

Ein Motorrad im Dauertestbetrieb hat ein hartes Dasein vor sich. Die neue „Tausender GS“, wie sie prägnant bei uns genannt wurde, trug da einen besonderen Nimbus vor sich her, den der starken, zuverlässigen Tourenmaschine, mit der man überallhin fahren konnte. Eine Tourenmaschine, welche sich wohltuend von den mit Blech und Plastik aufgemotzten und mit zweifelhaft-technischen Kabinettstückchen garnierten Enduros

der neuen Generation unterscheidet. Sie gehört zur (leider) immer seltener werdenden Spezies der „puren Motorräder“. Sie hat alles, was man zum Zweiradglück braucht.

Und bevor sich diese Verlockung im Redaktionsstab auswirkte und einer damit im Sommerurlaubsloch verschwände, ging ich hin und sprach: „Lieber Franz, Chefredakteur, rück den Schlüssel raus, füll das Benzinfäß ab, der Exboxer brät den BMW-Boxer in und durch die

Sahara!“ Und siehe da, das Wunder geschah, der Herr rückte den Schlüssel heraus, füllte das Benzinfäß ab, und ab gings nach Lomé/Togo, leise das Liedchen trällernd: „Ich bin ein Togo-Knabe und hab die Heimat lieb, die mir der Herr voll Gnade wohl in mein Herze schrieb.“

Ja, und da ich nun die Heimat und die Redaktion sehr lieb habe, wollte ich auch wieder zurück fahren. Das bedeutete zwei Sahara-Durchquerungen, eine hin, eine zurück, mithin



BMW R 100 GS: Mit der größten Enduro im Extremtest durch Westafrika. Die Nagelprobe der 60 PS starken Enduro von BMW: Hält der Boxermotor, der Kardan, das Doppelgelenk-Schwingen-Fahrwerk? Unser Wüsten-Experte Dr. Peter Falb hat's getestet

WIND, SAND

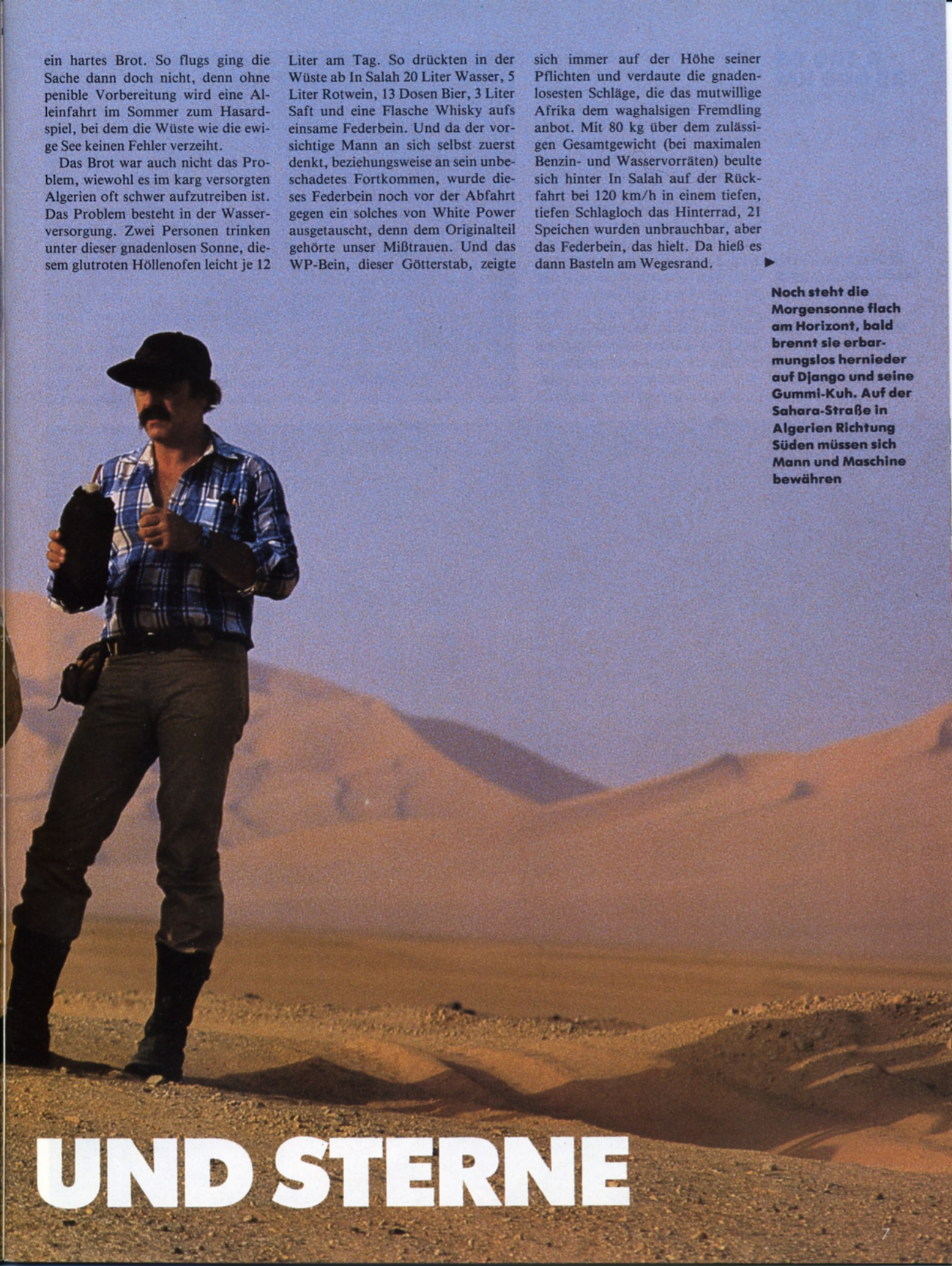
ein hartes Brot. So flugs ging die Sache dann doch nicht, denn ohne penible Vorbereitung wird eine Alleinfahrt im Sommer zum Hasardspiel, bei dem die Wüste wie die ewige See keinen Fehler verzeiht.

