

Katze im Sack oder Tiger im Tank...

GEBRAUCHTKAUF **BMW F 800 GS**



Also, das Lamento über die mittlerweile allgegenwärtigen BMWs sparen wir uns jetzt mal, verschieben es ans Lagerfeuer oder auf den Mopedparkplatz beim nächsten Treffen!

Da mir die kleine 650er BMW nicht mehr richtig passte, habe ich im Frühsommer 2013 nach einem anderen Motorrad Ausschau gehalten – meine DR 600 gehört zwar nicht ganz zum alten Eisen, ist aber nicht gerade die zuverlässigste gewesen in den letzten Jahren – und mal ehrlich, Knopf zum Anmachen ist schon schön!

Die F 800 GS gefiel mir optisch schon länger ganz gut, ich mag den Rahmen und das Enduro-Outfit eben gern.

Und dann bin ich auch noch eine Probe gefahren, ohje! Ihr kennt das vielleicht – es gibt Motorräder, da setzt du dich drauf, fühlst dich wohl und fährst los – zu Hause eben. So war das und etwas anderes kam deshalb eigentlich nicht in Frage. Also: Zeitungen und Internet durchwühlt nach brauchbaren Angeboten, und hier taucht das erste Problem auf:

Der Preis!

So wirklich günstig sind diese Motorräder ja nicht, und das schlägt sich leider auch in den Preisvorstellungen der PrivatanbieterInnen und HändlerInnen nieder, wenn es um Gebrauchte geht.

Unter 5000 € sind die Modelle eigentlich nicht zu bekommen, und dann stellt sich ja auch immer noch die Frage, wie weit ich fahren möchte, um mir ein gebrauchtes Motorrad anzusehen, von dem noch nicht klar ist, ob ich es überhaupt kaufen will. Schwierige Sache, vor allem, wenn der

Kontostand nicht der beste und das schlechte Gewissen gegenüber dem Rest der Familie groß ist wegen des teuren Wunschs! Nachdem wir obendrein feststellen konnten, dass Angebote um die 4000 € vermutlich ausschließlich von Betrügern und Geldhaien gemacht werden, gab es nur noch 2 Möglichkeiten: den Wunsch vergessen, aufschieben auf bessere Zeiten oder aber alle vernünftigen Gründe vergessen und ein hochpreisiges Moped kaufen. Babsch hat mir diese Entscheidung glücklicherweise abgenommen: er ist eines Tages mit Metin zusammen losgefahren, der ja ein solches Motorrad schon etwas länger sein Eigen nennt, und hat eine sehr schöne sonnengelbe F 800 GS gekauft – wow!

Da habe ich mich aber gefreut! Sie hatte zwar einen kleinen Makel (kaputte Lichtmaschinen-Deckel-Dichtung, Öl trat aus, nicht schlimm weil leicht abzudichten), aber wir wollen mal nicht so pingelig sein! Das Problem war auch vorher bekannt, also kein Thema. Und dann:

Probefahrt!

Draufgesetzt – ahh, super! Losgefahren – hmmm, ob das so richtig ist? Weiter gefahren – ahh, ab Tempo 35 ist alles gut! Wieder zurück, in die enge Gasse – oha, das wackelt aber ganz und gar seltsam da vorn in Lenker und Gabel, oder ist keine Luft im Reifen? Naja, ich hatte doch verschärft den Eindruck, dass

mit dem Lenkkopflager gar nichts in Ordnung ist, und nachdem der Clubrat in Form von diversen Marburger Clubmitgliedern beschlossen hatte, es könne ja überhaupt nur das Lenkkopflager sein, war also die nächste Schraubaktion schon in Sicht. Meine gute Laune war nicht mehr ganz so überschwänglich, denn schließlich hatte der gute Babsch unser Konto extrem leeren müssen und 5500 € für das Krad Baujahr 2008 ausgegeben, mit knapp 50.000 Kilometern auf der Uhr und einer schon bei ca. 45.000 km ausgetauschten Lichtmaschine (?).

