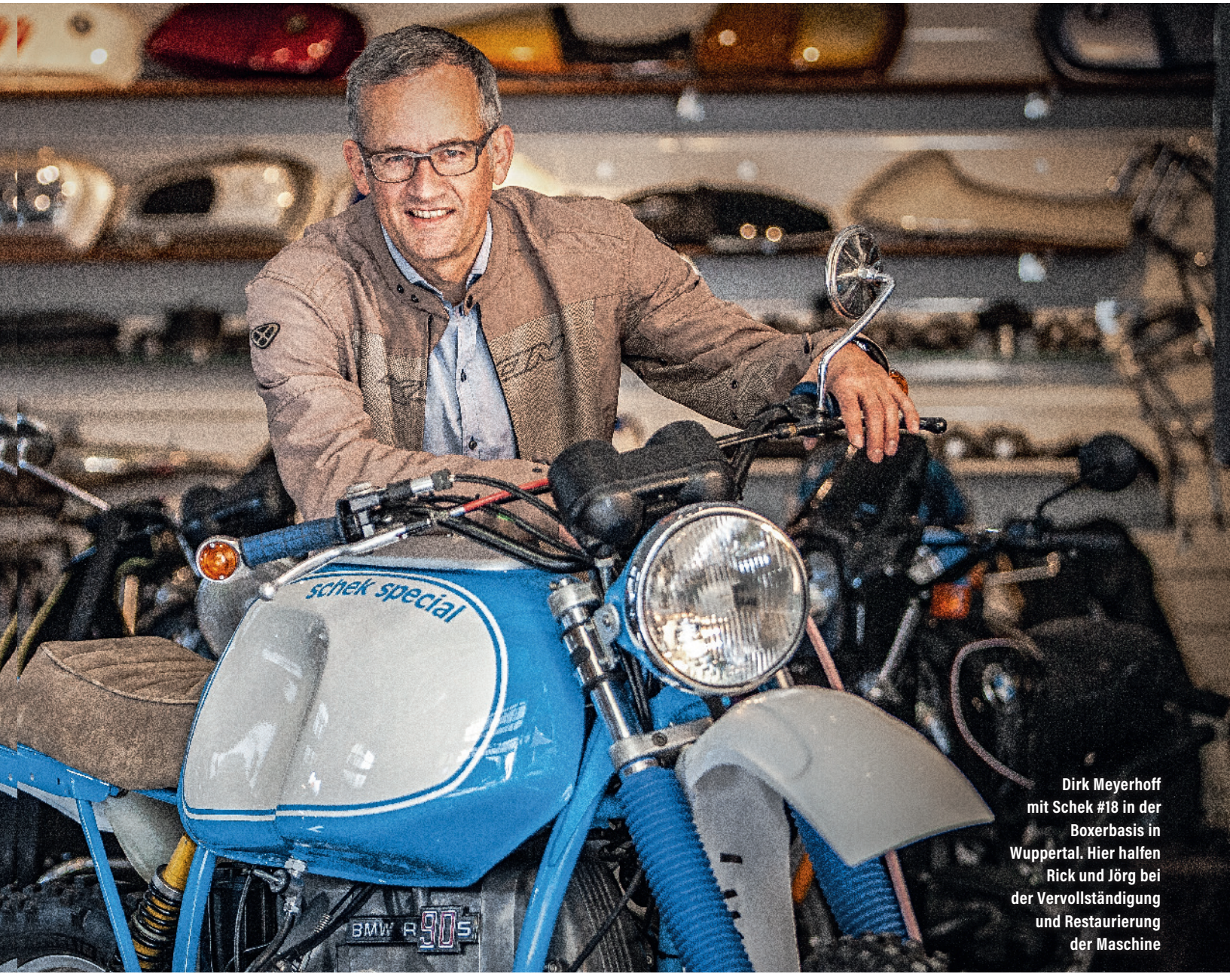
auf der Suche nach einer Harley und gab die BMW in Zahlung. Zeitzeugen haben sie später noch bei Moto Brune gesichtet, aber – lädiert wie sie war – fand sich wohl kein echter Liebhaber mehr. Über mehrere Keller fand sie in Kisten den Weg zum letzten Vorbesitzer, der sie wieder zusammensteckte, um sie zu verkaufen.

