



Radikal-Kur

In neun Jahren wurden knapp 14.000 Modelle der BMW R 80 gebaut. Die von Thomas Stuhldreier allerdings dürfte heute relativ einzigartig sein.

Zum ersten Mal begegnet bin ich Thomas und seiner BMW am alten Bahnhof in Hilgen, einem Stadtteil von Burscheid im Bergischen Land. An jedem Sonntagvormittag – schönes Wetter vorausgesetzt – trifft sich dort die Oldtimerszene auf zwei und vier Rädern, und wann immer ich Zeit und Gelegenheit habe, mir den Tag derart zu versüßen, mache ich mich auf den Weg dorthin. Der große Platz ist in der Regel überreich mit altem Blech ge-

füllt, und auch wenn sich der weitaus größte Teil der Fahrzeuge im Originalzustand befindet, so stolpert man bisweilen doch auch über den einen oder anderen Umbau, insbesondere in der Motorradecke. So war ich beim Umherschlendern Ende letzten Jahres auch an der BMW hängen geblieben und mit Thomas ins Quatschen gekommen.

»Ähm ... und was war das ursprünglich mal?« Ich habe es aufgegeben, selber erkennen zu wollen, welches Serienmodell dereinst

einmal hinter einem Umbau schlummerte. Zumal dann, wenn augenscheinlich bei einem Projekt kein Stein auf dem anderen geblieben ist. BMW, Monolever – so weit, so gut. Aber sonst ...? »R 80, Erstzulassung Mai 85«, macht Thomas mich schlau, und ich krame in meiner Erinnerung nach einem Bild vom Urzustand, werde jedoch lange nicht fündig – langweilige Motorräder verdränge ich verhältnismäßig schnell ins Unterbewusstsein. Und was BMW da im Jahr 1984 der Motorradwelt zum Spielen hinstellte, hatte allemal das Zeug dazu, schnell wieder vergessen zu werden.

Tatsächlich wollte man mit der R 80 in erster Linie mal den Straßenboxer am Leben erhalten, irgendwie halt. Erst ein Jahr zuvor hatte man mit dem 1000-cm³-Vierzylinder der neuen K-Baureihe den Aufbruch in eine neue Ära gewagt, was angesichts der in Sachen Hubraum, Zylinderzahl und Leistung davongeeilten Konkurrenz auch dringend geboten war. Außerdem konnten

die betagten luftgekühlten 1000er-Großboxer nur mit hohem Aufwand noch mit den immer strengeren Abgas- und Geräuschvorschriften in Einklang gebracht werden, weshalb man sich im Top-Segment allein auf den neuen Vierer konzentrierte. Was im Übrigen durchaus von Erfolg gekrönt war, denn die drei K-Modellvarianten RS, RT und LT hatten bis Ende des Jahres 1984 schon mehr als 30.000 Käufer gefunden.

Das Rahmenkonzept hatte man aus der Reise-Enduro R 80 G/S übernommen

Dennoch wollte man den Zweizylinder-Boxer nicht komplett aus dem Ring holen, und dafür gab es gute Gründe. Da war einerseits der eher traditionell angehauchte Teil der Kundschaft, der mit dem »fliegenden Ziegelstein« – wie die große »K« schon bald verballhornt wurde – so rein gar nichts anfangen konnte und der Marke womöglich den Rücken gekehrt hätte, würde man dem Boxer als reines Straßenmodell nun ganz und gar abschwören. Andererseits musste auch ein Modell im mittleren Preissegment her, denn bis die dreizylindrige K 75 auf der Bildfläche erschien, sollten noch zwei Jahre vergehen.

So besetzte man die Boxer-Sparte mit dem neu entwickelten Straßenmodell R 80. Das Rahmenkonzept hatte man aus der noch immer erfolgreichen Reise-Enduro R 80 G/S übernommen, es dabei aber gründlich überarbeitet. So wurde der Rahmen nun erstmals aus Rundrohren zusammengebaut, und das Einzelfederbein lenkte direkt am Achsantrieb an und nicht mehr an der Schwinge. Den in Abgas- und Ansaugtrakt überarbeiteten Motor hatte man aus der R 80/7 entnommen, die Idee für den Vorderbau samt Bremsen steuerte die K 100 bei. Auch Gussfelgen und Anbauteile wurden neu gestaltet, erinnerten aber immer noch sehr an die klassischen BMWs.

