



Fotos: Markus Jahn

■ **Fahrbericht BMW F 800 GS HH-Racetech**

Multi-Tool

Kein Zweifel, mit der F 800 GS ist BMW kein großer Wurf gelungen. Denn während die Africa Twin-Fans bis heute vergeblich auf eine Neubelebung des Klassikers warten, füllten die Bayern mit der Mittelklasseenduro nicht nur kurzerhand die Lücke der Honda aus, sondern steckten den verlassenen Claim sogar deutlich breiter ab. Mit ansprechenden Reisequalitäten, quirligem Charakter für die Landstraßenhatz und erstaunlichen Offroad-Fähigkeiten darf die 800er-GS für sich in Anspruch nehmen,

das derzeit wohl universellste Motorrad-Konzept überhaupt zu sein.

Kein Wunder, dass der Tausendsassa so manchen Tuner und Nachrüster auf den Plan ruft. Hubert Hofmann (www.hh-racetech.com) ist einer von ihnen. Der Tüftler nahm sich vor allem der beschränkten Möglichkeiten zur Fahrwerksabstimmung an. In der Serienausstattung lassen sich am Federbein Zugstufendämpfung und Federbasis justieren, die Vorderradgabel bietet überhaupt keine Variationsmöglichkeiten.

Nun – wenn schon, denn schon – erhielt die F 800 gleich eine Radikalkur. Die Marzocchi-Gabel wurde entkernt und mit zwei Dämpfungskartuschen, sogenannten Cartridge-Kits und härteren Federn (55 N/mm, Serie: 50 N/mm) ausgestattet. Im rechten Gabelholm sitzt die für die Druckstufendämpfung zuständige Einheit, im linken deren Pendant für die Zugstufendämpfung. Obendrein lässt sich die Federvorspannung justieren. Stilecht steckt das runderneuerte Ensemble in zwei aus dem Vollen gefrästen Gabelbrücken mit – je nach Gusto – in der Höhe sowie nach vorn und hinten variierbaren Lenkeraufnahmen.

Den direkt angelenkten Sachs-Stoßdämpfer ersetzte der Tüftler durch ein vollständig aus eigener Produktion stammendes Federbein mit Zug- und Lowspeed/Highspeed-Druckstufeneinstellung sowie externem Ausgleichsbehälter. Die Einheit zur hydraulischen Änderung der Federvorspannung ließ sich durch deren zum Testzeitpunkt noch provisorische Befestigung (siehe Foto) allerdings nicht bedienen.



Neu: vollständig einstellbares Nachrüsterfederbein von HH-Racetech



Regelwerk: Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung sind einstellbar, die Gabelbrücken aus dem Vollen gefräst



Standfest: Die Alu-Fußrasten sehen gut aus und bieten den Stiefelsohlen unter allen Bedingungen verlässlichen Grip



Glanzparade: Der Schalldämpfer von SR-Racing bringt etwas mehr Leistung (siehe unten) – aber nicht mehr Lärm

Bereits auf den ersten Metern fällt das direkte Fahrgefühl auf. Im Vergleich zum Serienpendant arbeitet die Dämpfung sowohl in der Front als auch im Heck sämiger und sorgt für ein transparenteres Feedback. Sowohl Vorderradgabel als auch insbesondere das Federbein sprechen feinfühlicher an, schlucken vor allem harte Kanten (Kanaldeckel, Frostaufbrüche et cetera) noch besser weg als die in dieser Beziehung ohnehin schon exzellent arbeitende Serienfederung. Die Grundabstimmung passt, der Einstellbereich erweitert das Einsatzspektrum, erhöht die Dämpfungs- und Federungsreserven sowohl für den Zweipersonenbetrieb als auch für den Offroad-Einsatz.

Denn den Abstecher ins Gelände kann sich der GS-Treiber kaum verkneifen. Das Rallyewindschild wirkt wie ein Psychopharmakon, suggeriert dem Piloten perma-

netes Dakar-Feeling. Ein Gefühl, das er nicht nur dank besagter ausgeprägter Offroad-Qualitäten genießen kann – im Vergleich der Mittelklasse-Reiseenduros (MOTORRAD 9/2011) dominierte die GS souverän die Geländewertung –, sondern auch dank des einen Tick spritzigeren Motors. Mit dem Schalldämpfer des bayrischen Auspuffspezialisten SR-Racing atmet der Zweizylinder etwas freier und drückt – bei nicht nennenswert veränderter Lautstärke – über das ganze Drehzahlband etwas mehr Leistung ab (siehe Diagramm).

Die Preise: Gabelumbau 775 Euro, Gabelbrücken mit Lenkeraufnahmen 595 Euro, Federbein 464 Euro (ohne Ausgleichsbehälter, Druckstufeneinstellung und hydraulischer Federvorspannung), 1095 Euro (mit oben genannten Features), Windschild 265 Euro, Alu-Fußrasten 125 Euro, SR-Schalldämpfer 872 Euro.

pm

LEISTUNGSDIAGRAMM

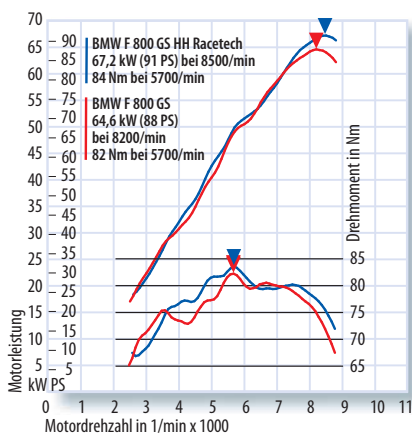


Diagramm: Leistung an der Kurbelwelle; Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5 %

Dauertest-News

Teile mit Weile

Das kann ja mal passieren. Den Seitenständer nicht ganz ausgeklappt, nachgiebiger Untergrund oder einfach mal nicht

aufgepasst, schon liegt die Maschine am Boden. Das kennen sicher einige. Auch die Kawasaki Z 1000 hatte in der Werkstatt Bodenkontakt (MOTORRAD 16/2011). Dabei ging der Bremsflüssigkeitsbehälter zu Bruch. Also einen neuen bestellen, anbauen

und weiterfahren? Denkste. Erst war das Teil nicht lieferbar, dann wurde das Paket, ehe es beim Händler eintraf, Opfer von Langfingern. Und nun warten wir erneut auf den Behälter. So hat die Kawasaki seit knapp vier Wochen Auszeit. Derweil brachten



Zwangspause für die Kawasaki Z 1000 mangels Bremsflüssigkeitsbehälter



BMW S 1000 RR- und Aprilia RSV4-Fahrer bitte melden

Foto: Gerry Wagner, Rossen Gargolov

BMW S 1000 RR und Aprilia RSV4 die Hälfte der Testdistanz hinter sich. MOTORRAD sucht deshalb Lesererfahrungen mit einem dieser beiden Modelle. Bitte schicken Sie – gerne auch mit Bild – Ihre Erlebnisse mit der Aprilia per E-Mail an skaschel@motorpresse.de, BMW-Eigner können ihre Eindrücke an abildl@motorpresse.de senden.