Das Brot war auch nicht das Problem, wiewohl es im karg versorgten Algerien oft schwer aufzutreiben ist. Das Problem besteht in der Wasserversorgung. Zwei Personen trinken unter dieser gnadenlosen Sonne, diesem glutroten Höllenofen leicht je 12

Liter am Tag. So drückten in der Wüste ab In Salah 20 Liter Wasser, 5 Liter Rotwein, 13 Dosen Bier, 3 Liter Saft und eine Flasche Whisky aufs einsame Federbein. Und da der vorsichtige Mann an sich selbst zuerst denkt, beziehungsweise an sein unbeschädetes Fortkommen, wurde dieses Federbein noch vor der Abfahrt gegen ein solches von White Power ausgetauscht, denn dem Originalteil gehörte unser Mißtrauen. Und das WP-Bein, dieser Götterstab, zeigte

sich immer auf der Höhe seiner Pflichten und verdaute die gnadenlosesten Schläge, die das mutwillige Afrika dem waghalsigen Fremdling anbot. Mit 80 kg über dem zulässigen Gesamtgewicht (bei maximalen Benzin- und Wasservorräten) beulte sich hinter In Salah auf der Rückfahrt bei 120 km/h in einem tiefen, tiefen Schlagloch das Hinterrad, 21 Speichen wurden unbrauchbar, aber das Federbein, das hielt. Da hieß es dann Basteln am Wegesrand. ►

**Noch steht die
Morgensonne flach
am Horizont, bald
brennt sie erbar-
mungslos hernieder
auf Django und seine
Gummi-Kuh. Auf der
Sahara-Straße in
Algerien Richtung
Süden müssen sich
Mann und Maschine
bewähren**



UND STERNE

**R 100 GS
25 000 KM**

Leute, nehmt Nippel mit oder fahrt vorsichtig in dieser Einöde! Keine Asche auf die neuen BMW-Felgen, sie sind überaus stabil, stabiler als alles dagewesene, aber dieser Schlag war einfach zu viel und einzig des Testers Schuld. In einem bösen Sandsturm hatten Sand und Staub die Augen entzündet und die Sehkraft so stark geschwächt, daß ich das Loch übersehen hatte.

Das WP-Federbein ist nicht von der gnadenlosen Härte des Originalteiles, aber immer noch so hart, daß man am Abend die Wirbelsäule vor jeder Bewegung um Erlaubnis bitten muß. Es ist in der Zugstufe zehnfach einstellbar, und die Dämpfung zeigte in Stufe 8 bei schwerster Beanspruchung nie Schwächen. Die beiden Kugelhöpfe nehmen das Biegemoment

von der Dämpferstange und verhindern wirksam deren Bruch oder Verbiegen. Die Feder ist breit gewickelt und hindert einen dicken 140er Reifen an der Drehung. Inzwischen gibt es eine schmalere Wicklung. BMW hat nachgezogen und rüstet seine 80er/100er Enduros nachträglich mit einem besser ansprechenden Federbein mit geringerer Federrate bei herabgesetzter Druck- und Zugstufendämpfung aus.

Die große Last mit einem Gesamtgewicht von einer halben Tonne ließ aber schon bei der Abfahrt die Fuhre hinten bis in den Gummianschlagpuffer sinken und machte das Gefährt ab 120 km/h unfahrbar. Also Pause. Hammer, Durchschlag, Bier heraus. Am Rande der Autobahn wurde die Feder mit dem Hammer

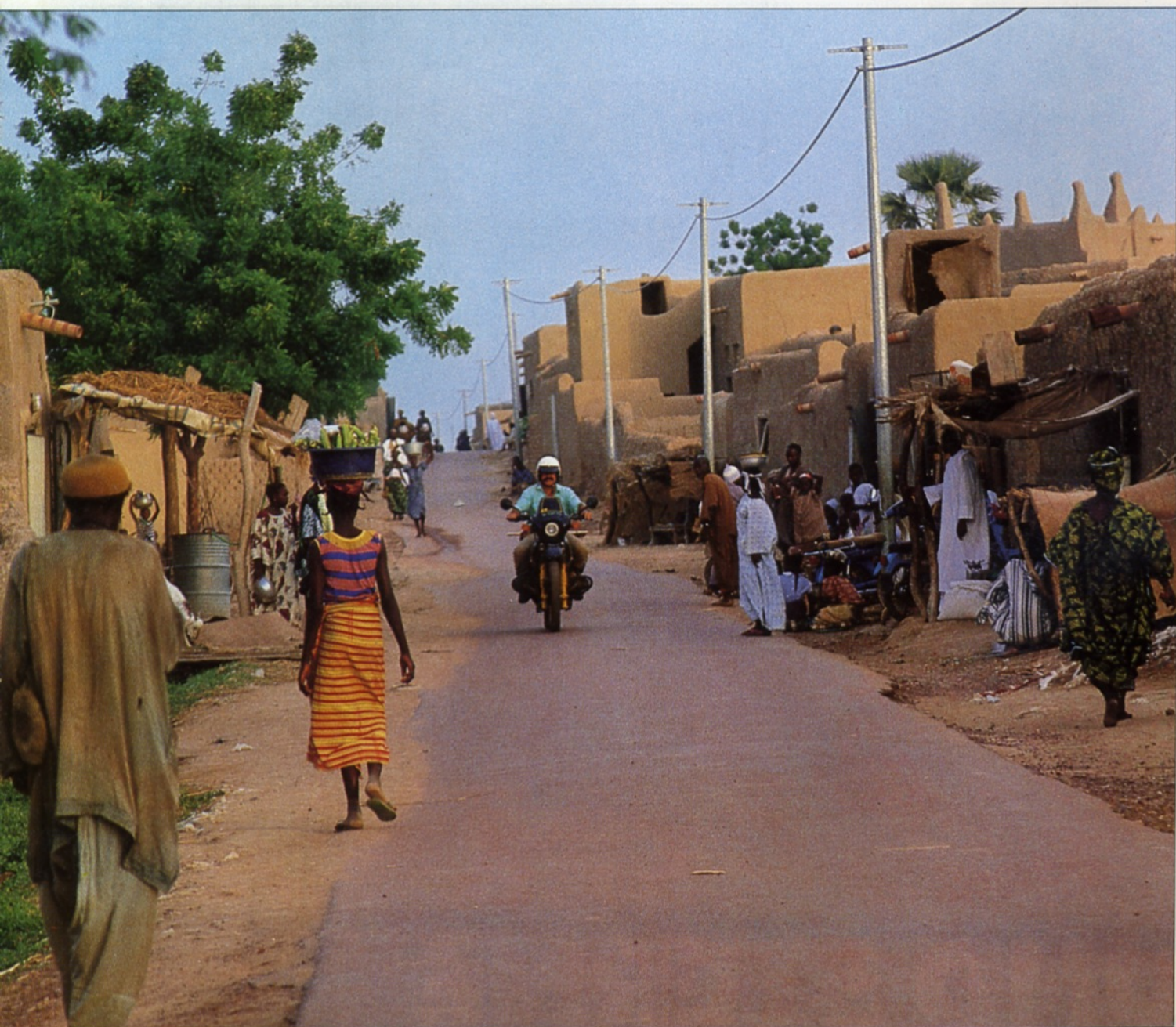
aufs höchste vorgespannt. Dabei begann schon die Nacht zu dunkeln, was sollte sie auch sonst tun. Es wurde kalt. Also nichts wie ab nach Afrika, insgeheim den weiten Verstellbereich des WP-Beines lobend.

