

SIEBENROCK®

für BMW Enthusiasten





SIEBENROCK

EDITORIAL

EDITORIAL / EDITORIALE

D >> Die „Szene“ rund um die klassischen BMW-Boxer ist lebendiger denn je. Immer mehr junge Menschen begeistern sich für die charakterstarken Zweiventiler, ältere „Windgesichter“ hegen und pflegen ihre Schätzchen liebevoll. Dies haben wir zum Anlass genommen, diesmal keinen klassischen Ersatzteil-Katalog zu machen, sondern ein Magazin für Boxer-Enthusiasten, die gerne hinter die Kulissen schauen möchten.

Für Sie beleuchten wir die Hintergründe und zeigen die Akteure. Sie erfahren aus erster Hand, wie die legendäre R 80 G/S entstanden ist oder was den Mythos „Krauser“ ausmacht. Schauen Sie unseren Lieferanten über die Schulter und entdecken Sie Produkte, Tipps und Tricks, die Ihren Boxer technisch optimieren, optisch verschönern oder einfach für mehr Fahrspaß sorgen.

Blättern Sie um und tauchen Sie ein in die wunderbare Welt der klassischen BMW-Boxer. Wir wünschen Ihnen viel Spaß dabei.

P.S. Alle Ersatzteile für Ihre BMW sowie die aktuellen Preise finden Sie in unserer Preisliste.

E >> The „scene“ around the classic BMW boxer is now more alive than ever. More and more younger people come to like the characterful twovalve boxers, older enthusiasts cherish their beloved „babies“. We took this as an opportunity not to make a classic spare parts catalogue this time but instead a magazine for the fans out there who want to look behind the scenes.

For you, we show the background facts, the actors and much more. You get first-hand knowledge of how the legendary R 80 G/S was born or learn what lies behind the mythos „Krauser“. Look over the shoulders of our manufacturers and discover products, tips and hints to optimize your boxer or just make riding more fun.

Turn the page and dive into the wonderful world of classic BMW boxers. We wish you a lot of fun.

P.S. In our current price-list you find all spare parts for your BMW including prices.

I >> L'ambiente intorno alla classica Boxer BMW non è mai stato tanto „vivace“. Sempre più giovani si appassionano alla potente e caratteristica due valvole, mentre i motociclisti „consumati dal vento“ curano e proteggono affettuosamente il loro tesoro. Questo è stato il motivo che ci ha spinti a non realizzare un catalogo ricambi classico, ma piuttosto una rivista per appassionati della Boxer, che gettano volentieri uno sguardo dietro le quinte. Per voi illuminiamo i retroscena e presentiamo gli attori. Scoprite come è nata la leggendaria R 80 G/S o in cosa consiste il mito „Krauser“. Osservate i nostri fornitori durante il lavoro e scoprite prodotti, idee e consigli su come ottimizzare tecnicamente la vostra Boxer, migliorarne il look o semplicemente aumentare il piacere alla guida. Sfogliando la rivista immergetevi nel meraviglioso mondo della classica Boxer BMW. Vi auguriamo buon divertimento.

P.S. Nel nostro listino prezzi troverete tutti i ricambi per la vostra BMW con i relativi prezzi aggiornati.



Foto: Osswald

Jochen Siebenrock

D >> Ingenieur & Unternehmer
E >> Engineer & entrepreneur
I >> Ingegnere e imprenditore

INHALT CONTENT CONTENUTI



001 Editorial
002 Inhalt
004 News
014 Leistungssteigerung
026 Designer Hans A. Muth
040 Ventildeckel
042 Ventile
044 Vergaser
046 Rund ums Öl
048 Elektrik
050 Auspuffsysteme
058 Getriebe
060 Bremsen
062 Züge
064 Stahlflex
066 Die Väter der G/S
074 G/S Born to life
078 G/S Baukasten
080 G/S Instrument
082 S-Cockpit
084 Tachogehäuse
086 Sturzbügel
088 Gepäck
096 Sitzbänke
108 Pflegemittel
110 Fahrwerk
116 MKM „001“
120 Spirit of Boxer
122 Krauser
124 Laslo Peres Bike

001 Editorial
002 Content
004 News
014 Performance Tuning
026 Designer Hans A. Muth
040 Valve Cover
042 Valves
044 Carburetor
046 Oil
048 Electrical
050 Exhaust Systems
058 Transmission
060 Brakes
062 Trains
064 Stahlflex
066 The Fathers of the G/S
074 G/S Born to life
078 G/S construction kit
080 G / S Instrument
082 S-Cockpit
084 Tachometer housing
086 Sturzbügel
088 Luggage
096 seats
108 Cleaners
110 Chassis
116 MKM „001“
120 Spirit of Boxer
122 Krauser
124 Laslo Peres Bike

001 Editoriale
002 Contenuti
004 Notizie
014 Performance Tuning
026 Progettista Hans A. Muth
040 Coperchio della valvola
042 Valvole
044 Carburatore
046 Olio
048 Electrical
050 Sistemi di Scarico
058 Trasmissione
060 Freni
062 Treni
064 Stahlflex
066 I Padri della G/S
074 G/S Born to life
078 G/S kit di costruzione
080 G/S Instrument
082 S-Cockpit
084 Abitazioni contagiri
086 Guardia
088 Deposito
096 Posti a sedere
108 Cleaners
110 Chassis
116 MKM „001“
120 Spirit of Boxer
122 Krauser
124 Laslo Peres Bike

IMPRESSUM

HERAUSGEBER:

SIEBENROCK GMBH

Wertstr. 34
73240 Wendlingen

GESCHÄFTSFÜHRER & V.I.S.D.P.:

Dipl. Ing. **HANS-JOACHIM SIEBENROCK**

Telefon +49 7024 4688-0
info@siebenrock.com

OBJEKTLEITUNG:

Dipl. Ing. **HARRIET SIEBENROCK**

GESAMTKONZEPT:

CREATIVE MOTO UG

Dörndichweg 3
55566 Bad Sobernheim

LAYOUT, FOTOS, LITHO:

TOMMY WEINZ,

sonst siehe Fotoangaben

SATZ:

HUBERTUS SCHNEIDER

TEXTE:

B,WERT KOMMUNIKATION

Birgit Werthebach
Schlachthofstr. 23-25
70188 Stuttgart

ÜBERSETZUNGEN:

MERTES SPRACHENDIENST

Obere Schwemmbach 10
65375 Oestrich-Winkel
&

B,WERT KOMMUNIKATION

Birgit Werthebach

DRUCKEREI:

KOHLHAMMER DRUCK

Augsburger Straße 722
70329 Stuttgart



HC¹ RADIAL
MASTER CYLINDER

280 g

STREET KING

Andi R.
World Stunt Champion

Der brandneue HC¹ Radial Geberzylinder macht gute Bikes noch besser.
Ob als Kupplung oder als Bremse. Mit der patentierten MAGURA HCT
Technologie sorgt diese kompakte Radialarmatur für mehr Fahrspaß,
Sicherheit und Komfort. Jetzt online informieren unter hc1.magura.com

The brand new HC¹ radial master cylinder makes good bikes even better.
Whether as clutch or brake, with patented MAGURA HCT technology this
compactly-designed radial fitment provides more riding pleasure,
safety and comfort. Get the information now online at hc1.magura.com

POWERED WITH



MAGURA

MAGURA.COM

GETRIEBESCHUTZ

GEARBOX GUARD / PROTEZIONE DEL CAMBIO



D >> Die häufigste Ursache für Getriebeschäden ist Wassereintritt an der Abdeckung der Tachowelle. Unser Getriebeschutz verhindert dies durch die neukonstruierte Form zuverlässig.

E >> The most common cause of gearbox damage is water penetration on the cover of the speedometer cable. Our gearbox guard prevents it reliably with its newly engineered shape.

I >> I principali danni al cambio sono dovuti alla penetrazione di acqua attraverso la copertura dell'albero del tachimetro. Grazie alla forma di nuova costruzione la nostra protezione evita questi danni in modo affidabile.

VON 100 AUF 0

FROM 100 TO 0 / DA 100 A 0

D >> Originale Optik, moderne Technik, mehr Sicherheit: Die legendäre vernietete Bremsscheibe feiert ihr Comeback. Als echtes Siebenrock-Produkt nutzt die verbesserte Neuauflage die aktuellen technischen Möglichkeiten um den Charme vergangener Tage mit den heutigen Ansprüchen an Funktion und Sicherheit in Einklang zu bringen. Zirkular geschliffen für eine deutlich bessere Bremswirkung und einen sauberen Rundlauf. Erhältlich in vier Varianten, natürlich mit ABE - siehe Seite 61.

E >> Original design, state-of-the-art technology, more safety: The legendary riveted brake disk is enjoying a comeback. The improved reissued genuine Siebenrock product uses the current technical possibilities to combine the charm of days gone by with today's demands for function and safety in harmony. Cylindrically ground for clearly improved braking and clean concentricity. Available in four versions, with general operating permit, of course - see page 61.

I >> Look originale, tecnica moderna, maggiore sicurezza: il leggendario disco del freno rivettato festeggia il suo comeback. Come vero prodotto Siebenrock la nuova versione migliorata utilizza le moderne possibilità tecniche per coniugare il fascino del passato con le attuali esigenze in termini di funzionamento e sicurezza. Per un'azione frenante decisamente migliorata e una concentricità e planarità perfette il disco del freno è levigato circolarmente. È disponibile in quattro versioni, naturalmente con certificazione di omologazione - vedi a pagina 61.





WIR HALTEN DIE LEIDENSCHAFT LEBENDIG...

... maßhaltig, nachhaltig und werthaltig!

Seit über 20 Jahren gemeinsam erfolgreich unterwegs – Krauser und Hepco&Becker!

Heute entwickelt und fertigt Hepco&Becker eine breit gefächerte Auswahl an Zubehör für über 100 BMW Modelle ab 1973.



HEPCO&BECKER GmbH
An der Steilmauer 8
66055 Pirmasens

Tel. 06331 1453 100

Fax. 06331 1453 120

mail: vertrieb@hepco-becker.de

www.hepco-becker.de

NEUE SCHALTZENTRALE

NEW NERVE CENTER / NUOVO COCKPIT



D >> Das Siebenrock S-Cockpit „Touring“ verbindet den beliebten Café racer-Look für die klassischen Boxer mit echten Tourerqualitäten. Die lenkerfeste Verkleidung für alle Boxer der Baureihen /6 und /7 sowie die Monolever-Modelle bis Bj. 1995 fällt nämlich im Bereich des Lenkers großzügiger aus, so dass der Fahrer wesentlich aufrechter, bequemer und ergonomischer sitzt, ohne auf die originale Optik verzichten zu müssen. Weitere Details auf Seite 82.

E >> The Siebenrock S-Cockpit „Touring“ combines the popular café racer look for the classic Boxer with genuine touring bike qualities. The fork-mounted fairing for all Boxers from series /6 and /7 and monolever models built in 1995 and earlier is a little more generous in the handlebars area, meaning that the rider sits much more upright, more comfortably and more ergonomically without having to sacrifice the original look. See page 82 for more details.

I >> Il cupolino Siebenrock S Cockpit „Touring“ coniuga l'amato look della classica Boxer con le vere qualità di una granturismo. La carenatura fissata al manubrio di tutte le Boxer delle serie /6 e /7 e dei modelli Monolever fino all'anno di costruzione 1995 è ora più generosa nella zona del manubrio e consente quindi al conducente di sedere più diritto, più comodo e in modo più ergonomico senza rinunciare al look originale. Per ulteriori dettagli vedi a pagina 82.

ÖL-TRICHTER

OIL FUNNEL / IMBUTO PER L'OLIO



D >> Damit wird Öl einfüllen zum Kinderspiel: Der Siebenrock Öleinfülltrichter aus flexiblem, faltbarem Hochleistungs-Polymer passt in jede Lücke. Mehr auf Seite 47.

E >> With the new Siebenrock oil funnel it's a child's play to refill oil. The funnel is made of flexible, foldable high performance polymer and fits in every gap. More on page 47.

I >> Con questo imbuto rabboccare l'olio diventa un gioco da ragazzi: l'imbuto Siebenrock realizzato in polimero d'alta qualità flessibile e piegabile può essere infilato in ogni spazio libero. Ulteriori informazioni a pagina 47.

