

Unangefochten die Nummer Eins bei den Gespannumbauten sind BMW-Boxer-Motorräder. Insbesondere die älteren Zweiventilboxermodelle haben in Verbindung mit Hilfsrahmen und dem preiswerten Ural-Boot einen festen Freundeskreis gefunden. Wir waren unterwegs mit vier BMW-Boxer-Gespannen in verschiedenen Welling-Fahrwerksausführungen.

Auf was Sie achten sollten:

Generell:

- Kann die Batterie ohne Probleme ausgebaut werden?
- Kann der Lima-Deckel ohne großen Aufwand demontiert werden?
- Wie hoch ist das zulässige Gesamtgewicht? Bei einem Komplettumbau mit Schwinge und Ural-Beiwagen können als Leergewicht schnell 360 Kilogramm zusammenkommen. 600 bis 650 Kilogramm zulässiges Gesamtgewicht sind bei geprüften Umbaukits und entsprechender Bremsauslegung möglich.

Für Selbstschrauber:

- Liegt ein TÜV-Gutachten bei, oder wird die Abnahme des fertigen Gespannes beim Anbieter garantiert?
- Liegt eine Montageanleitung vor?
- Gibt es eine Hotline für Fragen, falls Probleme auftauchen?

Für Auftragsarbeiten:

- Was kosten die Montagearbeiten?
- Ist der Anbau des Beiwagens im Preis inbegriffen?
- Ist der Anschluß einer SW-Bremse vorgesehen?
- Ist die TÜV-Abnahme inbegriffen oder aufpreispflichtig?
- Erlaubt das Anschlußsystem eine spätere Änderung ohne allzu großen Aufwand, zum Beispiel beim Einbau einer Schwinge und/oder anderer Räder?

Ein preisgünstiges Gespann muß her, eine bezahlbare Alternative, natürlich mit einem BMW-Boxer als Zugmaschine. Zum Glück ist das Angebot der Gespannhersteller auf diesem Sektor so vielfältig wie nie zuvor. Ermuntert durch die immer vorhandene Nachfrage, hat heute fast jeder Gespannhersteller einen eigenen Boxer-Umbau in den verschiedensten Ausführungen im Programm. Das reicht vom Hilfsrahmenbausatz bis zum komplett montierten Vollschwingenfahrwerk. Die preiswerteste Ausführung ist der Umbau eines Boxer-Motorrades mit Speichenrädern. Da reicht dann ein Hilfsrahmen und ein Beiwagen, damit die BMW den Segen des TÜV erhält.

Über die Fahreigenschaften macht man sich im Vorfeld weniger Gedanken, denn wie so vieles auf der Welt ist Gespannfahren auch Gewohnheitssache. Was sollen also dann die Fragen: Soll man

2500 Mark in eine Vorderradschwinge investieren? Lohnt sich das Umspeichen auf 15-Zoll-Räder? Ist eine Beiwagenbremse sinnvoll?

Nur sehr selten bietet sich die Möglichkeit, gleichwertige Gespanne oder unterschiedliche Konzepte direkt miteinander zu vergleichen. Da kam uns der Telefonanruf von Klaus Welling aus dem fränkischen Roßtal gerade recht: „Ich hab’ hier vier Boxer stehen, jeder mit einem anderen Fahrwerk. Interesse?“ Die Antwort kann sich jeder denken: „Na klar!“

Alle vier Boxer-Gespanne entstanden in der Werkstatt bei Klaus Welling. „Wir bieten nur Umbaukits mit Montage an. Bei den Fertigungstoleranzen des BMW-Rahmens ist beim Verkauf von Kits der Ärger programmiert. In der Werkstatt können wir den Hilfsrahmen genau anpassen“, erklärt uns Klaus Welling, als wir ihn nach Kits für Selbstschrauber fragen.

Vier sehr individuelle Boxer-Gespanne erwarteten uns. Jedes einzelne Gespann hatte bereits viele Kilometer absolviert, die Besitzer sind natürlich von ihren eigenen Gespannen restlos überzeugt. Zwei Dreiräder sind mit Vorderradschwinge ausgerüstet, die beiden anderen über die serienmäßige Telegabel zu lenken. Widmen wir uns erst den beiden Telegabelgespannen.