Und dann schnurrte der Motor wie eine fette Katze. Keine Vibrationen

EINE HALBE TONNE GESAMTGEWICHT GILT ES ZU BÄNDIGEN

im Nutzbereich, kein einzylindergleiches Poltern am Ende des Drehzahlbandes. Und immer genügend Kraft, überall ein begeisterndes Drehmoment. Das macht uns friedfertig auf einer langweiligen, endlosen Anreise, wenn sich das Band der Autobahn wie ein ausgekauter Kaugummi fade

**In dem kleinen Ort
Mopti in Mali prallen
zwei Welten auf-
einander. Die
Menschen dort sind
es gewohnt, auf der
Straße zu leben.
Denn Autoverkehr
gibt es kaum**





und eintönig am Horizont verliert. Und das hebt den Schnitt und die Stimmung und gerät nicht zur harten Arbeit, um das Tor zum Paradies – hier Marseille – zu erreichen.

Der Sitz ist endlich einmal lang genug, um auch das Ende der Flitterwochen einzuläuten und ein bißchen auseinanderzurücken. Und breit genug, um die hohe Flächenpressung vom Gesäß zu nehmen. Unter dem Sitz liegt das Nähkästchen fürs Werkzeug und den Flachmann, auch bei voller Beladung sofort zur Hand. Der Tank ist flugs von einem Tankrucksack umgurtet, wie es sich gehört. Probieren Sie das bei den diversen Tank-Verkleidungs-Geschwüren der Konkurrenz, möglichst bei ausgeklapptem Seitenständer, denn einen Mittelständer gibt es oft nicht.

Maschinenwartung ist gerade im heißen Afrika lebenswichtig. Die BMW R 100 GS bringt den Autor dank guter Zugänglichkeit der Baugruppen nicht ins Schwitzen

25 000 KM-WARTUNGS-CHRONOLOGIE

17. 4.88: km 4313 Übernahme der Maschine in Stuttgart
24. 5.–
29. 5.88: km 4723–6782 Sète/Frankreich und zurück
14. 6.88: km 8409 Inspektion bei BMW-Stuttgart, Zylinderköpfe abgedichtet
11. 7.88: km 10044 Neuer Vorderreifen, neuer Hinterreifen (Metzeler Enduro II), Ventilspielkontrolle
21. 7.88: km 10200 Getriebehauptwellendichtung erneuert
30. 7.88: km 10253 Abfahrt Stuttgart–Afrika
 1. 8.88: km 11450 Marseille/Schiff
 4. 8.88: km 12391 El Gôlea
 8. 8.88: km 13544 Tamanrasset: 1/4 l Motoröl nachgekippt, Batterie-wasser-, Luftfilter-, Speichenkontrolle
13. 8.88: km 14547 Agadez/Niger: Luftfilterwechsel, Motorölwechsel (SAE 20/50)
17. 8.88: km 15604 Niamey/Niger: Sicherung der Armaturen/Rücklicht erneuert
25. 8.88: km 17145 Lomé/Togo an: Motoröl/Filterwechsel, Zündkerzenwechsel, neue H4-Lampe, Speichen nachgespannt, Ventile eingestellt, Batteriewasser nachgefüllt, Leerlauf eingestellt
6. 9.88: km 18513 Quahigoua/Burkina Faso: Platten hinten mit Reifenfüll-spray repariert.
9. 9.88: km 18844 Mopti/Mali: Kurbelwellendichtring undicht
13. 9.88: km 19528 Gao/Mali: etwas Ölverlust, s.o.
16. 9.88: km 20002 Niamey/Niger: Radialdichtring gewechselt, Schwinge und Kupplungslager geschmiert, Motor SAE 40, Getriebe SAE 90. Kardanölwechsel, Luftfilter gereinigt.
21. 9.88: km 21050 Agadez/Niger: Hinterradreifen, 80%ig, montiert (Yokohama)
25. 9.88: km 22014 Tamanrasset: Kofferträger (Becker) rechts gebrochen, geschweißt, neuer Dichtring am Ölfilterdeckel
28. 9.88: km 22800 Bei In Salah: Hinterrad hat Schlag, Speichenbruch im Schlagloch: Reparatur Luftfilterwechsel nach Sandsturm, Ladekontrollampe leuchtet; Schleifringe gereinigt
30. 9.88: km 23160 El Gôlea: Motoröl und Filter und Dichtungswechsel, Druckverlust Vorderrad
3. 10.88: km 24050 Atlasgebirge: Ausrutscher auf Dieselspur, Lenker leicht verbogen
3. 10.88: km 24193 Algier
4. 10.88: km 24200 Marseille
5. 10.88: km 25269 Stuttgart an



Bei BMW gibt es ihn, da ist die Maschinenwartung oder das Aufpacken eine Lust, und der Hinterradausbau geht so einfach, daß man versucht ist, an jedem Gewässer den Hinterradschlauch zu demontieren und als Schwimmhilfe zu nutzen – wenn sie einen hätte!