So erschien der kreuzbrave Boxer im eher leistungsorientierten Motorradmarkt Mitte der Achtzigerjahre eher bieder, um nicht zu sagen: altbacken. Um nur kurz ein paar Protagonisten dieser Zeit ins Gedächtnis zu rufen: Honda hatte noch immer die CB 900 F Bol d'Or im Programm, andererseits aber auch schon die VFR 750 F mit ihrem V4 ins Rampenlicht gerollt. Kawasaki bediente die Sporttouring-Fraktion mit der GPZ 900 R, die nicht nur den ersten flüssigkeitsgekühlten Vierzylinder mit gleich 16 Ventilen in die

Motorradwelt gebracht hatte, sondern außerdem auch erstmals die Modellbezeichnung Ninja. Yamahas XJ 900 F wirkte dagegen schon fast wieder bodenständig, brachte aber auch stramme 97 PS ans Hinterrad.

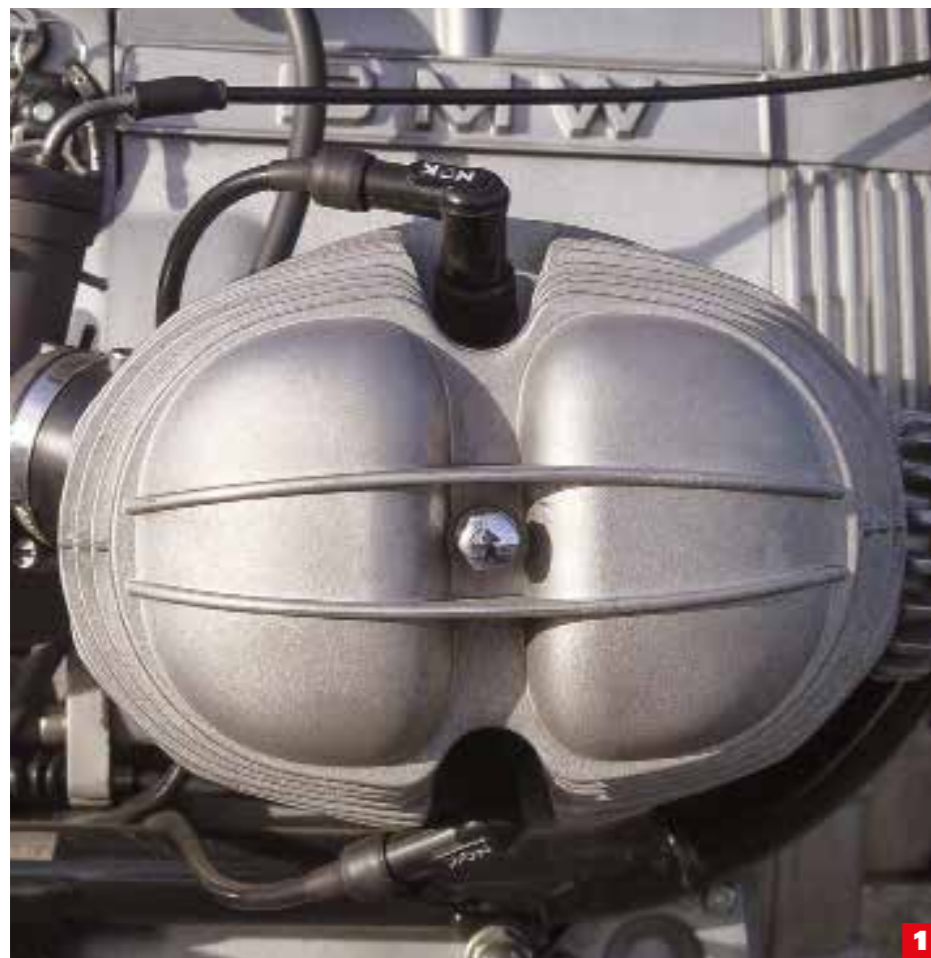
In diesem Umfeld wirkte die R 80 mit ihren 50 PS und ihrer Behörden-Ausstrahlung wie das manische Festhalten am Vernünftigen. Nichts jedenfalls, was einen wirklich mitreißen könnte. Der Preis von gut 10.000

Mark war auch kein Sonderangebot, doch trotz all dieser offensichtlich nur vermeintlichen Handicaps hielt sich die R 80 gut neun Jahre lang im Programm und machte in der RT-Variante sogar eine kleine Karriere.