Naja, die Verkäuferin der Maschine war sich keiner Schuld bewusst, hatte wie so viele BesitzerInnen neuer BMWs viel Vertrauen in die Werkstatt und keine Ahnung von Technik, sorry! Gekauft wie gesehen und Probe gefahren, und ich war es ja eigentlich auch zufrieden, denn so richtig kennst du dein Moped ja erst, wenn mal vorn und hinten alles ab war und jede Schraube sich mit Vor- und Zunahmen vorgestellt hat. Also:

Schrauben! (das)

Geht ja eigentlich ganz gut bei BMW, hier auch. Vorn ist nicht viel dran an dem Krad, der Plastikanteil hält sich in Grenzen, deshalb kommst du beim Schrauben schnell zum Wesentlichen und so ein Austausch eines Lenkkopflagers ist ja kein Hexenwerk, wenn das passende Werkzeug und die Person, die es benutzen kann, in der Nähe sind.

Einziger Nerv: alles wunderbare, ausgesprochen hübsche Torxschrauben in allen möglichen Größen! Anstatt sich auf drei gängige Varianten zu beschränken, hat BMW wirklich eine ganz schöne Ausstellung diverser Längen, Stärken und Kopfgrößen, ver-

senkt, mit oder ohne extra breitem Kopf hier verbaut – wer stellt das eigentlich her? Das Sortiment ist entschieden zu groß und kurbelt vermutlich die Werkzeugindustrie an, denn mit dem, was die geübte Japaner- oder DDR-Schrauberin so im Haus hat, kannst du da nix reißen! Also: ein winziges Grundsoriment gekauft, den Rest im Dorf zusammen geliehen und Lenkkopflager gewechselt (das Ölproblem war schon behoben).

Schrauben (die)

Genau, wie oben schon erwähnt, fast komplett Torx, sehr edel, und vor allem auch aus edlem Stahl, was die Schrauberin ja eigentlich sehr gern hat! Doch auch hier findet sich ein „aber“: Aber wenn die Edelstahlschrauben schön ordentlich den Kunststoffkettenschutz an der Aluschwinge festhalten, kommen sie ja mit dem Alu in direkte Berührung! Diesen Kontakt wieder zu lösen, erfordert offensichtlich mehr Fingerspitzengefühl, als ich es im Allgemeinen beim Schrauben aufbringe – ruck zuck war die Schraube ab! Dabei hatten Friedi und ich erst eine Woche vorher höchst lästerlich über zu starke Männer und abgerissene Schrauben gefrotzelt, tja, jetzt weiß ich auch, wie das geht! Grund für das Desaster ist offensichtlich eine Unverträglichkeit der beiden Materialien, von der die Techniker bei BMW vielleicht auch schon mal gehört haben?

Zum Glück hat unser Club auch einen Spezialisten für das Ausbohren von schlecht erreichbaren Schraubenstummeln im Angebot, also: Sigi sei Dank ist alles wieder gut und sogar ein echt edles Gewinde neu eingesetzt!

so geht's!

Fahren!

Genau, jetzt erst mal fahren, alles ausprobieren, genießen und ab mit uns in den Urlaub!

Metin hat mir seinen Original BMW Kofferhalter mit Alukisten geliehen, damit ich auch Gepäck mitnehmen kann, und dann sind wir erst mal losgefahren.

2 Kräder auf den Hänger, Babsch, Kerstin und Tochter Sara (11 Jahre) ins Auto, ab nach Frankreich, in unser Lieblingsurlandsland, mal sehen, was das Moped so im Angebot hat! In der Auvergne blieb das Auto stehen, von da aus sind wir losgefahren.

Für sowas ist die F 800 GS genau das richtige Fahrzeug! Landstraßen, mit Ge-

päck und 2 Leuten, kurvig, eng – super! Das kann sozusagen alles, was ich gern habe! Gute Bremsen (ABS hab ich noch gar nicht gebraucht, zum Glück), locker ausreichend Leistung, kommt flott in die Pötte und muss auch nicht so hochtourig gefahren werden wie die kleine 650er, die ich vorher hatte. Handlich, ganz knapp nicht zapelig, mit einem beeindruckend kleinen Wendekreis, der ja auf engen südfranzösischen Straßen gern mal gebraucht wird. Dämpfer und Federvorspannung sind so variabel einstellbar, dass ich nicht alle Möglichkeiten ausnutzen musste, obwohl wir ja unsere Fahrzeuge traditionell ziemlich überladen. Die Gabel kann