Meine Restaurierung richtete sich jetzt nach den historischen Fotos und gestaltete sich auch technisch recht aufwändig. Um sicherzustellen, dass die Rahmen-Geometrie trotz der Afrika-Strapazen in Ordnung ist, war ein Besuch bei Köster fällig. Der Experte nahm kleinere Korrekturen vor und brachte den



Unter der Tankdeckelabdeckung findet sich neben dem eigentlichen Tankdeckel erstaunlich viel Stauraum für Werkzeuge und Ersatzteile (oben). Die 38er Dell'Orto-Vergaser — von BMW nur für die R 90 S verwendet — sind einfach aufgebaut, wartungsfreundlich und immer noch neu lieferbar (Mitte). Schek-typisch erleichtertes Hinterrad, Michelin-Desert-Bereifung und Auspufftöpfe von der frühen Yamaha XT 500 (unten)

Rahmen zurück in den Schek-Auslieferungszustand. Der Motor befand sich leider trotz der geringen Kilometerleistung in keinem guten Gesamtzustand. Zwar sprang er an, aber der Vorbesitzer sollte mit seiner Einschätzung recht behalten. „Läuft trotz Tuning so gut wie ein gedrosselter R 45-Motor". Um dem abzuhelfen, ging der Motor in die Kur zu Kradkultur Patrick Christian. Er verpasste dem Zweiventiler eine Grundüberholung mit neuen Lagern, Ventilen mit Führungen und stattete die Spezial-Kolben mit neuen Ringen von Kolben Wahl aus. Ziel war, alle ursprünglichen Pferdchen im Schek-Motor wiederzufinden. Die Leistung



Dirk Meyerhoff mit Schek #18 in der Boxerbasis in Wuppertal. Hier halfen Rick und Jörg bei der Vervollständigung und Restaurierung der Maschine

war schon Wilfried Müller wichtig, damit die Maschine „nicht in einer Düne oder in einem Sandloch steckenbleibt“.

Das Getriebe lagerte Patrick neu, und der Achsantrieb mit Zahnausfall wurde komplett getauscht. Die Kardanwelle überholte Fernreiseexperte Andreas Mattern. Die zwischenzeitlich montierte selbst gestrickte Elektronik-Zündung in der Baumarkt-Box wurde durch eine moderne Doppelzündung ersetzt. Auch die ausgeschlagenen Dell‘Ortos mussten neuen Platz machen, wobei aus Stilgründen die alten Aludeckel über dem Schieber weiter Verwendung fanden. Die schwarze Farbe auf Rahmen und Teilen sowie der silberne Lack auf dem Tank wurden wieder durch Motorsport-Blau und Weiß gemäß Wilfrieds Fotodokumentation ersetzt.

Rick kümmerte sich um die Beschaffung rarer Ersatzteile wie den damals verbauten Plastikteilen (Ufo-Kotflügel, Ariete-Faltenbälge), der 38er Maico-Gabel nebst Maico-Vorderrad und Bremse und stand bei allen kniffligen Details mit Rat und Tat zur Seite. Auch den Kabelbaum auf Basis R 90 S, aber mit einigen Detailänderungen, ließ Rick passgenau anfertigen. Alles exakt so, wie sie damals zu ihrer ersten Reise durch die Wüste antrat. Federwege und Dämpfung der Maico machen das Wüstenschiff zu einer Sänfte, aber die Vorderradbremse entspricht eher dem Stand einer Vorkriegs-BMW. Wilfried erinnert sich: „Es ist sinniger, einen Gang runterzuschalten, als vorne rechts am Hebel zu ziehen“.

Jetzt steht sie wieder voll im Saft, alle Pferdchen an Bord, Look wieder hergestellt, und wartet auf die nächste Wüstentour. Wer interessiert ist, meldet sich bei Rick und Jörg von der Boxerbasis (www.boxerbasis.de) in Wuppertal. Dort steht sie aktuell im Showroom in guter Gesellschaft.

TECHNISCHE DATEN: SCHEK GS 800

Preis: keine Angabe
Leistung: 67 PS (49 kW) bei 7000/min, 76 Nm bei 5500/min
Motor: R 90/6, Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luftgekühlt, bessere Ölkühlung durch Briel-Zwischenring, zwei Ventile pro Zylinder, überarbeitet, Silent Hektik-Doppelzündung, Bohrung x Hub 90 x 70,6 mm, Hubraum 898 ccm, Verdichtung 9,7. Dell'Orto-Vergaser, ∅ 38 mm. R 90 S-Krümmer mit Yamaha Skyway-Dämpfern, Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardan, Achsantrieb 37/11
Fahrwerk: Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen R 90 S, Baujahr 11/1973, Rahmen und Schwinge von Schek modifiziert und verstärkt für Bilstein-Federbeinanlenkung, Bilstein-Gasdruckdämpfer. Telegabel Maico, ∅ 38 mm, mit Bremse, Federweg vorne 254 mm, hinten 200 mm. Drahtspeichenräder vorne Maico, hinten BMW, Bereifung vorne Michelin Desert 90/90-21 54R, hinten 120/90-18 65R. Vorne Simplex-Bremse, ∅ 140 mm, hinten Simplex-Trommelbremse, ∅ 200 mm. Radstand 1560 mm, Nachlauf 100 mm, Sitzhöhe 900 mm, 42-Liter-Tank von Reinschlüssel, Gewicht fahrfertig 196 kg. Neuzulassung als Schek GS 800 9/1985
Weitere Details: Einzelsitzbank gefertigt auf Basis Behörden-Einzelsitz, Ufo-Kotflügel vorne und hinten
Kontakt: info@boxerbasis.de, dirk@r73.de