Andreas ist Wechselfahrer, einer, der den wahlweisen Eintrag tatsächlich nutzt und je nach Lust und Laune den Beiwagen montiert oder solo durch die Gegend boxt. Entsprechend spartanisch fällt der Umbau seiner 93er R 80 GS aus: Motek-Hilfsrahmen, Telegabel mit Serienbereifung, das Ural-Boot serienmäßig. Das Gespann fährt sich, wie man es von diesem Umbau auch erwartet. Der lange Seriennachlauf sorgt zwar für tadellose Geradeauslaufereigenschaften, aber auch für sehr hohe Lenkkräfte. Trotz des modernen Outfits der GS muß man das Gespann wie annodazumal um die Kurven bringen, rechtsrum gasgeben, linksrum Motorbremse. Der geringe Vorlauf des Beiwagenrades

kann die Lenkkräfte etwas kaschieren. Der Trick wird bei dieser Art von Gespannen gern eingesetzt, bedeutet aber gleichzeitig, daß man Schleudern am besten unterlassen sollte – allzusehnell verliert das Hinterrad Bodenkontakt. Bei unseren Fotoaufnahmen passiert das gleich mehrmals. Gott sei Dank reagiert Robert jedesmal geistesgegenwärtig und kann durch Gegenlenken und Gewichtsverlagerung Schlimmeres verhindern.



Einziges Zugeständnis an Gespannbetrieb beim Umbau der GS: White-Power-Federbein



Die rote GS, ein Serienmotorrad mit Beiwagen, das tatsächlich wahlweise benutzt wird. Bei der Anreise in die Alpen wird der Beiwagen als Gepäcktransporter verwendet, ohne drittes Rad geht es dann über verlassene Militärstraßen auf einsame Alpengipfel.



Die Hilfsrahmenkonstruktion ist nicht aufregend, sondern einfach und funktionsfähig

Zur Ehrenrettung des Umbaus muß man jedoch sagen, daß solche Kapriolen nicht zum Repertoire des Besitzers gehören. Eine dem Umbaukonzept angepaßte Fahrweise sollte man sich generell zulegen.



Äußerlich würde man dieses Gespann eher einer ganz anderen Kategorie zuordnen als der Heizerfraktion. Dafür sprechen schon allein die Telegabel und die Serienbereifung. Dennoch wird das Dreirad während der Testaktion als „Der schwarze Heizer“ bezeichnet.

Den ersten Aha-Effekt erhält man, wenn man der Fuhre so richtig die Sporen gibt. Das Ergebnis des freudigen Drehs am Gasgriff ist die Frage: Wie viel Pferdestärken schlummern in diesem Bike? Die Antwort: Der 1000er Motor bringt etwa 60 PS. Das erklärt vieles. Das Spielzeug von Klaus Welling hat einen handverlesenen Motor mit ausgewogenen Pleueln und Kolben und ein paar Kleinigkeiten mehr. Diese BMW trägt den Welling-eigenen Hilfsrahmen. Eine Buchse im Zentralrohr des BMW-Rahmens bildet den oberen hinteren Anschluß. Unterhalb des Steuerkopfes wird eine Verstärkungsplatte eingeschraubt.

Ansonsten unterscheidet sich das Hilfsrahmengeflecht nicht wesentlich von anderen ähnlichen Konzepten. Augenfälligster Unterschied ist der tiefergelegte Ural-Beiwagen.

Die Federbeinaufhängung wird umgeschweißt und das Boot in den Rahmen eingesenkt. Der Koni-Umbau kommt dem Komfort zugute und sollte eigentlich bei allen Urals serienmäßig sein. Die Spurbreite fällt mit 1210 Millimetern nur 30 Millimeter breiter aus als bei der roten GS.



Der schwarze Heizer mit der Garantie kostenfreien Oberarmtrainings.

Die Lenkkräfte sind ähnlich hoch, jedoch sorgt der wesentlich niedrigere Schwerpunkt für ein subjektiv sichereres Fahrverhalten. Die Steigung des Beiwagens ist spürbar geringer. Mit den Bremsen läßt sich jederzeit ein sauberer Strich hinlegen. Im Vergleich hatte dieses Fahrzeug die beste Fußbremse.