alles, was mein Herz begehrt (soll heißen, für die Straße ist das super, aber ob das Motorrad auch ordentlich Gelände-gängig ist, das weiß ich nicht), Gepäck und Sozia sind kein Problem, für die Fahrerin nicht und für die Sozia auch nicht. Sara ist richtig gern mitgefahren und findet die Sitzbank hinten auch bequem. Wie das für Erwachsene ist, kann ich nicht einschätzen, habe ich nicht ausprobiert, aber immerhin ist Sara inzwischen auch 1,65 m groß, ihr Kniewinkel ist beim Sitzen entspannt.

Freundlicherweise hat die Tankatrappe eine echte „Tankrucksackform“ - mein alter Enduro-Tankrucksack, den ich schon seit sehr vielen Jahren auf alles mögliche schnalle, passt ziemlich perfekt da drauf und lässt sich auch gut fest zurren. So ist also auch eine Landkarte kein Problem, so mensch denn in der Lage und willens ist, aus der Karte ein sehr kleines, trapezförmiges Päckchen zu machen, das gefühlt alle 50 Kilometer neu gepackt weil umgedreht werden muss (da gewöhnt frau sich aber dran, denn sie hat immer

noch keine Lust auf elektronische Wegweisung sondern eine Schwäche für Papierlandkarten, auch wenn die schnell mal zu nassen bunten Lappen mutieren und ihre Form verlieren).

Trotz des Gepäcksystems, das ich geliehen bekam, war noch ein Anbau nötig, um eine unserer Riesen-Gepäckrollen zu transportieren, und so bekam ich von meinem kreativen Liebsten eine süße, kleine Espresso-Bar hinten drauf gebaut, die jetzt schon mehrmals große Säcke transportiert hat. Hergestellt aus Alublechresten und Schubladengriffen, hat sie gute Dienste geleistet und den Kauf z.B. einer Gepäckbrücke eines bekannten Zubehör-Herstellers gespart. Außerdem bietet sie auch ein Stück Individualität, so kann ich an diesem kleinen Teil unter ganz vielen gleich aussehenden F 800 GSen meine herausfinden – hat doch auch was! Jetzt ein Thema für Ökos und Sparsame:

Verbrauch:

Bei vielen Motorrädern – auch modernen - müssen

wir uns heute immer noch ärgern über den Benzindurst, auch dies ist hier kaum ein Thema. Meine F hat einen Durchschnittsverbrauch von 4,4 l seit ich sie fahre, egal, was ich damit mache.

Autobahn, Landstraße, mit oder ohne Gepäck oder Beifahrerin, alles egal. Das freut mich wirklich, denn Benzinfräser gibt es schon genug in unserem Fuhrpark, da lasse ich mich jetzt mal nicht drüber aus. Öl hat sie bisher auch nicht verbraucht, ihr Glück, sonst wäre ich verärgert, denn einen Ölfresser habe ich auch schon. Sogar die Reifen halten erstaunlich lange, was mich schon fast ein bisschen stört, denn sie sind nicht so berühmt! Ich habe Michelin Anakee 3 vorn und hinten drauf und damit bin ich nur so mäßig zufrieden. Irgendwie neigen die zum Rutschen, obwohl ich ja gar nicht so eine Freundin barbarischer Schräglagen bin und fast nur mit dem Töchterlein hinten drauf gefahren bin – das bremst ja auch ein wenig! Also, in der kommenden Saison muss ich mir mal Gedanken um

eine bezahlbare Alternative machen. So, und jetzt ist es aber Zeit, mal über einen wirklich unangenehmen Verbrauch bzw. Verschleiß zu sprechen, nämlich:

Lager!

Nix gegen einen kleinen Lagerwechsel - wie oben schon erwähnt, ist das für uns ja nicht so ein Problem – ich erledige alle Vor- und Nacharbeiten und Babsch bemüht seine Aus- und Abzieher oder große Hämmers und lange Rohre und richtet das für mich (darüber bin ich sehr glücklich!). Aber manchmal kommt das übertrieben häufig vor!