Sie hat aber schlauchlose Reifen, denen mein Mißtrauen gehörte. So spickten die langen Dornen der Stachelakazien im Sahel den Vorderreifen, aber platt wurde er nicht. Langsam, ganz langsam verlor er die Luft, doch wöchentliches Aufpumpen genügte. Im Hinterrad hatte ich einen Schlauch im Metzeler Enduro II montiert, welcher prompt die Luft verlor, als er wieder den Stachel einer Akazie lockte. „Sahara“ heißen die Metzeler-Originalreifen, aber eben da gehören sie nicht hin. Vielleicht soll der Name nur daran erinnern. Als Straßenreifen sind sie ausgezeichnet, im Gelände taugen sie nichts, da sie sich zu schnell mit Sand, Dreck und Schlamm zusetzen. Für die Sahara ist der Positivprofilanteil einfach zu gering und die Profilierung zu spitzwinkelig. Vorne ►

Der erschöpfte Motorradfahrer nimmt das Angebot an tropischen Früchten der örtlichen Märkte – hier in Benin – dankbar an. Der Marktbetrieb ist meist reine Frauensache

R 100 GS 25 000 KM

führt der Reifen schlecht; hinten bringt er im Sand zu wenig Kraft auf den Boden, dreht durch und sandet öfters als notwendig ein. Hinten ist auf jeden Fall ein grobstolliger Crossreifen der Reifen der Wahl (Michelin Desert). Als ich in Agadez auf einen schlichten Yokohama-Enduroreifen mit größerem Profil umrüstete, hat sich das Vorwärtsskommen entscheidend verbessert und ich bin nicht mehr eingesandet.

In Frankreich gingen wir dann von der Autobahn herunter, im Rhythmus der Freude kleiner Landstraßen, durch die Sonnenblumenfelder der Provence, ganz in gelb. Die Straßensituation zeigte sich hier untadelig, ebenso wie der Geradeauslauf bei schneller Autobahnfahrt. Nicht mehr das wackelige, schwammige Fahrverhalten, der schlechte Geradeauslauf der Enduros mit zweidimensionalem Rahmen. Kurz und gut, schon auf der Anreise stellte sich das Motorrad als blendende Touren- und Reisemaschine dar, wie ich es selten erlebt hatte. Es bereitete einfach Vergnügen, mit ihr auch vollbeladen zu fahren. Alles stimmte, über nichts mußte man sich ärgern. Gut, diese Tourentauglichkeit ist auch mit 20 bis 30 kg Mehrgewicht erkaufte. Die ober-

armdicke Schwinge, der Stahlrohr-Rahmen, der mächtige Boxermotor strahlen Stabilität und Stärke aus. Eine Geländemaschine zum Kiesgrubenbolzen ist die BMW nicht mehr. Wollte sie auch nie sein, sondern eine Maschine, die einen kommode ans Ende der ungebahnten Welt trägt.

Einen Preis hat das natürlich, vom Einstand mit 14 Riesen abgesehen, denn die Maschine säuft: Bei Vollgas auf der Autobahn vollbeladen 10,5 Liter, im Gelände 9 Liter, flotte

DIE PFERDE BRAUCHEN GUTES FUTTER: ÜBER ZEHN LITER SIND MÖGLICH

Landstraßenfahrt 8 Liter. Wie gesagt, die Wüste verzeiht keinen Fehler und schon gar nicht, daß der Sprit ausgeht. Der 11-Liter-Kanister hing am armen Krauser Koffer und ein 5-Liter-Kanisterchen am Heckgepäck-sack. Aber wer 5 Liter Wein und 50 Zigarren mitschleppt, sollte sich darüber auch nicht beklagen.

Wie herrlich ist es, sich dem Geheimnis eines fremden Kontinentes langsam und behutsam auf einem guten Roß zu nähern. Auf einem Weg, der ins verlockend Ungewisse führt.

Afrika hat uns dann auch freundlich empfangen, am algerischen Zoll in Skidka, auf der Straße durch den Atlas, beim ersten Nachtlager unter klarem Sternenhimmel, beim ersten Kontakt mit den Bewohnern. Der erste Tag ist immer wichtig für die Stimmung einer Reise, wenn sich das Geheimnis der Ferne zu lüften beginnt und uns die Faszination immer weiter treibt.

Es wurde heiß, entsetzlich heiß, und der flotte Griff zur Wasserflasche lebensnotwendig. Den Motor berührte diese Hitze nicht, er ist absolut hitzefest, dafür sorgen die frei im Fahrtwind liegenden Zylinder und der auf dem rechten Motorsturzbügel etwas angebastelt wirkende Ölkühler. Der Öltemperaturmesser (anstatt des Ölmeßstabes eingeschraubt) bewies dies. Selbst bei voller Last im Tiefsand der Pisten bei 43 Grad Außentemperatur kam der Motor maximal auf 122 Grad Celsius.

So flott fahren wir in Afrika nicht, 5000 Touren war die strikte Maximaldrehzahl, und das bedeutete rund 130 km/h. Die standen indessen selten an, denn es ist mit allfälligen Hindernissen wie Schlaglöchern, Tieren, Sandstellen und sorglosen Einwohnern zu rechnen und sie in

**Wieviele Perlhühner
gehen auf ein
Kleinmotorrad? Der
„fliegende Händler“
in Burkina sorgt für
Geflügelnachschub,
rund 150 dieser
armen Kreaturen
gehen jedesmal auf
diese Art auf ihre
vorletzte Reise**



Bezug zur eigenen Gesundheit zu setzen, also Gas weg!

