

Zweirad Mai 98 S. 31

TECHNIK

FLIEGENDE BOXER IN ROSSTAL



Nur Fliegen ist schöner. Wheelies gehören bei den getunten Boxern zu den leichteren Übungen – und zwar ohne Zuhilfenahme der Kupplung!

BMW's im Wheelie gehören ja nun wirklich zu den eher seltenen Anblicken im Leben eines Motorradfahrers. Nicht so in Rosstal bei Klaus Welling. Er haucht den Zweiventiltriebwerken aus München ab der R75/6 des Baujahres 1976 so richtig Dampf ein.

Mehrere Stufen umfaßt die Leistungskur: Deutlich mehr Durchzug vor allem in unteren Drehzahlbereichen erreicht er durch die Erhöhung der Verdichtung auf 10,5:1. Bei dem mit rund 900 DM recht preiswerten Umbau werden als Grundvoraussetzung für einen ruhigen Motorlauf beide Pleuel und Kolben verwogen und ggf. angeglichen. Erstaunlich, welche Massenunterschiede diese Bauteile in der Serie manchmal haben ...



Die zweite Kerze verrät alles!
Doppelzündung aus dem Hause Welling.

In Stufe 2 (ca. 1.200 DM Mehrpreis) erhalten die Motoren eine Doppelzündanlage inkl. neuer Zündbox mit geänderter Kennlinie. Wer

bei diesen Tuningarbeiten, die selbstverständlich auch die TÜV-Abnahme umfassen, gleich auf Bleifreibetrieb umrüsten will, ist mit weiteren DM 740 dabei. Alle Ventile, Ventileführungen und -sitze werden dann erneuert. In einem Kurztest konnte ich eine auf 1000 Kubik umgerüstete R80 GS mit Doppelzündung und erhöhter Verdichtung fahren und direkt mit einer R100R Classic vergleichen. Fazit: Erstaunlich! Der getunte Motor überraschte schon durch eine absolute Laufruhe im Leerlauf. Ab 2.000 Umdrehungen geht's dann aber so richtig los! Ohne jedes Leistungsloch zieht das Triebwerk kraftvoll los und bringt die brave GS in Beschleunigungsregionen, die man diesem Boxer schlichtweg nicht zutraut. Die Classic sah streckenweise dagegen echt alt aus.

45,5 kW (62 PS) brachte die Messung auf dem Dynojet-Prüfstand. Ein Wert, der alleine die tatsächlich vorhandene Leistung nicht ganz widerspiegelt. Die sehr flach verlaufende Drehmomentkurve läßt schon eher auf die bullige Motorcharakteristik schließen. Die beschriebenen Maßnahmen betreffen natürlich vor allem niedrige und mittlere Drehzahlbereiche, nach oben sind aber keine Grenzen gesetzt. Mit einer scharfen Nocke (ca. 500 DM) und den größeren Vergasern der 1000-Kubikmodelle dürften allemale 51,5 bis 55 kW (70 bis 75 PS) drin sein. Ich komme gern zur Probefahrt!

H.S.