So war Metin mit seiner F 800 GS Anfang Oktober bei uns, Kettensatz wechseln und gleich Radlager dazu, denn die waren richtig kaputt, so dass das Fahren schon keinen Spaß mehr machte. Dabei hat das Krad noch lange nicht so viel Kilometer runter wie meine, so ca. 30.000 erst. Vorher wurde schon bei einer Garantieschrauberei das Lenkkopflager mit gewechselt. Bei meiner war das Lenkkopflager bei knapp 50.000 so richtig kaputt



KS ohne G



mit Gepäck und Jacke drauf

und als ich dann Anfang November den Kettensatz getauscht habe, erklärte mir der Routinegriff zu den Radlagern, dass aus „mal eben Kettensatz wechseln“ eine größere Aktion mit Lager besorgen und dann austauschen fällig wäre.

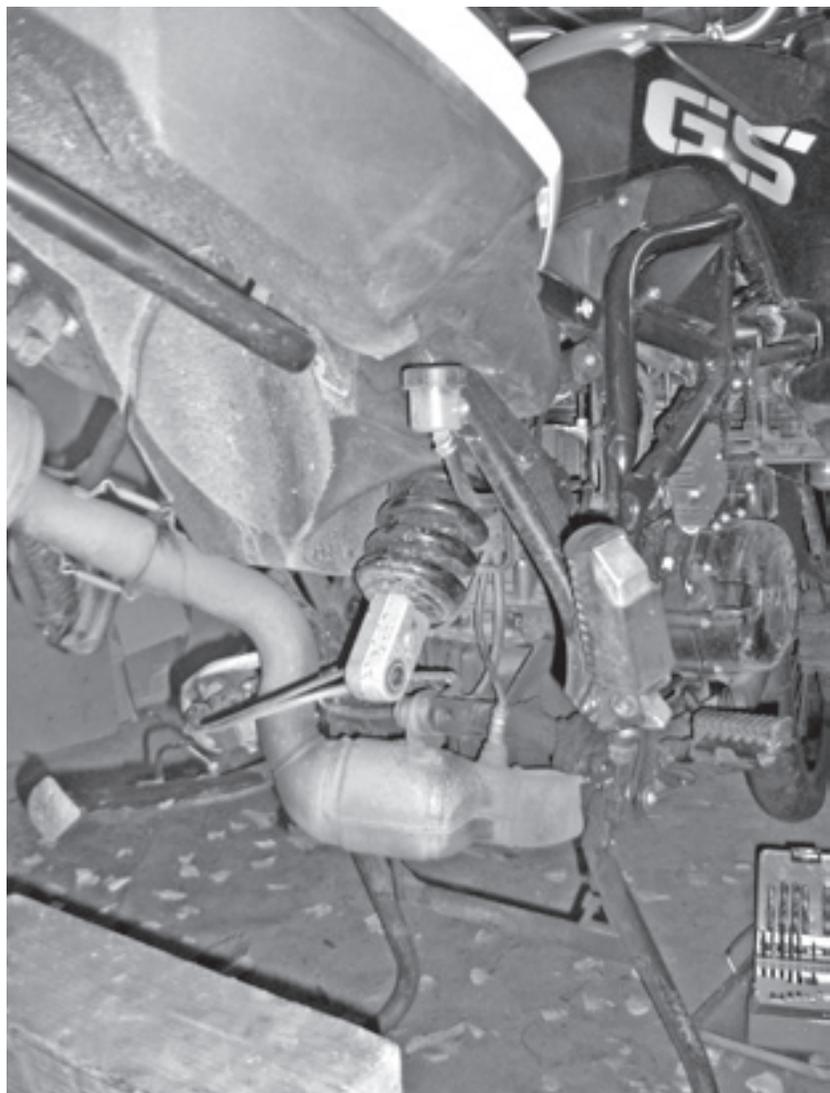
Ich habe mal so drüber gegrübelt, wie oft wir bei anderen Motorrädern welche wechseln mussten, und kam in insgesamt ca 130.000 Kilometern DR 600 auf 2 Lenkkopflager (das 2, gerade mal 10.000 Kilometer drin) und 2 mal Radlager, während Babsch's XV da extra sparsam ist, die verbraucht so gut wie gar keine. An zwei Schwingenlager kann ich mich erinnern und ich glaube, das Lenkkopflager war auch schon einmal dran – Radlager gar nicht. In mehr als 200.000 Kilometern.