Die Sahara bis Tamanrasset gerät immer mehr zur Spielwiese aufgerüsteter Endurofreaks, welche im bombastischen Motocrosstrimm in Horden, das Gepäck im Begleitfahrzeug, jede behutsame Annäherung auf leisen Sohlen vermissen lassen. Die Wüste rächt sich: gebrochene Knochen und verbogene Rahmen, verbrannte Kupplungen oder Maschinen, Not und Tod künden von einer gnadenlosen Umwelt, die, zumal im Sommer, keinen Fehler verzeiht. Alleine 1987 wurden in der Willaya (Bezirk) Tamanrasset 32 Tote, zum meist verdurstet, geborgen. Auch ein Schweizer XT 500-Fahrer, der ohne Gepäck sein Begleitfahrzeug verlor und nur 40 km von Tamanrasset entfernt verdurstete.

Oder die Tragödie mit den vier vermissten Deutschen diesen Sommer, welche sich mit vier Pkw verirrt und umgekommen sind. Dabei entdeckten die Algerier gleich noch drei Tote, ein belgisches Ehepaar mit einem vierjährigen Kind in einem Ford Transit, verirrt, hoffnungslos eingesandet und ohne Sandbleche! Die Frau schrieb auf einen Zettel: „Gestern starb mein Mann, heute starb mein Kind, und morgen werde ich sterben.“ Und so geschah es.

Die Wegelosigkeit beginnt südlich von In Salah im Wechsel mit der renovierten Asphaltstraße. Hier ist das Hitzedreieck der Sahara (Adrar, In Salah, Timimoun). Was haben wir da in der Nacht getrunken: Wasser, Saft, Bier, Wein, salzige Suppen, aber der Durst endete nimmermehr. Bei Tag darf man hier zwischen 12 und 16 Uhr nicht fahren. Ohne Schatten und mit beschränkten Wasservorräten kriegt man die Körpertemperatur nicht mehr herunter. Hier würde nur laufendes Einnässen vor einem Hitzschlag bewahren, doch woher so viel Wasser nehmen?

Im Hoggargebirge mit seiner Höhenlage wurde es etwas angenehmer, und die BMW zeigte sich von ihrer besten Seite: Vollgas im Sandfeld, Geschwindigkeit halten, ein kurzer Blick auf den Pistenverlauf, ein langer, scharfer Blick für eine hindernisfreie Spur, und nichts wie durch. Fuhr man zu langsam, vielleicht gar bergauf in einer Wagenspur, sandete man ein und kippte vor Erschöpfung um. Vier, fünf mal passierte das, dann hieß es absteigen und schieben bei laufendem Motor. Ein Crossreifen hätte es uns leichter gemacht. Besser war es, bei gefahrträchtigen Langsamfahrten die arme Sozia ab-

steigen zu lassen und fußelnd durchzutuckern.

Karin, die treue Sozia, eine Frau wie aus Eisen, absolvierte diese Höhlenprüfungen ohne Klagen und wurde mit einem Schluck Wasser oder Saft oder einem – sehr wichtig – salzigen Süppchen belohnt; der Fahrer natürlich ebenso. Und auch die BMW soff, sie hatte es verdient, neun Liter auf 100 Pistenkilometer.

Endlich Arlit, vorher noch eine schwefelgelbe Sandwalze auf der Piste, die Temperatur fiel schlagartig um 10 Grad, es regnete, die Luft voller peitschender Sandkörner, fahren war nicht mehr möglich. Wir wickelten uns in eine Zeltplane und brühten vor uns hin. Nach einer Stunde

war der Spuk vorbei. Und dann in Arlit, in Agadez gab es wieder Bier, 0,7 Liter-Flaschen, „Bra-Niger“. Und das Schöne daran ist, daß der Durst in der Hitze nimmermehr endet.

Diesen Sommer hat es in Sahel immens viel geregnet, und das ausgehörte Land braucht das Wasser. Nur gab es überall Sandfliegen und Sandflöhe, die jedes Anhalten zur Pein machten und die Rückreise mit ihren Stichen vergällten. Dann gab es die spanische Fliege (Cantharida), ein Käfer, der bei Berührung eine ätzende Flüssigkeit verspritzt, welche große Wunden erzeugt. Aber Löwen gibt es wenigstens nicht mehr.

In Agadez verkommt der Cam-



ERSATZTEILE FÜR DIE WÜSTE

Brems- und Kupplungsgriff, H4- und Rücklichtbirne, Gaszug, Kupplungszug, 10 Speichen und Nippel für Hinterrad, 2 Vorderradspeichen, 1 Kerzenstecker mit Kabel, Zündsteuerbox, 1 Vergaserfeder, 1 Vergasermembrane, 1 Radialdicht-ring, 1 Zylinderkopfdeckel, 2 Öl-/2 Luftfilter, 1 Schlauch vorne, 2 hinten, Montierpaste, 2 Zündkerzen, 1 Hinterraddecke, div. Sicherungen, Kleber, Isolierband, Reifenspray, Beilagscheiben, Schrauben, Dichtungen, Dichtmasse, Draht, Anschlußstück für Ölschlauch am Ölkühler, 1 Kupplungsscheibe, Flickzeug für schlauchlos/Schlauchreifen.

pingplatz „Oasis“ immer mehr, er war aber noch für drei Ruhetage gut, und auch die BMW wurde gepflegt. Viel brauchte sie nicht: einen Luftfilter, Speichen- und Schraubenkontrolle, der Ölverbrauch lag bei Null. In Niamey wurde eine Sicherung gewechselt. Es war wirklich nichts zu tun die ersten 6000 km bis Lomé, die Strecke war für die Maschine und damit auch für die Besatzung ein Kinderspiel gewesen.

Auf der Rückreise über Burkina Faso und Mali wurde das dann etwas anders: Regen, Frieren, endlose Wasserdurchfahrten auf Pisten, die Seenplatten glichen, Sandstürme und die Sandfliegenplage erschwerten das Leben.