Nun haben wir uns also die Ur-R-80 noch einmal ins Gedächtnis geholt, nur um all diese Bilder jetzt schnell wieder aus dem Kopf zu kriegen. Denn in Thomas' R-80-Scrambler ist wahrlich kein Biedermann



1 Meins: Thomas Stuhldreier mit seiner R 80 Scrambler. **2** Kräftig: Vorn kneift eine Vierkolben-Bremse von Triumph in 320er-Brembo-Scheiben. **3** Vom Biedermann zum Brandstifter: In ihrem neuen Scrambler-Look hat die R 80 deutlich an Ausstrahlung gewonnen. **4** Mitbring-sel: TT-Aufkleber. **5** Jetzt bitte mal tief einatmen: offene Dell'Ortos. **6** Original: Der Serienlook war dann doch eher »vernünftig«. **7** Knackig: ganz neue Heckansicht der R 80.



mehr zu erkennen. Für den Radikal-Umbau zeichnet das Team von Manfred Schmitz in Wassenberg verantwortlich, der unter dem Label »Moto Schmitz« vor allem in der Guzzi-Szene schon lange kein Unbekannter mehr ist. Seit Jahrzehnten schon optimiert er klassische Guzzis, baut sie im Original wieder auf oder reduziert sie auf das Wesentliche, was auch immer der Kunde halt wünscht. Doch scheucht er auch andere Fabrikate nicht aus der Werkstatt, und so erledigte er auch diesen BMW-Job überaus gründlich.

Denn es würde zweifellos deutlich schneller gehen, all die Komponenten des Motorrads aufzuzählen, an denen nichts verändert wurde. Aber wir haben ja Zeit, und so beginnen wir zunächst mit den Eye-Catchern: Der inzwischen ikonische Tank stammt von einer altherwürdigen R 75/5, wurde komplett überarbeitet und neu lackiert. Die Edelstahl-Krümmen der hochgezogenen Auspuffanlage entstanden in Handarbeit bei Moto Schmitz, ausatmen darf der Boxer jetzt durch zwei formschöne Lafranconi-Endschalldämpfer. Doch auch das Luftholen funktioniert an Thomas' R 80 nun etwas anders, denn die serienmäßigen

Bing-Vergaser mussten zwei 36er-Dell'Ortos weichen, die durch zwei offene Trichter mit Flammsieb die Luft ansaugen.

Die Gabel stammt aus einer Triumph Speed Triple und wurde zusätzlich mit LSL-Gabelbrücken verstärkt, auch die Vierkolben-Sättel arbeiten üblicherweise an einem Modell aus Hinckley. Vorn wie hinten wurden die K-60-Scout-Reifen von Heidenau auf 2.50 x 18 Zoll große Speichenfelgen aus dem Hause Excel aufgezogen, die Nabe im Vorderrad kommt von einer Moto Guzzi, die im Hinterrad – das sich an einem Wilbers-Gasdruckstoßdämpfer abstützt – kommt aus der R 100 G/S.

Ein 980-cm³-Satz von Siebenrock steigert die Leistung von 50 auf 64 PS

Doch auch das Triebwerk wurde optimiert. Die Gehäuse von Motor und Getriebe wurden glasperlgestrahlt, im Inneren fand ein 980-cm³-Satz von Siebenrock Platz, der die Leistung der R 80 von dereinst 50 auf nunmehr rund 64 PS steigert. Dazu wurden

ihm noch eine große einteilige Ölwanne und eine elektronische Doppelzündung spendiert. Überhaupt wurde die gesamte Elektrik erneuert, eine M-Unit von motogadget kümmert sich nun um das Management, auch die Schalter links wie rechts, der stylische Digitaltacho und die LED-Blinker kommen von motogadget. Im geänderten Batterieträger sitzt nun eine Gel-Batterie.