Tja, BMW, wohl ein bisschen viel am Material gespart, was? Ich muss sagen, das hat mich geärgert, denn billig sind die Fahrzeuge nicht gerade und ich kann mir Schöneres vorstellen als solche Überraschungen bei Routineschraubereien und so schnelle Verschleißabfolgen.

Bleibt nur zu hoffen, dass unser Clubmitglied Sigi Recht hat und es jetzt, nach erfolgreichem Tausch mehrerer Lager etwas ruhiger wird an der Kugel- und Kegelrollenfront, denn ich habe mich bemüht, gute Lager eines namhaften Herstellers zu kaufen, damit ich nicht alle 30.000 Kilometer Front und Heck im Wechsel auseinander nehmen muss.

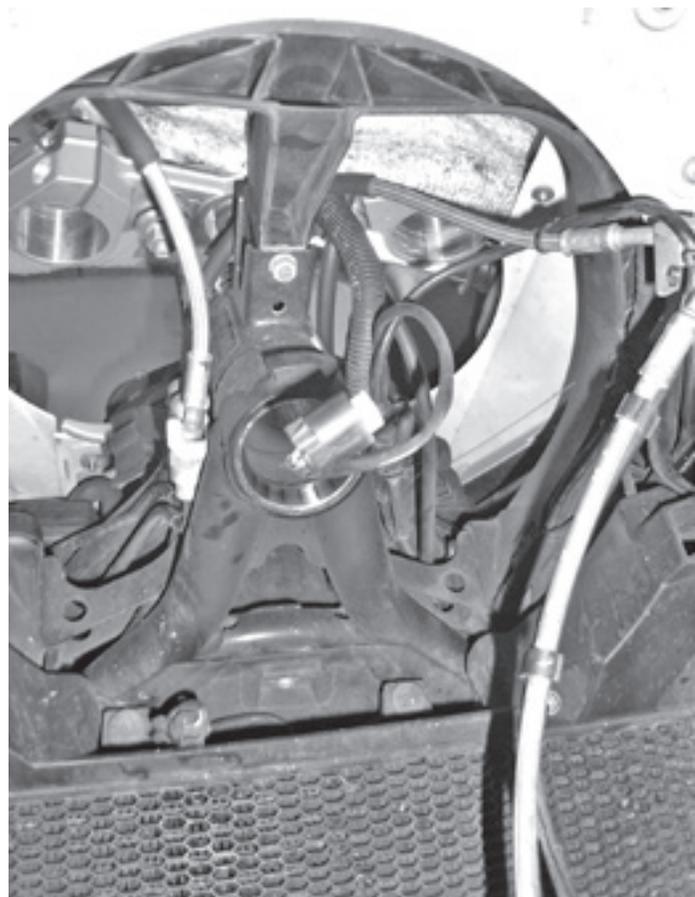
Mensch bekommt zwar Routine, aber die würde ich lieber beim Fahren bekommen als beim Schrauben, denn jetzt haben sich ja sehr viele der kleinen und großen Schrauben meines Krads mir vorgestellt, die Namen sind bekannt, wir können zum täglichen Geschäft übergehen: im Trockenen stehen, bis das Wetter wieder gut ist und aus Schneeregen trockene Straße wurde – vielleicht kommt ja noch so ein Tag im Dezember, das würde mich freuen, denn eine schöne Runde durchs Hessische wäre eine willkommene Abwechslung!

Kerstin, KW Marburg



▲ hinten ohne

◀ Steuerkopf von unten mit alter Lagerschale



Technische Daten:

- BMW F 800 GS, Reiseenduro
- Produktionszeitraum ab 2008
- 2-Zylinder-Viertakt-Reihenmotor,
- Hubraum 798 cm³
- Leistung: 63 kW / 85 PS bei 7500 min
- Drehmoment: 83 bei 5750 min
- Höchstgeschwindigkeit: 204 km/h
- Antrieb: Kette
- Getriebe: 6-Gang
- Bremsen: vorn Ø 300-mm Doppelbremscheiben,
hinten Ø 265-mm Bremscheibe, ABS
- Radstand (mm): 1578
- Sitzhöhe (cm): 88
- Leergewicht (kg): 178