In Lomé stand große Maschinenwartung im Seemannsheim auf dem ▶

Die Nachricht, daß der „weiße Mann mit dem großen Motorrad“ am Pirogen-Hafen in Mopti steht, verbreitet sich rasch im Dorf. Ein Motorrad ist hier eine Sensation

R 100 GS 25 000 KM

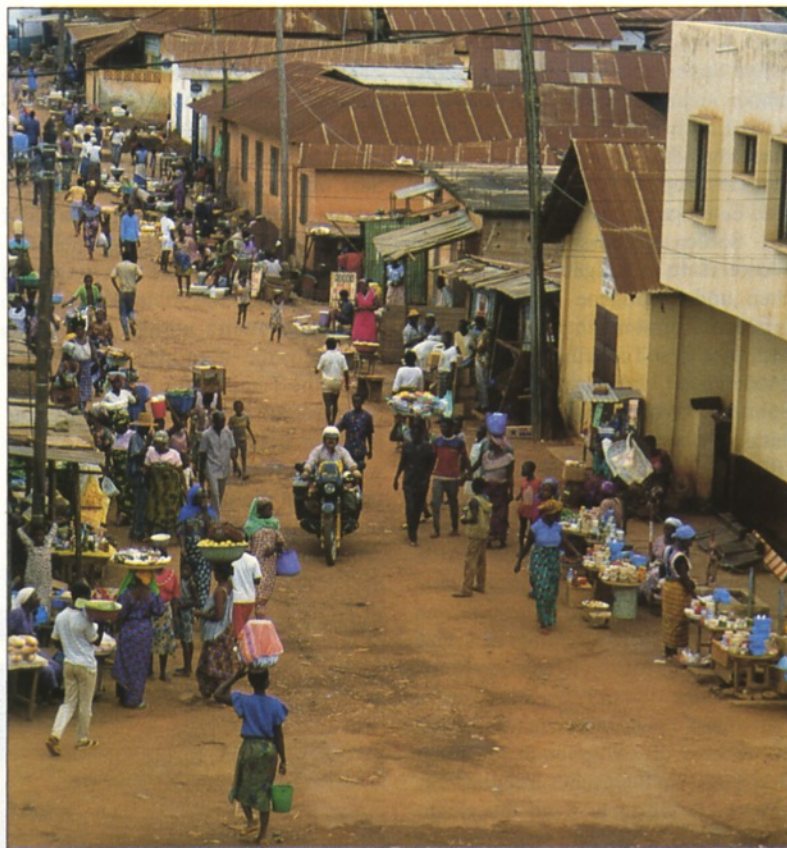
Programm; Motoröl-Filterwechsel, Ventile einstellen, Speichenkontrolle, Wasser aus dem Airconditioner für die Batterie, neue Zündkerzen und eine H4-Lampe. An dem kleinen Windschild waren die Schrauben verloren gegangen, es wurde mit Draht befestigt.

Von Natur aus faul, gestaltete sich mir die Inspektion angenehm: Kerzen, Vergaser, Zylinderkopf, Lichtmaschine, Batterie, alles ist sehr gut zugänglich, der Tank im Handumdrehen abgenommen. So ist die Wartung eine Freude ohne endlose, mühselige Demontage irgendwelcher Plastikteile.

Man hat doch wirklich wichtiges zu tun im fernen schwarzen Lande Togo mit seinen freundlichen Menschen als zu basteln. Hier ein Schwätzchen, da ein Späßchen, die Märkte durchstreifen, Musike im Biergarten, die Kochtöpfe durchzuschmecken, die Buschratte (Jakuti), eine heimische teure Spezialität abzunagen, die Vorräte aufzufüllen und Post zu versenden („Liebe Mutter, mir geht es gut...“).

Mali ist das schönste Land Afrikas,

Endlich ist Atakpamé in Togo erreicht. Langsam und vorsichtig wird die Stadt durchfahren, die Menschen sind nicht an viel Verkehr gewöhnt



Fotos: Folb, Archiv (1)



So eine zum Wüstenschiff aufgerüstete R 100 GS ist fast zu bedauern; mit Besatzung reitet locker eine halbe Tonne westliche Kultur durch den Sahara-Sand

und da ging es hin auf einsamer Strecke. Hinter Quagadougou begegnete uns ein Viehtransporter. Ich traute meinen Augen nicht: ein Motorradle zweckentfremdet, behängt mit 150 lebenden Perlhühnern, ich war fassungslos! Es folgten Mosquito-durchbissene Nächte und endlose Wasserdurchfahrten auf verlassener Piste, die BMW im Morast versunken: Gepäck runter, Äste unter das Motorrad und schieben, bis man auf die Zunge tritt. Mopti, Gao endlich, auf Asphaltstraßen durch eine wunderschöne Landschaft, was den Fotoapparat bewog, den Film nicht mehr zu transportieren. Ein Grund also, wieder hinzufahren.

Von Gao war die Piste nach Niamey/Niger seit zwei Monaten Regen-

TAUGLICH FÜR DIE WÜSTE: UM- UND AUSTRÜSTUNG

Die BMW R 100 GS ist als Reisemaschine für große Strecken und starke Beanspruchung geschaffen. Je nach Einsatzzweck empfehlen sich bescheidene Modifikationen. Im Prinzip ist das aber Geschmackssache, denn es geht auch ohne Umrüstung. Empfehlenswert sind:

1. **Zwei Benzineinfilter**, sie verhindern Vergaserverschmutzung.
2. **Drehzahlmesser und Sturzbügel**, bei der R 100 GS vorhanden.
3. **Federbein von White Power**: sehr bewährt, äußerst robust, aber hart.
4. **Vergaserpolster rechts** als Schienbeinschutz: Bastelarbeit.
5. **Kofferträger von Becker**: sehr stabil.
6. **Krauser-Koffer 40 Liter**: robust und sehr bewährt, schon drei große Reisen: Sahara/Togo, Indien-Singapur – und wieder zwei Saharadurchquerungen, die Koffer sind jetzt wegwerfreif, da sie auch als „Sturzbügel“ dienen.
7. **Harro-Tankrucksack**: der unerreichte König unter den Tanksäcken, ein absolutes Muß, sehr praktisch und stabil.
8. **Lenker verschmälert** um ca. 5 cm: der Wildfang wird so nicht zum Windfang, spart Sprit, verschmälert

die Fuhre und schont den Lenker bei einem Unfall.

