

FRISCH-ZELLENKUR

Wer hätte das gedacht? Die Zweiventil-Baureihe von BMW und im speziellen die GS-Modelle erleben ein ungeahntes Revival. Wir haben uns mal von Siebenrock die extra leichte und extra starke GS2 ausgeliehen und haben die Eifel unter die Räder genommen – eine Ausfahrt mit vielen Eindrücken...



Luftgekühlter Zweiventil-Boxer mit 80 PS trifft auf fahrfertige 207 Kilogramm – das garantiert Fahrspaß pur.

Fotos: Tili Kohlmeier



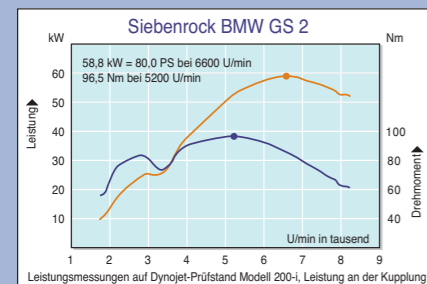
Während BMW noch am letzten Finish für den ersten flüssigkeitsgekühlten Boxer arbeitet, schlägt das Herz vieler Enduristen immer heftiger für den alten, luftgekühlten Zweiventiler, der 1996 in Gestalt der R 80 GS Basic das letzte mal zum Verkauf angeboten wurde. Die Gründe liegen auf der Hand: Robuste, überschaubare Technik, niedrige Sitzhöhe und ein Leergewicht, das sich ganz nah bei der magischen 200 Kilo Marke einpendeln lässt. Einziges Handikap des Boxers: Die nominell 50 PS hören sich nicht gerade prickelnd an.

Aber dafür gibt es ja Spezialisten, wie beispielsweise Jochen Siebenrock, der sich seit 1984 sehr rührig um den Zweiventiler bemüht. Seine »Siebenrock-Sätze« zur Leistungssteigerung haben inzwischen einen gewissen Kultstatus erreicht. Und den besten davon, den sogenannten »Big Bore Kit«, fährt auch unser Testmotorrad zwischen dem Doppelschleifenrahmen spazieren. Bei diesem Kit kommen größere, gewichtsoptimierte 98er Schmiedekolben zum Einsatz, die in nikasilbeschichteten Zylindern auf- und ablaufen. So kommt der Boxer auf einen Hubraum von exakt 1070 Kubik. Dazu serviert Siebenrock noch hochfeste Pleuel und eine asymmetrische Nockenwelle, die im unteren und mittleren Drehzahlbereich für erhöhte Drehmomentwerte verantwortlich zeichnet. Das Ganze wurde so konstruiert, dass eine Anpassung des Zylinderkopfes an die größere Bohrung nicht nötig ist. Alle für den Umbau notwendigen Dichtungen sind bereits im Kit enthalten.

Wir haben die GS2 auch gleich mal auf den Rollenprüfstand gezerrt und siehe da: Wackere 80 PS zaubert der Zweiventiler auf die Kupplung. Das macht er aber auch nur dann, wenn die entsprechende Auspuffanlage an Bord ist. Die hier montierte SGS2-Anlage aus Edelstahl verzichtet auf den serienmäßigen Zwischenschalldämpfer, spart so deutlich an Gewicht (minus 5 Kilo) und lässt die GS deutlich freier atmen. Die ausgeprägte Delle in der Leistungskurve (siehe nächste Seite) macht sich im Fahrbetrieb dagegen nicht negativ bemerkbar. Nur wenn der Fahrer exakt bei der Drehzahl heftig ans Gas geht, gönnt sich

TECHNISCHE DATEN

Siebenrock BMW GS2



Der Durchhänger bei 3.500 Touren macht sich im Fahrbetrieb kaum bemerkbar.