Stahlflexleitungen für mehr als 1800 Modelle

Mit ABE für fast alle Modelle - Sonderanfertigungen innerhalb 24 Stunden - Teflonseele von Du Pont



Melvin GmbH
Schiltachstr. 28 - D-78713 Schramberg
Telefon: 0 74 22 / 278-170
Telefax: 0 74 22 / 278-178
Internet: www.melvin.de
E-Mail: info@melvin.de

- Stahlflexleitungen mit ABE für jeden Motorradtyp (mehr als 1800 Modelle)
- Bremsflüssigkeit
- Zubehör

FAHRWERKSOPTIMIERUNG

CHASSIS OPTIMIZATION / OTTIMIZZAZIONE DELLO CHASSIS



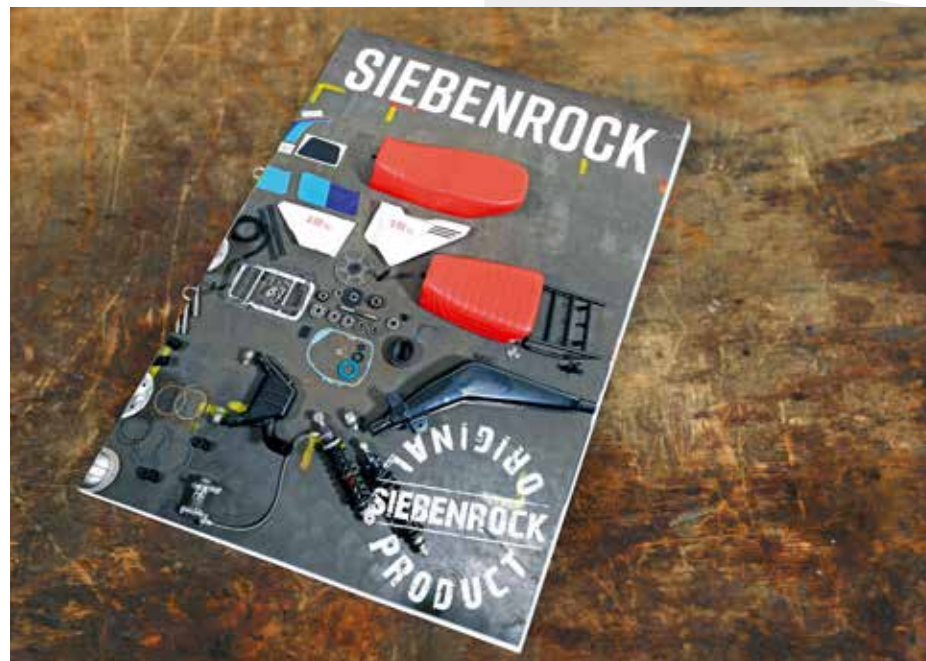
D >> Die neuen VarioShock-Federbeine werden von HH Race-Tech exklusiv für Siebenrock entwickelt. Sie sind um plus/minus 10 mm in der Länge verstellbar - ganz einfach von außen und ohne Spezialwerkzeug. So können BMW-Fahrer ihr Motorrad im Handumdrehen an die eigenen Bedürfnisse anpassen. Mehr auf Seite 115.

E >> The new VarioShock fork legs are developed exclusively for Siebenrock by HH Race-Tech. The length can be adjusted by plus/minus 10 mm - very easily from the outside and without special tools. This way, BMW riders can adapt their motorcycles to their own requirements in an instant. More on page 115.

I >> I nuovi ammortizzatori VarioShock sono sviluppati da HH Race-Tech in esclusiva per Siebenrock. Possono essere regolati in lunghezza con un margine di circa 10 mm - facilmente e senza attrezzi speciali. I conducenti di una BMW possono così adeguare velocemente la moto alle loro esigenze specifiche. Ulteriori informazioni a pagina 115.

PREISLISTE

PRICE LIST / LISTINO PREZZI



D >> Sämtliche Produkte in allen erhältlichen Varianten und Modellzuordnungen, Artikelnummern und Preise: In unserer aktuellen Preisliste finden Sie einen übersichtlichen Gesamtüberblick über unser Sortiment sowie alle Informationen, die Sie zum Aussuchen und Bestellen brauchen.

E >> All products in all available variants and model assignments, complete with item numbers and prices: In our price list you will find a clear overview of our product range as well as all the information you need for selecting and ordering.

I >> Tutti i prodotti in tutte le versioni disponibili e i relativi modelli, codici articolo e prezzi: nel nostro listino prezzi aggiornato troverete una chiara panoramica della nostra gamma e tutte le informazioni di cui avete bisogno per trovare ed ordinare l'articolo da voi scelto.

Für die Motorradfreunde

Zeitschriften aus dem MO Medien Verlag. Alles für Ihre Passion, Information, Registrierung und Lesespaß!



**Die große Welt der
BMW Motorräder**

Die besten und die
größten BMW Motorräder.
Warum nicht auch?
Jedes Heft mit
12,90 Euro



**Die besten
Klassik Motorräder**

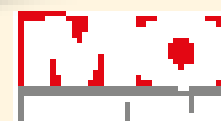
Die besten und die größten.
Warum nicht auch?
Jedes Heft mit
12,90 Euro



**Die große
Welt der BMW**

Die besten und die größten.
Warum nicht auch?
Jedes Heft mit
12,90 Euro

Im guten Zeitschriftenhandel. Oder direkt bestellen beim:



MO Medien Verlag GmbH, 1000 Berlin
Chausseestraße 10, 1000 Berlin
Telefon (030) 24 60 70-10

Internet: www.mo-verlag.de

PERFEKTE ÜBERSICHT

PERFECT OVERVIEW /
PANORAMICA PERFETTA



D >> Wieder da und besser denn je: Tachogehäuse für alle /6 und /7-Modelle sowie die Monolever bis Bj. 1995. Bei BMW schon lange nicht mehr erhältlich, gibt es dieses heiß begehrte Teil jetzt als verbessertes Siebenrock-Produkt. Alle Vorteile und weitere Details auf Seite 84.

E >> Back, and better than ever: Speedo housing for all /6 and /7 models and Monolevers built in 1995 or earlier. This hotly sought-after part has not been available from BMW for a long time and is now back as an improved Siebenrock product. More details on page 84.

I >> Di nuovo disponibile e meglio di prima: la carcassa del tachimetro per tutti i modelli /6 e /7 e Monolever fino all'anno di costruzione 1995. Da molto tempo non più disponibile alla BMW questo particolare molto richiesto è ora disponibile come prodotto Siebenrock migliorato. Ulteriori vantaggi e dettagli a pagina 84.

RADNABENDECKEL

REAR HUB PLUG / COPRIMOZZO



D >> Der neue Siebenrock Radnabendeckel aus verbessertem Kunststoff deckt die drei Bremsen-Kontrollöffnungen dauerhaft und zuverlässig ab.

E >> The new Siebenrock plug for the rear hub is an imbued plastic part that covers the three brake inspection holes - reliable and permanent.

I >> Il nuovo coprismozzo Siebenrock in plastica migliorata copre costantemente le tre aperture di controllo dei freni in modo affidabile.

KRAFTPROTZ 860CC

860CC BEEFCAKE / CONCENTRATO DI
POTENZA DA 860 CC



D >> Mehr Leistung + mehr Drehmoment = viel mehr Spaß. Mit dem Power Kit 860cc werden alle R 45 und R 65 zu kleinen Kraftprotzen.