Eine weiß lackierte R 75/5, Baujahr 1977, ebenfalls mit Ural-Boot, gehört Karl. Er bezeichnet sich mit einer jährlichen Kilometerleistung von etwa 5000 Kilometern selbst als Wenigfahrer. Seine BMW hat den geschweißten Welling-Rahmen. Bei diesem Umbau muß das Motorrad komplett zerlegt werden. Verstärkungen und die maschinenseitigen Anschlüsse werden direkt mit dem BMW-Chassis verschweißt. Diese Lösung ist zwar teuer, aber ohne Zweifel die handwerklich schönste Lösung. Die Schweißnähte zeigen, daß hier ein Fachmann am Werk war. Zudem wurde die Konstruktion bezüglich der Festigkeit überprüft.



Die mit Vorderradschwinge ausgerüsteten Boxer hatten naturgemäß die besseren Fahreigenschaften. Die Investition in eine Schwinge rentiert sich immer

Die Vorderradführung wird bei diesem Gespann von einer Schwinge übernommen. Die Bereifung ist mit 18 Zoll serienmäßig, ebenfalls ohne Fahrwerksänderungen ist der Ural-Beiwagen montiert. Der Motor boxt mit 1000er Zylindern und atmet durch 32er Vergaser.

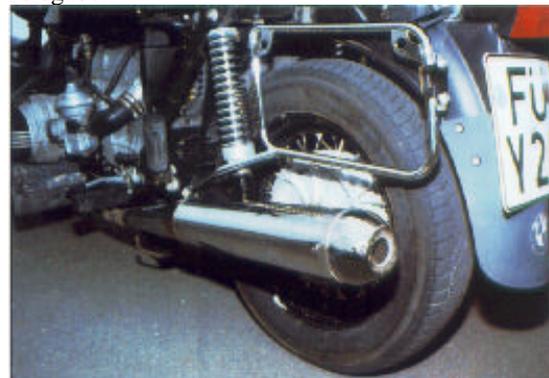
Diese Maßnahme soll für einen besseren Drehmomentverlauf im unteren und mittleren Drehzahlbereich sorgen. Voll Lobes sind wir über die Fahreigenschaften dieser Konzeption, obwohl die recht weiche Abstimmung der hinteren Federbeine in schnelleren Linkskurven für unangenehm weites Ausfedern sorgt.

Bei einer Spurbreite von nur 1170 Millimetern muß man natürlich mit der Steigfreudigkeit des Bootes rechnen.

Die eingebaute Doppelscheibenbremse im Vorderad überzeugt durch gute Dosierbarkeit und verhilft der „Weißen“ zu weiteren Pluspunkten.



So wurde das Gespann bald benannt, um eine Abgrenzung gegenüber dem schwarzen Heizer zu haben. Dieser Alltagsboxer gehört Klaus, einem Vielfahrer mit Familie. Das Gespann ist das einzige Fahrzeug im Haushalt und wird das ganze Jahr über bei jedem Wetter benutzt. 25.000 Kilometer jährliche Fahrleistung sprechen für sich. Auch dieses BMW-Chassis einer R 100 CS aus dem Jahre 1981 wanderte auf den Schweißbisch und erhielt die Verstärkungen. Eine Sauer-Schwinge ersetzt die Telegabel.



Das autobereifte 15“-Hinterrad rentiert sich immer bei Vielfahrern. Fünf blaue Scheine Umrüstkosten amortisieren sich schnell durch den geringen Verschleiß des Autoreifens.

Die Spurbreite fällt mit 1260 Millimetern in diesem Vierervergleich recht breit aus. Schwinge und 18-Zoll-Rad vorn sorgen für einen einwandfreien Geradeauslauf. Die schwarze Schwinge kann sich jedoch mit der Leichtgängigkeit der „Weißen“ nicht messen. Ein Kürzerer Nachlauf könnte hier für mehr Agilität sorgen. Das Kurvenverhalten ist auf Grund der Spurbreite und des tieferen Schwerpunktes des Bootes gegenüber der „Weißen“ besser zu kontrollieren. Das Boot hält länger Bodenkontakt.