Motor:
Luftgekühlter Boxer-Zweizylinder, 1.070 ccm, je zwei Ventile, eine unten liegende Nockenwelle, Stößelstangen, Bing-Vergaser, Nasssumpfschmierung, Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardan
Leistung (Werk): 37 kW (50 PS) 6.500/min
max. Drehmoment: 61 Nm bei 3.750/min
MA-Messung: 80 PS und 91 Nm (s. Kurve)

Fahrwerk:
Stahl-Doppelschleifenrahmen mit geschraubtem Heck, vorn Teleabel Ø 41 mm, hinten Zentralfederbein, Federbasis und Zugstufe einstellbar, Federweg 225/180 mm

Räder/Bremsen:
Speichenräder v./h. 1.85 x 21/2.50 x 17, Reifengröße v./h. 90/90 - 21 /130/80 - 17, Metzeler Tourance, v. Einzelscheibe Ø 320 mm Zweikolben-Festsattel, hi. Trommelbremse

Maße/Gewichte:
Leergewicht 207 kg, zul. Gesamtgewicht 420 kg, Sitzhöhe 835 mm, Bodenfreiheit 170 mm, Tank 24 Liter, Super

Fahrleistungen

Beschleunigung 0 - 100 km/h	4,2 sec
Durchzug 50 - 120 km/h	7,7 sec
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Kraftstoffverbrauch	5,6 l auf 100 km
Reichweite	428 km

Preise-Zubehör

Big Bore Kit Siebenrock	1.995 Euro
SGS2-Auspuffanlage	998 Euro
ölfeste Kupplung	198 Euro
langer 5. Gang feingeschliffen	169 Euro
Doppelzündung Silent Hektik	490 Euro
Wilbers Gabeln	87 Euro
Wilbers Federbein	449 Euro
Bremsscheibe 320 mm	250 Euro
Bremseleitung Stahlflex	45 Euro
Ölwannendistanzring	98 Euro
Kurzheck (im Tausch)	450 Euro
Einzelsitz	219 Euro
Gepäckbrücke	89 Euro
Vorderbau (Maske, IMO)	ca. 1.000 Euro



der Boxer schon mal eine Gedenksekunde zur optimalen Gasmischauflösung, stürzt dann aber vehement nach vorn.

Die 207 Kilo, die die GS2 vollgetankt lediglich auf die Waage bringt, spielen dem Boxer da natürlich in die Karten. Kaum weiter verwunderlich also, dass die Fahrleistungen des Zweiventilers mit denen modernster Vierventil-Einspritzer durchaus vergleichbar sind. Die 7,7 Sekunden von 50 auf 120 km/h im letzten, sogar länger übersetzten, fünften Gang sind schon Extraklasse. Die 4,2 Sekunden aus dem Stand von 0 auf 100 km/h machen auch was her, während der Topspeed von 196 km/h eher was für das eigene Ego ist, denn hinter der breiten Lenkstange und ohne jegliche Por-

Die 207 kg, die die GS2 vollgetankt lediglich auf die Waage bringt, spielen dem Boxer in die Karten

tion Windschutz hält man das ohnehin nicht lange durch.

Aber auch die Laufkultur des Boxers legt spürbar zu. Aufgrund der geringeren Massen im Innern und der montierten Doppelzündung von Silent Hektik ist der Rundlauf schon unter 1.000 Touren beachtlich, die Gasannahme spontan und das Hochdrehen fällt dem Boxer spürbar leichter. Zur guten Performance und Leistungscharakteristik gesellt sich ein sonorer, aber niemals aufdringlicher Sound, der durch den schlanken Endschalldämpfer entweicht.

Unterm Strich benötigt dieser Boxer nicht viel Drehzahl – das meiste geht im fünften Gang leicht und locker. Wer doch mal nachlegen muss, kann sich schon mal



1 Die große 320er Einzelscheibe im Vorderrad sorgt in Kombination mit der Stahlflex-Bremse für ordentliche Verzögerung und gute Dosierbarkeit. 2 Der Einzelsitz wirkt in Kombination mit der Gepäckbrücke schlüssig. 3 Legendärer »Big Bore Kit« mit großen Schmiedekolben, frischen Zylindern, stabilen Pleuel und scharfer Nockenwelle. 4 Der getunte Boxer erhält eine dickere Ölwanne und der Ölkühler wandert nach oben. 5 Das digitale Cockpit von Touratech spart Gewicht und bietet vielerlei Zusatzinfos.

zwischen den Gängen verirren, denn die Schaltwege von damals sind spürbar länger und die Rastung erfolgt nicht immer lautlos.