E >> More power + more torque = much more fun. The Power Kit 860cc turns all R 45 and R 65 models into little beefcakes.

I >> Più potenza + più coppia = maggiore divertimento. Con il Power Kit 860 cc tutte le R 45 e le R 65 diventano un "mostro di potenza".



REPARATURLÖSUNG

REPAIR SOLUTION / SOLUZIONE DI RIPARAZIONE



D>> Reparieren statt Austauschen heißt die Devise bei der cleveren Reparaturlösung für den Magura-Hauptbremszylinder des Zwei-ventil-Boxers: Das komplette „Innenleben“ wird in nur einem Arbeitsgang ausgetauscht und die Bremse ist wieder dicht, leichtgängig und sicher.

E>> Repair beats replacement is the motto of the clever repair solution for the Magura brake master cylinder for the twovalve boxer: The complete „inner parts“ can be replaced in a single operation and the brake is leak-proof again and works smoothly and safely.

I>> Riparare invece di sostituire: all'insegna di questo motto è stata creata l'intelligente soluzione per il cilindro del freno principale Magura della Boxer a due valvole: tutta la „vita interna“ viene sostituita in una sola operazione di lavoro e il freno è di nuovo a tenuta, duraturo e sicuro.

32 72 365 R

32 72 369 R

32 72 370 R

32 72 784 R

32 72 785 R

CLEVER REPARIEREN

SMART REPAIR / RIPARAZIONI INTELLIGENTI

D >> Fahrer vieler Vierventil-Boxer- und K-Modelle können jetzt richtig sparen: Der neue Reparatur- und Dichtsatz enthält alle nötigen Teile, um den original verbauten Magura-Hauptbremszylinder bei Korrosion oder Schwergängigkeit einfach zu reparieren. Kein teurer Austausch der Armatur mehr nötig. Einzige Bedingung: Der HBZ ist innen okay.

E >> Riders of many four-valve boxers and K-models can now save a lot of money: The new repair and sealing kit includes all the parts you need to repair the original Magura brake master cylinder in case of corrosion or sluggishness. No expensive replacement needed. The only condition: The cylinder must be okay inside.

I >> I conducenti di molte Boxer a 4 valvole e modelli K possono ora risparmiare: il nuovo set di riparazione e guarnizioni contiene tutti i pezzi necessari per poter riparare facilmente il cilindro del freno principale Magura in caso di corrosione o difficile innesto. Non è più necessario sostituire il freno. Unica condizione: il cilindro del freno internamente è ok.

32 72 140 R



LANGLEBIGE LEISTUNGSSTEIGERUNGEN

LONG-LASTING POWER INCREASES / AUMENTO DELLA POTENZA DURATURO

D >> Wenn von Leistungssteigerung beim Zweiventil-Boxer die Rede ist, dauert es nicht lange, bis der Name Siebenrock fällt. Seit der Entwicklung des ersten Power Kits vor fast 20 Jahren gilt der schwäbische BMW-Spezialist als Experte für die Optimierung von Leistung und Drehmoment der für heutige Verhältnisse eher leistungsschwachen Serienboxer. Weil sich die Optimierungssätze aus dem Hause Siebenrock auf den Straßen und Pisten dieser Welt mittlerweile zigtausendfach bewährt haben, werden Power Kit & Co. einfach „Siebenrock-Satz“ genannt.

Im Sortiment finden Besitzer jedes Boxers ab Baujahr 1975 den passenden Umbausatz. Eine R 80 wird dank Power Kit zur Tausender mit 64 PS, bei R 45 und R 65 sind 860 Kubik und bis zu 30 Prozent mehr Leistung drin. Wer sich z.B. für seine R 100 GS mehr Leistung und Drehmoment wünscht, greift zum Replacement Kit, der bei unverändertem Hubraum 67 PS bringt. Und für sportlich ambitionierte Besitzer eines 1000er Boxers gibt's den Big Bore Kit: 1070 Kubik, 80 PS und über 100 Nm Drehmoment sprechen eine deutliche Sprache.

Gemäß der Siebenrock-Maxime „Fahrspaß statt Umbauaufwand“ sind alle Leistungssteigerungen als Plug & Play-Lösungen konzipiert: Getauscht werden lediglich Zylinder und Kolben, der Zylinderkopf bleibt unverändert. Hochwertige Materialien und absolute Präzision in der Verarbeitung sorgen für echte Dauerlaufqualitäten: Alle Kits arbeiten mit nahezu verschleißfreien Nikasilzylindern und edlen, in Form und Gewicht optimierten Schmiedekolben.

E >> If we are talking about increasing power on the two-valve Boxer, sooner or later the Siebenrock name will be mentioned. Since developing the first Power Kits almost 20 years ago, the BMW specialist from the Swabia region of Germany has been regarded as an expert in the optimization of power and torque on the serial-production Boxer which in today's terms is considered low powered. The optimization kits from Siebenrock have since been proven in practice many thousands of times over, which is why the Power Kit and associated products are usually simply referred to as the "Siebenrock kit".

Owners of Boxers manufactured in 1975 and later will find just the right conversion kit. The Power Kit converts an R 80 to 1000 cc and 64 HP. The R 45 and R 65 can achieve 860 cc and up to 30 percent more power. If you are looking for more power and torque for your R 100 GS, for instance, you are well-advised to turn to the Replacement Kit which achieves 67 HP without changing engine displacement. For the ambitious and sporty owner of a 1000 cc Boxer, there is the Big Bore Kit: 1070 cc, 80 HP and over 100 Nm of torque; the data speaks for itself.

True to the Siebenrock motto "the joy of the ride instead of laborious conversion work", all the power increases are designed as plug & play solutions: Only the cylinders and pistons are replaced. The cylinder head remains unchanged. High-grade materials and absolute precision machining make for real endurance qualities: All the kits use the practically wear-free Nikasil cylinders and premium forged pistons with optimized shape and weight.

I >> Quando si parla di aumento della potenza dei Boxer a 2 valvole, il nome Siebenrock non tarda ad essere menzionato. Fin dallo sviluppo del primo Power Kit quasi 20 anni fa l'azienda tedesca specializzata in moto BMW viene considerata un esperto in materia di ottimizzazione della potenza e della coppia delle Boxer di serie, piuttosto deboli, se rapportate ai valori odierni. Poiché i kit di ottimizzazione di casa Siebenrock hanno ormai confermato migliaia di volte la loro comprovata qualità sulle strade ed i circuiti di tutto il mondo, i Power Kit e tutti gli altri kit vengono chiamati semplicemente "Kit Siebenrock".