Die Scrambler-Sitzbank ist auf einem geänderten Rahmenheck verschraubt und wurde bei Moto Schmitz maßgefertigt, dort entstanden auch die Schutzbleche vorn und hinten, die ebenfalls von einem individuellen System gehalten werden. Auch den Kennzeichenhalter sowie weitere Alu-Kleinteile und -Abdeckungen fertigte man bei Moto Schmitz selber. Bleiben noch der breite Lenker und die Fußrastenanlage, beides steuerte LSL bei. Abgesehen von den Stahlflexbremsleitungen und dem Classic-Scheinwerfer müsste es das jetzt aber gewesen sein.

Und weil auch der Rahmen sowie diverse weitere Teile kunststoffbeschichtet wurden, wird der BMW im dazugehörigen Wertgutachten ein »neuwertiger Zustand« attestiert. Das ist inzwischen rund vier Jahre alt, zudem

hat die BMW seitdem schon etliche Kilometer abgeritten, und doch sieht sie noch immer so aus, als sei sie gerade gestern erst von der Hebebühne genommen worden. Dabei stehen inzwischen selbst ausgedehnte Ausflüge zur Isle of Man in ihrem Fahrtenbuch, doch als ich Thomas auf die einschlägigen Aufkleber auf den Schutzblechen anspreche, schüttelt er nur lachend den Kopf: »Da war ich selber noch gar nicht, will aber baldmöglichst mal da hin. Die Aufkleber sind noch vom Vorbesitzer, der ist mit der BMW dort gewesen. Aber irgendwann musste er dann unbedingt auf eine R nineT umsteigen und hat die R 80 zum Kauf angeboten. Da hab ich nicht wirklich lange überlegt.« Ich versuche mir vorzustellen, was einen dazu bringen kann, ein derart formidables Einzelstück gegen neoklassische Stangenware einzutauschen, doch will mir das nicht auf Anhieb gelingen. Aber wer weiß schon, wie die R nineT inzwischen aussieht?

Thomas kann es nur recht sein, denn wenn er in seiner durchaus bewegten persönlichen Motorradhistorie auch schon so manches Schmuckstück in der Garage hatte, so war doch noch kein derart radikaler Umbau dabei. Dabei hält er es generell mit den klassischen Linien, weshalb sich der Scrambler seinen Stellplatz auch mit einem Morgan Plus 8 teilen muss – »bei sonnigem Wetter bin ich deshalb manchmal hin- und hergerissen.« Also manche Sorgen möchte man ja schon gerne teilen ...

Text & Fotos: Uli Böckmann

- 1 Doppelstecker:** Der Zündfunke kommt jetzt von gleich zwei Seiten.
- 2 Alles eingetragen:** LED-Lenkerendblinker von motogadget.
- 3 Ganz klassisch:** Der Tank saß in seinem ersten Leben auf einer R 75/5.
- 4 Italienisch:** Die Vorlieben des Erbauers sorgen an der BMW für ungewöhnliche Logos.
- 5 Radikal:** An der 34 Jahre alten BMW R 80 blieb kein Stein auf dem anderen.



BATTLAX SPORT TOURING T31

Testfazit der Zeitschrift Ride in der Ausgabe April 2018: Die T 31 fühlen sich wirklich sportlich an, verfügen aber trotzdem über ein beeindruckendes Maß an Grip auf nasser Straße, sowie hohen Komfort und sichere Stabilität. Sie generieren ein gutes Gefühl vom ersten Meter an. Auch die Einfahrzeit ist schnell erledigt. Innerhalb von zwei Runden ist der Reifen auf Temperatur. Sie verbessern das Fahrgefühl im Vergleich zu den OE Reifen. Akkurates Handling mit wenig Kraftaufwand und exzellentem Feedback sowie hohe Lenkpräzision unter allen Bedingungen. Speziell in tiefen Pfützen performed der Reifen hervorragend. Das Wasser wird einfach abgeleitet. Exzellenter Grip und sicheres Gefühl übersetzen sich für den Fahrer als Sicherheit.

Aktion!
Kaufe einen Satz
BATTLAX T31
bei einem
Biker's Club Händler
und erhalte kostenlos
einen Rollbag dazu.



Teilnehmende Biker's Club-Händler und Teilnahmebedingungen finden Sie auf <http://motorrad-aktion.bridgestone.de/>