9. **Tankdeckel abschließbar**: beruhigt ungemein, da keiner in den Tank spucken kann.

10. **Öltemperaturmesser als Ölmeßstab**: Beruhigend zur Kontrolle, wenn die Luft vor Hitze flirrt.

11. **Moosgummigriffe**: Fördert den komfortablen Zugriff.

12. **Brett**: vom Schreiner zugeschnitten, dient es als Ablage für einen großen Gepäcksack auf dem kleinen Heckgepäckträger.

13. **Abdeckblech**: unter dem Motor am Zentralständer bewahrt es den Radialdichtring vor schnellem Verschleiß.

14. **Reifen**: vorne Originalreifen oder Crossreifen. Hinten: Metzler Enduro II: hält recht lange, ca. 10–12 000 km, im Sand hat er aber Schwächen: Kompromiß. Michelin-Desert: robust, sehr gut im Gelände, aber schlecht auf der Straße.

15. **Kickstarter**: im Zweifel nützlich, aber übel!

16. **Großer Tank** von BMW (Paris-Dakar-Kit): 34 Liter: erhöht die Reichweite um ca. 100 km. Die Reifenmontiereisen werden in das zentrale Rahmenrohr unter den Tank geschoben, ebenso die Luftpumpe.

zeit blockiert, die Brücken weggeschwemmt, die Straße verschwunden. Die BMW schaffte es, Autos schafften es nur unter unsäglichen Mühen. Aber die Wasserdurchfahrten im Schlamm, der aufgewirbelte Sand und Staub begannen den Radialdichtring der Kurbelwelle aufzuarbeiten. Das Öl begann zu tropfen, die Kupplung geriet in Gefahr, eine Sahara-Wiederdurchquerung war so nicht möglich. Dieser Wellendichtring ist ein bekannter BMW-Boxer-Schwachpunkt. Deswegen hatte ich vorgesorgt und gleich zwei Ringe dabei.

Bis Mittag schien mir die Sonne auf die Glatze und der Bierverbrauch war hoch, aber nach sieben Stunden Schwingen-, Getriebe- und Kupplungsaus-/einbau war es geschafft. Den Wellendichtring hatte ich mit dem Kaffeebecher plan auf die Kurbelwelle geklopft und mich redlich bemüht, keinen Murks in der Hitze zu fabrizieren – man bekommt hier keine Ersatzteile, ein Fehler beendet die Reise. Normal erledigt man die Arbeit zu Hause in drei bis vier Stunden, aber die Hitze, die Hitze – und dann dazu das Bier!

Dann noch Motor-, Getriebe-, Kardanölwechsel, abschmieren, ein neuer Luftfilter, und die Maschine war wieder bereit. Die Polizei treibt in Niger ebenso wie in Togo auch BMW durchs Land. Eine bescheidene Nachfrage beim Gendarmerie-

Werkstattmeister, der dösend und faul in der Sonne düstete, ließ wenig Hilfe erwarten. Aber fahren wollte er die Maschine gleich, und so tröstete ich ihn bis nach der Reparatur – danach nichts wie weg! Dem BMW-Leiden der undichten Wellendichtringe kann man übrigens mit einem Abdeckblech unterhalb des Motors am Zentralständer abhelfen.

Dann zurück nach Agadez mit Tagesschnitten doppelt so groß wie mit einem Einzylinder und ohne große Anstrengung. In Agadez wurde aus Paris-Dakar-Beständen ein Hinter-

DIE BMW R 100 GS IST DEN EINZYLINDERN MEIST ÜBERLEGEN

radreifen aufgetrieben, denn der Enduro II von Metzeler zeigte nur noch wenig Profil. Mit einem Ersatzreifen hatte ich mich aus Gewichtsgründen wohlweislich nicht beschwert. Der Reifenwechsel geht gut, wenn man ein Zentralständerbein auf die Reifendecke stellt und so den Mantel von der Felge wuchtet. Beim Einbau ist viel Reifenpaste, zur Not Seifenlösung oder Haarshampoo nötig.

Die Kardanschwingen besticht durch Unauffälligkeit, und das spricht für sie. Es gibt kein spürbares Aufstellmoment beim Gasgeben, kein Verhärten oder Zusammensinken des Maschinenhecks beim Last-

wechsel, und das Fahrstuhlgefühl ist weg. So gesehen ist der teure Paralever alles in allem eine nützliche Innovation und Investition. Dem Kettenspannen und Fetten, dem Mitschleppen von Ersatzketten, Ketten-spray und Zahnkränzen weinen wir keine Träne mehr nach.

Die vordere Bremse arbeitet ausgezeichnet, eine Zweifingerbremse, dem ihr hinteres Pendant aber um einiges nachsteht. Nur mit kräftigem Tritt ist diese zum Verzögern aufzumuntern. Im Sand und bei Nässe hat das sogar Vorteile, denn es verhindert ein zu rasches Blockieren des Hinterrades.

Nach Agadez, also wieder das Eintauchen in den Sonnenglast einer lebensfeindlichen Landschaft. Km-Stand 21 050, dem Inferno aus Sand und sengender Hitze ausgesetzt, wo die Sonne faule Äpfel speit und der Mensch nicht mehr bedeutet als ein sinnloses Geräusch, welches das Meer der Stille durchbricht.

Die Ellbogengelenke vom Steuern, das linke Daumengelenk vom ewigen Kuppeln zerschissen, zeigte der Fahrer Spuren der Abnutzung. Endlich Tamanrasset, ein gebrochener und geschweißter Kofferträger. In Salah, die Freudlosigkeit des arabischen Afrikas, die beschriebene Bastelei am Hinterrad. Sandstürme und dann ein Sturz auf einer Dieselöllache im Atlasgebirge. Die Maschine schlitterte auf Sturzbügel und Krauserkoffer dahin, an der Besatzung ein paar Schürfwunden, die noch lange vor sich hinschwärten.