Nella gamma di prodotti i proprietari di ogni Boxer a partire dall'anno di costruzione 1975 trovano il kit di retrofit adatto. Una R 80 dotata di un Power Kit si trasforma in una 1000 con 64 CV, mentre le R 45 e R 65 diventano 860 cc. con una maggiore potenza fino al 30%. Chi desidera una maggiore potenza e una coppia superiore, ad esempio per la sua R 100 GS, monta volentieri il Replacement Kit che, a parità di cilindrata, eroga 67 CV. Per i possessori di una Boxer 1000 con ambizioni sportive è disponibile il Big Bore Kit: 1070 cc, 80 CV e oltre 100 Nm di coppia la dicono lunga. Fedeli al motto Siebenrock "Meno tempo di trasformazione e più divertimento alla guida" tutte le soluzioni di aumento della potenza sono concepite in versione plug & play: ad essere sostituiti sono soltanto i cilindri e i pistoni, la testata resta invariata. Materiali d'alta qualità e un'assoluta precisione di lavorazione assicurano un funzionamento duraturo e d'alta qualità: tutti i kit utilizzano cilindri Nikasil altamente resistenti all'usura e pistoni stampati d'alta qualità, ottimizzati nel peso e nella forma.



ce
0
ce
00



KLEINER BOXER, GROSSER SPASS

LITTLE BOXER, LOTS OF FUN / PICCOLA BOXER, GRANDE DIVERTIMENTO

D >> Fahrspaß pur mit einer R 45 oder einer R 65? Das geht: Mit den speziell für diese Modelle entwickelten Siebenrock Power Kits wachsen die „Kleinen“ auf sagenhafte 860 Kubik und haben damit das Zeug zu echten Kurvenräubern. Ein agiles Handling und wenig Gewicht bringen die kleinen Boxer bereits ab Werk mit, dank 860 ccm-Power Kit kommen nun Leistung und Drehmoment ins Spiel. Einbauen, raus auf die Straße und einfach Spaß haben.

Die Fakten überzeugen auch den letzten Zweifler: Die R 65 wartet mit 20 Prozent mehr Leistung und einem maximalen Drehmoment von 75 Nm auf, das bei 4200 U/min anliegt. Noch drastischer ist der Zuwachs beim Power Kit für die R 45: Sie erreicht ihr maximales Drehmoment von über 75 Nm bereits bei 2500 U/min und zaubert mit 30 Prozent mehr Leistung auch den Fahrern größerer Motorräder ein breites Grinsen ins Gesicht. Wie alle Leistungssteigerungssätze aus dem Hause Siebenrock haben auch die 860 ccm-Power Kits die bewährten, nahezu verschleißfreien Nikasilzylinder und hochwertige Schmiedekolben. Sie werden werksseitig mit eingepressten VA-Schutzrohren und komplettem Dichtsatz geliefert. Natürlich mit TÜV-Gutachten und Montageanleitung.

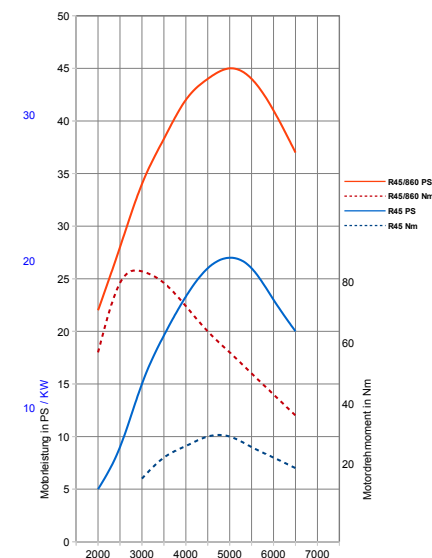
E >> All the fun of the road with an R 45 or an R 65? Yes we can: Using the Power Kits developed by Siebenrock specifically for these models, the "little ones" grow to a fabulous 860 cc and thus have all it takes to become real speedsters. The factory-stock Boxers already feature agile handling and a low weight. And, thanks to the 860 cc Power Kit, they can now add more power and torque to their game. Install, hit the road, enjoy!

The facts are enough to convince even the biggest doubter: The R 65 lays on an extra 20 percent power and a maximum torque of 75 Nm which is available at 4200 rpm. The gains from the Power Kit for the R 45 are even more drastic: It already reaches its maximum torque of more than 75 Nm at 2500 rpm and brings a broad smile to the faces of riders of larger motorcycles with 30 percent more power. Like all power increase kits supplied by Siebenrock, the 860 cc Power Kits feature the tried-and-tested, practically wear-free Nikasil cylinders and high-grade forged pistons. They are supplied from the factory with ready pressed-in stainless steel protection tubes and a complete gasket set. With TÜV report and installation instructions, of course.

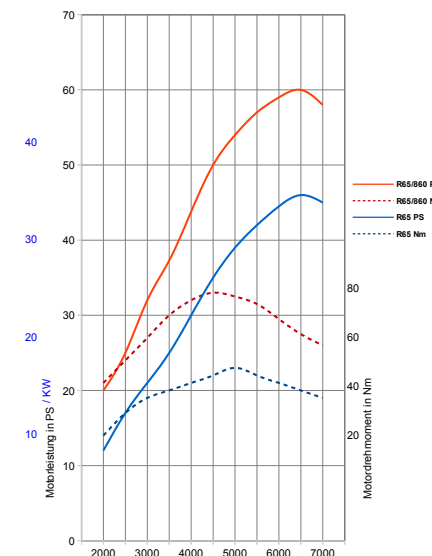
I >> Massimo divertimento alla guida di una R 45 o R 65? È possibile: con i Power Kit di Siebenrock sviluppati espressamente per questi modelli le "piccole" crescono fino alla favolosa cilindrata di 860 cc e hanno così la stoffa per affrontare facilmente tutte le curve. Le piccole Boxer sono già dotate di fabbrica di un'eccellente manovrabilità e poco peso: ora grazie al Power Kit da 860 cc si aggiungono anche potenza e coppia. Una volta montato non resta che prendere la strada e assaporare tutto il divertimento offerto.

I fatti convincono anche i più scettici: la R 65 mette a disposizione 20% di potenza in più con una coppia massima di 75 Nm a 4200 g/min. L'aumento è ancora più drastico con il Power Kit per la R 45: la moto raggiunge la coppia massima di 75 Nm già a 2500 g/min e, con una maggiore potenza del 30%, fa sorridere anche i piloti delle moto più grandi. Come tutti i kit di potenziamento di casa Siebenrock anche i Power Kit da 860 cc dispongono dei comprovati cilindri Nikasil altamente resistenti all'usura e di pistoni stampati d'alta qualità. Sono forniti dalla fabbrica con tubi di protezione VA inseriti e un set di guarnizioni completo. Naturalmente sono completati da istruzioni di montaggio e rapporto tecnico TÜV.