Diskussion

Das Gespräch mit den Besitzern der Gespanne zeigt, daß man sich mit Eigenheiten und Nachteilen auf Dauer arrangiert, denn alle vier sind mit ihrem eigenen Gespann in höchstem Maße zufrieden. So soll das letztlich auch sein, daß jeder seine eigenen Gespannvorstellungen im Rahmen der technischen Sicherheit verwirklicht sieht. Intern sieht die Diskussion ganz anders aus. Während die einen das Lenkverhalten der „schwarzen Schwinge“ vorziehen, argumentieren die anderen für die

„Weiße“. Auch bei den Bremsen wird kontrovers diskutiert. Bei allen vier Gespannen ist die Trommelbremse mit dem Fußbremshebel über eine Mechanik gekoppelt.

Das schwarze Heizer-Gespann hat für die SW-Radbremse sogar einen eigenen parallel liegenden Bremshebel, so daß man über die Fußstellung die eine oder andere Bremse stärker betätigen kann – ein interessanter, aber für die Praxis nicht erforderlicher Aspekt.

An den verschiedenen Konstruktionen ist erkennbar, daß Welling hier seine eigenen Erfahrungen Zug um Zug verbesserte, denn bei jedem Gespann sorgt eine andere Konstruktion für die Bremsbetätigung. Wir sind uns einig, daß die Weiße die besten Bremsen hinsichtlich der Kombination von Dosierbarkeit und Bremswirkung hat. Das soll jedoch nicht als Maßstab angelegt werden. Einstellung der Bremse, Zustand der Bremsbeläge und viele andere Faktoren spielen eine zu wichtige Rolle, die bei diesem Konzeptvergleich jedoch nicht definiert sind.

Die Box-Meisterschaft kann nicht entschieden werden. Die Weiße hat insgesamt gesehen die besten Fahreigenschaften, die schwarze Schwinge das gutmütigere Fahrwerk. Beide Telegabelversionen sind Alternativen, können sich aber gegenüber den Schwingenmodellen bezüglich der Fahreigenschaften naturgemäß nicht behaupten. Damit kommen wir noch zu einer Frage, die seit M-G 41 (Seite 60) einige Leser nächtelang nicht mehr ruhig schlafen ließ: Wo bekommt man die originalen BMW-Gußfelgen eingetragen? Die Antwort ist einfach: Nirgends. Die Gußräder sind laut Feststellung des TÜV Rheinland für Gespannbetrieb nicht geeignet. Auch das in M-G 41 abgebildete Gespann wurde mittlerweile auf Speichenräder von der R 100 C umgerüstet.

Mit einer forschenden Handbewegung schließt unser Chefredakteur die lange Diskussion ab, setzt sich auf ein restauriertes BMW-R-51/3-Gespann mit Steib-Boot und wird für Stunden nicht mehr gesehen. Haben ihn die Fahreigenschaften des über 40 Jahre alten BMW-Gespannes am meisten überzeugt?

400 Mark kalkulieren. Eine Telegabel-Version ist natürlich die billigste Version. Unsere Empfehlung ist jedoch der Einbau einer Vorderradschwinge. Unsere Meinung wird auch immer wieder von Lesern bestätigt, die nach dem Einbau einer Schwinge geradezu Lobeshymnen auf das neue Fahrverhalten singen. Ob dann die 18-Zoll-Serienräder beibehalten werden oder auf 15-Zoll-Felgen umgespeicht wird, bleibt natürlich in der Entscheidung des Gespann-Interessenten. Hier spielen wohl jährliche Kilometerleistung und Einsatzzweck die wichtigste Rolle.

Generell können alle BMW-Zweiventilboxer-Motorräder umgebaut werden. Gußräder müssen immer gegen Speichenräder ausgetauscht werden. Hier muß man auf die unterschiedliche Baubreite der Vorderradnaben der verschiedenen Baujahre achten. Modelle mit den ATE-Schwenksätteln werden in der Telegabel-Version ohne Änderung gefahren. Bei zusätzlichem oder späterem Schwingenumbau müssen sie allerdings gegen Brembo-Sättel getauscht werden. Sollte diese Option nicht ausgeschlossen sein, so sollte man über diesen Punkt schon beim Kauf des Motorrades nachdenken oder zusätzlich etwa