Als Basis zur Gestaltung der GS2 diente Jochen Siebenrock eine R 100 GS, wobei er dem Fahrwerk gleich einmal Gabeln und ein Federbein von Wilbers spendierte. Diese recht straffe Abstimmung macht sich gut auf der Straße, im Gelände würde man sich eine etwas softere Auslegung mit mehr Negativfederweg wünschen. Aber hier und jetzt passt die Sache perfekt. Die GS lässt sich kinderleicht in

die Ecken zirkeln, kann lange auch in die Kurve hineinverzögert werden, ohne sich spürbar aufzurichten und taucht selbst bei heftigen Bremshebelattacken mit der Front nicht allzutief ein. Als Frontstopper kommt eine größere Bremsscheibe (320 mm) zum Einsatz, die mittels Adapter die Original BMW-Bremssattel aufnimmt und so eine adäquate Verzögerung bei spürbar geringerer Handkraft garantiert. Optional lasensich auch Einzelsitz plus Gepäckbrücke und ein kurzes Heck montieren.

Der Umbau des Cockpits inklusive Scheinwerfer gestaltet sich dagegen schon



etwas aufwändig und sorgt unterm Strich nicht zwingend für eine verbesserte Lichtausbeute. Aber wie gesagt, bei der Ausstattung ist jeder seines Glückes Schmied. Für die Hardware, sprich das Motorrad, muss jeder selbst sorgen. Die Software gibt's von Siebenrock, wobei die Auswahl groß ist und sicherlich auch eine Frage des Budgets. Exklusivität und Fahrspaß sind aber immer garantiert. *Till Kohlmeier*

INTERVIEW MIT JOCHEN SIEBENROCK

MA: Wieso sollte es ein Zweiventiler von BMW sein?

J.S.: Wer ein klassisches Motorrad mit Charakter sucht, ist mit einem Zweiventiler von BMW bestens beraten. Die robusten G/S- und GS-Modelle haben ihre legendäre Zuverlässigkeit auf allen Straßen der Welt bereits unter Beweis gestellt und sind auch heute noch ein Hingucker – vor allem die individuell nach Kundenwunsch aufgebaute GS2.

MA: Welches Basismotorrad empfehlen Sie für den Umbau?

J.S.: Für den Umbau eignet sich jede G/S oder GS, vorzugsweise natürlich in gutem Zustand.

MA: Auf was sollte man beim Gebrauchtkauf achten?

J.S.: Die üblichen Dingen, die man bei jedem Gebrauchtkauf beachten sollte. Wünschenswert ist auch eine lückenlose Geschichte des Motorrads, denn sie erspart beim Umbau so manche

böse Überraschung. Wenn ich genau weiß, was wann am Motorrad gemacht oder verändert wurde, kann ich den Umbau zielgerichteter planen. Das spart Geld und Nerven.
MA: Was spricht für den »Big Bore Kit«?

J.S.: Spaß, Spaß und nochmal Spaß. Gewaltige 1070 Kubik Hubraum, bis zu 85 PS und ein bärenstarkes Drehmoment von mehr als 100 Nm sind in diesem Segment sicherlich eine Ansage und garantieren ein breites Grinsen unterm Helm.
MA: Wie sieht ihr Traummotorrad aus?

J.S.: Ich habe ein Faible für Motorräder mit Geschichte. Einen meiner größten Träume konnte ich vor kurzem verwirklichen. Seitdem ziert eine R 32 unsere Ausstellung. Dieses Modell war 1923 das erste BMW-Motorrad überhaupt. Unsere ist von 1926 und ich habe sie nach 85 Jahren (!) von den Neffen des Erstbesitzers gekauft. Die beiden älteren Herren sind schon als Fünfjährige damit gefahren – mit dem Onkel am Lenker.