Leistungsdiagramm R45
Serie vs. Power Kit 860cc



Leistungsdiagramm R65
Serie vs. Power Kit 860cc



11 00 860

11 00 861

11 00 870

11 00 871



100%

POWER KIT 1000cc

D >> Der Power Kit 1000cc war 1998 der erste Leistungssteigerungssatz aus dem Hause Siebenrock. Mittlerweile ist der „Ur-Siebenrock-Satz“ fast legendär: Er enthält alles, was BMW-Freunde brauchen, um ihre ab 1981 gebaute R 80 ohne viel Aufwand auf 1000 Kubik aufzurüsten. Auffälligstes Merkmal ist der Leistungszuwachs von 50 auf 60 PS bei G/S, GS und ST bzw. sogar auf 64 PS bei den R 80 Straßenmodellen. Auch das Drehmoment legt deutlich zu: Aus den ursprünglich 57 werden stolze 72 Nm über das gesamte Drehzahlband, ohne das BMW-typische „Loch“ zwischen 4.000 und 5.000 Touren. Nahezu verschleißfreie Nikasil-Zylinder in Verbindung mit 150g leichteren Schmiedekolben sorgen für nie gekannte Laufruhe. Dank der speziellen Kolbenform kann der originale Zylinderkopf weiterverwendet werden. Plug & Play für noch mehr Fahrfreude. Auch als Power Kit 1000cc Extra mit hochwertigen, bereits eingepressten Edelstahl-Stößelschutzrohren erhältlich.

Alle Power Kits ab 1981 werden mit TÜV-Gutachten und Einbauanleitung geliefert. Damit auch 2V-Boxer vor 1980 in den Genuss echter Siebenrock-Power kommen, gibt es speziell für diese Modelle einen eigenen Power Kit, der bereits am Zylinderfuß angepasst ist und somit schnell und einfach montiert werden kann. Eine Modifikation der Köpfe ist nicht notwendig.

E >> In 1998 the Power Kit 1000cc became the first power increase kit produced by Siebenrock. The „original Siebenrock kit“ is now almost legendary: It contains everything that BMW fans need in order to upgrade their R 80's built in 1981 or later to 1000 cc without much work. The most notable characteristic is the increase in power from 50 to 60 HP for the G/S, GS and ST and even 64 HP for the R 80 road models. The torque also increases considerably: The initial 57 Nm is converted into an impressive 72 Nm over the entire speed range without the typical BMW „hole“ between 4,000 and 5,000 revs. Practically wear-free Nikasil cylinders, in conjunction with forged pistons with 150g less weight, make for a level of quiet-running never seen before. Thanks to the special piston shape, the original cylinder head can still be used. Plug & play for more riding fun. Also available as the Power Kit 1000cc Extra with high-grade, ready pressed-in stainless steel pushrod protection tubes.

All Power Kits for 1981 and later are supplied with TÜV report and installation instructions. In order for 2V Boxers manufactured before 1980 to be able to enjoy Siebenrock power too, a Power Kit for these models is also available. It comes ready adapted to the cylinder base and can thus be fitted quickly and easily. It is not necessary to modify the heads.

I >> Nel 1988 il Power Kit 1000cc è stato il primo kit di aumento della potenza di casa Siebenrock. Attualmente il „vecchio kit Siebenrock“ è quasi leggendario: contiene tutto ciò di cui hanno bisogno gli appassionati BMW per potenziare le loro R 80 costruite a partire dal 1981 aumentando la cilindrata a 1000 cc senza troppa spesa. La caratteristica più sorprendente è costituita dall'aumento di potenza da 50 a 60 CV sulle G/S, GS e ST, e persino a 64 CV sui modelli da strada R80. Anche la coppia aumenta notevolmente: dai 57 Nm iniziali si passa a una coppia di tutto rispetto di 72 Nm su tutta la fascia di regimi, senza il tipico „buco“ BMW tra i 4.000 e i 5.000 giri. I cilindri Nikasil, altamente resistenti all'usura, insieme ai pistoni stampati di soli 150 g assicurano una silenziosità sinora sconosciuta. Grazie alla forma speciale dei pistoni è possibile continuare ad utilizzare la testata originale. Plug & Play per ancora più piacere alla guida. Disponibile anche come Power Kit 1000cc Extra con tubi di protezione delle punterie in acciaio inox d'alta qualità già inseriti.

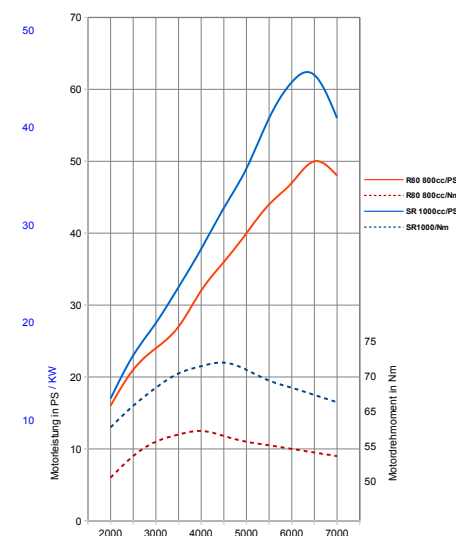
Tutti i Power Kit a partire dal 1981 sono completati da istruzioni di montaggio e rapporto tecnico TÜV.

Affinché anche le Boxer 2V anteriori al 1980 possano usufruire di tutta la potenza Siebenrock è disponibile per questi modelli un Power Kit specifico, che è già adeguato alla base dei cilindri, e che può essere quindi montato velocemente e facilmente. Non è necessaria una modifica delle teste.



POWER KIT EXTRA

Leistungsdiagramm R80
Serie vs. Power Kit 1000cc



11 00 080

11 00 082

11 00 084

11 00 085

MOTORBIKE



Qualität made in Germany. Für Ihr Motorrad.



LIQUI MOLY GMBH
Jerg-Wieland-Str. 4
89081 Ulm
Germany
Phone: 0731 / 1420-0
Fax: 0731 / 1420-71
E-mail: info@liqui-moly.de

VA-SCHUTZROHRE

STAINLESS STEEL PUSHROD TUBE /
TUBO DI PROTEZIONE



D >> Unsere bewährten Stößelschutzrohre aus rostfreiem Edelstahl schützen zuverlässig vor Korrosion und sehen dabei auch noch edel aus. Passend für alle Boxer ab September 1975 (außer R 45 und R 65).