Es war der Tag des Aufruhrs in Algerien, als wir in Algier mit dem Schiff ablegten. Zunehmende Perspektivlosigkeit der zahllosen jungen Leute ohne Arbeit in einem Land, dessen Bevölkerung sich innerhalb von 25 Jahren mehr als verdoppelt hat, sind die Hauptursache.

In Marseille angekommen war Hafenarbeiterstreik. Das Entladen des Schiffes war blockiert, es bleibt einem auch nichts erspart! Soll man den Zug nehmen? Endlich wird die Blockade aufgehoben, und auf der Autobahn geht es zurück. Nach zahlreichen Sahara-Durchquerungen war ich noch nie mit einer so gesunden Maschine auf der Heimfahrt, und ich brauchte sie nicht zu schonen. Nach 15 000 km schwerster Belastungen war das Motorrad gesund wie zuvor: Wie ein Pfeil flog ich daher, als ob ich selber einer wäre.

Zurück in die Süße der Heimat, des Federbettes, des rastlos laufenden Wasserhahnes und der treuen BMW im Stall.



In der Sandebene von Nord-Niger lädt die glatte Piste zu forscher Gangart ein. Hier kann man schon mal mit 130 Sachen auf der Uhr Kilometer machen

TECHNISCHE DATEN

Leistung

44 kW (60 PS) bei 6500/min, maximales Drehmoment 76 Nm bei 3750/min

Motor

Luftgekühlter Viertakt-Zweizylinder-Boxer, pro Zylinder zwei, über eine unterliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile, Kurbelwelle längs zur Fahrtrichtung gleitgelagert, Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, elektrischer Anlasser, Bohrung x Hub 94 x 70,6 mm, Hubraum 980 cm³, Verdichtung 8,5, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 15,3 m/s, Ventilspiel bei kaltem Motor: Einlaß 0,10 mm, Auslaß 0,20 mm (bis 1000 km jeweils 0,05 mm mehr)

Vergaser

Zwei Bing-Gleichdruckvergaser mit 40 mm Durchlaß, Papier-Luftfilter

Elektrische Anlage

Drehstromlichtmaschine, elektronisch geregelt und gleichgerichtet, Nennspannung 12 Volt, Leistung 280 Watt, Batteriekapazität 25 Ah, Schweinwerferdurchmesser 140 mm, Glühlampe H4 55/60 Watt, kontaktlose Transistor-Spulenzündung (TSZH), Zündzeitpunkt statisch 6 Grad vor OT bei 800 bis 1000/min, dynamisch 32 Grad vor OT bei 3000/min, Zündkerzen Bosch W 7 D, Beru 14-7D, Champion N-9 Y, Elektroabstand 0,6 bis 0,7 mm

Kraftübertragung

Mechanisch über Seilzug betätigte Einscheiben-Trockenkupplung



BMW R 100 GS

lung, Primärtrieb am Getriebe über schrägverzahnte Stirnräder, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über Kardanwelle mit zwei Gelenken und Momentabstützung (Paralever), Getriebestufen incl. Primärübersetzung: 4,4/2,86/2,07/1,67/1,5, Sekundärübersetzung 3,09

Fahrwerk

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit angeschraubtem Heckteil, Lenkung, Einarmschwinge und Paralever-Gelenk in Kegelrollenlagern geführt, vorn Marzocchi-Telegabel mit 40 mm starken Standrohren, hinten Monolever-Federbein, Federweg vorn 225 mm, hinten 180 mm, Radstand 1513 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 101 mm

Räder und Reifen

Kreuzspeichenräder mit Leichtmetallfelgen, vorn eine Scheibenbremse, hinten Trommelbremse, Bremsdurchmesser vorn 285 mm, hinten 200 mm, Felgenreife vorn 1.85-21 MT, hinten 2.50-17 MT, Bereifung schlauchlose Metzeler-Niederquerschnittreifen Typ Enduro 4, vorn 90/90-21, hinten

130/80-17, Reifendruck vorn 2,2 bis 2,5 bar, hinten 2,5 bar bis 2,9 bar, Gelände: vorne 1,4 bar, hinten 1,6 bar

Abmessungen und Gewichte

Größte Länge 2290 mm, größte Breite 830 mm (ohne Spiegel), größte Höhe 1165 mm, Bodenhöhe 210 mm, Lenkerbreite 830 mm, Lenkerhöhe 830 mm, Sitzhöhe 850 mm, Sitzbreite/länge 260/785 mm, Tankinhalt 26 Liter, davon 4,7 Liter Reserve, Gewicht fahrfertig, vollgetankt 226 kg, zulässiges Gesamtgewicht 420 kg

Füllmengen

Motorölmenge 2,25 l SAE 20 W 50, Getriebeöl 0,8 l SAE 90 Hypoid, Hinterachs-Getriebeöl 0,26 l SAE 90 Hypoid, Marzocchi-Telegabel-Öl (Shell Italien EB/B/33), bei Wechsel 410 cm³ rechts, 440 cm³ links, Neufüllung nach Demontage 470 cm³, Bremsflüssigkeit mindestens DOT 4

Meßwerte

Höchstgeschwindigkeit 175 km/h, Kraftstoffverbrauch: Piste 9,1 l/100 km, 175 km/h = 10,5 l/100 km (2 Pers. + Gepäck) 140 km/h = 8,5 l/100 km (2 Pers. + Gepäck) 100 km/h = 7,5 l/100 km (2 Pers. + Gepäck) Solo ca. 0,5 l/100 km weniger. Ölverbrauch 0,15 Liter

Preis

12990 Mark plus Nebenkosten (ca. 400 Mark)

Hersteller

BMW Motorrad GmbH, Triebstraße 32, 8000 München 50, Telefon 089/389 50