E >> Our tried-and-tested stainless steel pushrod tubes provide reliable protection from corrosion and look classy in the process. Suitable for all Boxers manufactured in September 1975 and after (except the R 45 and R 65).

I >> I nostri comprovati tubi di protezione delle punterie in acciaio inossidabile non solo proteggono in modo affidabile dalla corrosione, ma hanno anche un aspetto ancora più elegante. Sono indicati per tutte le Boxer a partire dal settembre 1975 (tranne le R 45 e le R 65).

11 11 904

EINSCHLAGDORN

DRIVE-IN MANDREL /
PUNZONE



D >> Als notwendiges Werkzeug für die fachgerechte Montage der Edelstahl-Schutzrohre sollte dieser brünierte Einschlagdorn in keiner guten BMW- Werkstatt fehlen.

E >> This burnished drive pin is a necessary tool for proper installation of the stainless steel protective tubes and should be found in every good BMW workshop.

I >> Questo punzone brunito è un attrezzo necessario per un montaggio professionale dei tubi di protezione in acciaio inox e non dovrebbe pertanto mancare in nessuna officina BMW ben attrezzata.

11 11 906

DICHTSATZ

GASKET SET /
SET DI GUARNIZIONI



D >> Dichtsatz in Erstausrüsterqualität: enthält alle nötigen Dichtungen zur Montage eines Power Kits oder Replacement Kits sowie für die originalen 100-Kubik-Zylinder.

E >> Gasket set in OEM quality: contains all the necessary gaskets for installation of a Power Kit or Replacement Kit and for the original 100 cc cylinders.

I >> Set di guarnizioni in qualità OEM: comprende tutte le guarnizioni necessarie per il montaggio di un Power Kit o di un Replacement Kit e per cilindri originali di 100 cc.

11 00 101

KOLBENRINGSATZ

PISTON-RING SET /
GRUPPO ANELLO ELASTICO



D >> Hochwertiger, kompletter Kolbenring-satz: Kompressionsringe und Ölabbstreifring für nikasilbeschichtete Zylinder mit 100 Kubik. Natürlich vom OEM-Lieferanten.

E >> High-grade, complete piston ring set: Compression rings and oil scraper ring for Nikasil-coated cylinder with 100 cc. From an OEM supplier, of course.

I >> Gruppo anelli elastici d'alta qualità: anelli elastici di tenuta e anelli raschiaolio per cilindri di 100 cc con rivestimento Nikasil. Naturalmente da fornitore OEM.

11 25 399

1000cc



REPLACEMENT KIT 1000cc

D >> Eine Leistungsspritze für die R 100-Modelle gefällig? Der Siebenrock Replacement Kit bringt allen 1000er Boxern ab Baujahr 1981 einen deutlichen Drehmoment-Zuwachs und spürbar mehr Leistung. Bei der R 100 GS sind beispielsweise stolze 67 PS möglich. Mehr Power sorgt für ein agileres Fahrverhalten, beispielhafte Laufruhe gibt's für alle mit einem Replacement Kit veredelten R 100 GS, R, RS, RT oder CS gratis dazu. Eine lohnende Investition in die Performance Ihrer 1000er BMW. Alle Replacement Kits ab 1981 werden mit TÜV-Gutachten und Einbauanleitung geliefert. Für alle R 100/7, R 100 T, R, RS und RT vor 1981 empfehlen wir unseren speziellen, am Zylinderfuß modifizierten Replacement Kit. Beide Varianten sind auch als Replacement Kit Extra mit hochwertigen, bereits eingepressten Edelstahl-Stößelschutzrohren erhältlich.

E >> How about a power boost for R 100 models? The Siebenrock Replacement Kit gives all 1000 cc Boxers manufactured in 1981 or later a considerable increase in torque and noticeably more power. On the R 100 GS, for example, an impressive 67 HP is possible. More power makes for more agile driving performance and exemplary quietness of running for all R 100 GS, R, RS, RT or CS models upgraded with a Replacement Kit is included in the bargain. A worthwhile investment in the performance of your 100 cc BMW. All Replacement Kits for 1981 and later are supplied with TÜV report and installation instructions. For all R 100/7, R 100 T, R, RS and RT models manufactured before 1981 we recommend our Replacement Kit which has been specially adapted to the cylinder base. Both variants are also available as a Replacement Kit Extra with high-grade, ready pressed-in stainless steel pushrod protection tubes.

I >> Un'iniezione di potenza per i modelli R 100? Il Replacement Kit di Siebenrock consente un netto aumento della coppia e prestazioni decisamente superiori per tutte le Boxer 1000 a partire dall'anno di costruzione 1981. Per la R 100 GS si possono ottenere, ad esempio, 67 CV. Una maggiore potenza assicura un comportamento di guida dinamico, a cui si aggiunge una silenziosità esemplare per tutti i modelli R 100 GS, R, RS, RT o CS nobilitati da un Replacement Kit. Un valido investimento nelle prestazioni della vostra BMW 1000. Tutti i Replacement Kit a partire dal 1981 sono completati da istruzioni di montaggio e rapporto tecnico TÜV. Per tutte le R 100/7, R 100 T, R, RS e RT precedenti all'anno 1981 consigliamo il nostro speciale Replacement Kit modificato sulla base del cilindro. Entrambe le varianti sono disponibili anche come Replacement Kit Extra con tubi di protezione delle punterie in acciaio inox d'alta qualità già inseriti.

TIPP >> AUS DER WERKSTATT / FROM THE WORKSHOP/ DALL'OFFICINA

D >> Um die thermische Belastung des Motors zu verringern, gibt es zwei Möglichkeiten. Ein zusätzlicher Ölwannendistanzring erlaubt die Erhöhung der Ölmenge um einen Liter. Wer Wert auf die volle Bodenfreiheit z.B. seiner R 80/100 GS legt, greift eher zum Ölkühler. Beides funktioniert zuverlässig.

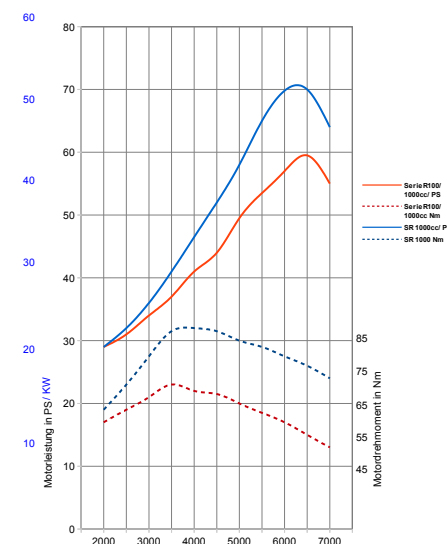
E >> There are two options for reducing the thermal load of the engine. An additional oil sump spacer ring allows you to increase the oil quantity by one liter. If you attach value to the full floor clearance, e.g. on your R 80/100 GS, you will want to turn to the oil cooler. Both work reliably.

I >> Per diminuire il carico termico del motore ci sono due possibilità. Un anello distanziatore della coppa dell'olio supplementare consente di aumentare di un litro la quantità d'olio. Chi desidera però di disporre di tutta la luce libera dal suolo p.es. per la sua R 80/100 GS sceglierà piuttosto un radiatore dell'olio. Entrambe le soluzioni sono affidabili.



REPLACEMENT KIT EXTRA

Leistungsdiagramm R100
Serie vs. Replacement Kit 1000cc



11 00 100

11 00 103

11 00 104

11 00 105

A collection of high-performance motorcycle engine components, including two connecting rods with 'STEVEN ROCK' branding, a cylinder head with cooling fins, a piston with a crown cap, a wrist pin, and various gaskets and seals.

BIG BORE KIT 1070cc

D >> Frei nach dem Motto „Hubraum ist durch nichts zu ersetzen – außer durch noch mehr Hubraum“ zeigt der Siebenrock Big Bore Kit eindrucksvoll, was in Sachen Leistungssteigerung für Zweiventil-Boxer machbar ist. Gewaltige 1070 Kubik Hubraum, in Verbindung mit einer SGS2-Auspuffanlage weit mehr als 80 PS und ein bärenstarkes Drehmoment von über 100 Nm machen diese Eigenentwicklung zur ultimativen Lösung für alle sportlich ambitionierten Besitzer eines 1000er Boxers ab Bj. 1981.

Realisiert wurde dieses überragende Leistungsplus durch eine durchdachte Kombination edelster Bauteile. Im Inneren der bewährten Nikasilzylinder arbeiten beim Big Bore Kit 98mm-Kolben, die inklusive Ringen, Bolzen und Clips nur 452g auf die Waage bringen. Die 151mm langen geschmiedeten Pleuelstangen sind ebenfalls gewichtsoptimiert und inkl. ARP-Schrauben gerade mal 450g schwer. Eine Anpassung des Zylinderkopfs an die große Bohrung ist dank der ausgeklügelten Kolbenform nicht notwendig. Die selbst entwickelte, asymmetrische Nockenwelle S 247 sorgt für mehr Performance bei jeder Drehzahl. Sie wird ebenso mitgeliefert wie alle zur Montage nötigen Dichtungen. Es muss also weder für die Zylinder noch für die Nockenwelle ein separater Dichtsatz bestellt werden.

Für die volle Leistungsentfaltung sollte das Motorrad auf Doppelzündung umgerüstet werden. Weitere Verbesserungen sind individuell möglich.

11 01 100

E >> True to the motto “there’s no substitute for engine displacement - apart from more engine displacement” the Siebenrock Big Bore Kit is impressive when it comes to potential for power increases on two-valve Boxers. A massive 1070 cc of displacement, in conjunction within SGS2 exhaust system, more than 80 HP and strapping torque of over 100 Nm make this ambitious in-house development the ultimate solution for all sporting and ambitious owners of a 1000 cc Box manufactured in 1981 or later.

This outstanding power boost is achieved by a well-conceived combination of the finest components. Inside the tried-and-tested Nikasil cylinders of the Big Bore Kit there are weight-optimized 98mm pistons which weigh in at just 452g, including rings, bolts and clips. The high-stability forged connecting rods with a length of 151mm are also weight-optimized and weigh just 450g, including the ARP screws. Thanks to the well-designed piston shape, it is not necessary to adapt the cylinder head to the big bore.

The S 247 asymmetrical cam shaft which was developed in-house makes for performance at any rpm. It is also included with delivery, like all the gaskets required for installation. Therefore, a separate gasket set does not need to be ordered for either the cylinders or the cam shaft.

For full deployment of power the motorcycle should be converted to dual ignition. Further individual improvements are possible.

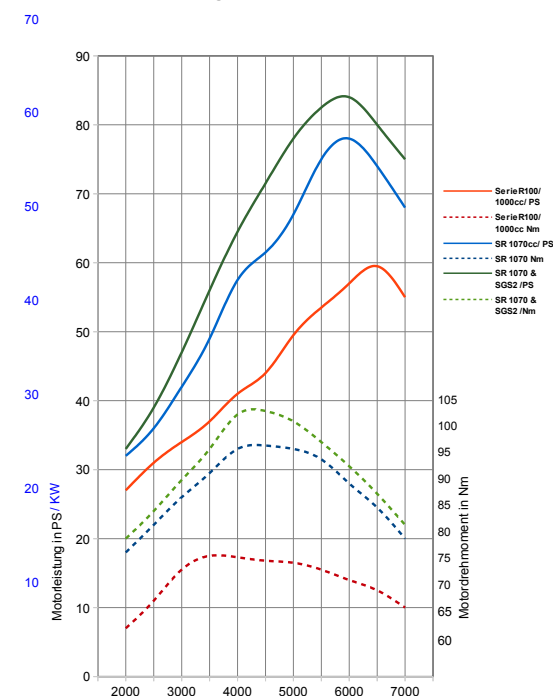
11 01 110

I >> All’insegna del motto “nulla può sostituire la cilindrata, se non una cilindrata maggiore” il Big Bore Kit di Siebenrock mostra in modo molto convincente cosa si può fare per aumentare la potenza di un Boxer a due valvole. Un’enorme cilindrata di 1070 cc, abbinata a un impianto di scarico SGS2, più di 80 CV e una potente coppia di oltre 100 Nm fanno di questo sviluppo interno un’eccellente soluzione per tutti i possessori con ambizioni sportive di una Boxer 1000 a partire dall’anno di costruzione 1981.

Questo eccellente aumento della potenza è stato realizzato mediante un’intelligente combinazione di componenti d’alta qualità. Nel Big Bore Kit, all’interno dei comprovati cilindri Nikasil, lavorano dei pistoni di 98 mm che, fasce elastiche, perni e clip di fissaggio compresi, pesano soltanto 428 grammi. Anche le lunghe bielle stampate di 151 mm hanno un peso ottimizzato di soltanto 450 grammi, viti di fissaggio originali comprese. Grazie all’intelligente forma dei pistoni non è necessario un adeguamento della testata al grande alesaggio. L’albero a camme asimmetrico S 247 da noi sviluppato assicura una maggiore prestazione ad ogni numero di giri. Viene fornito completo di tutte le guarnizioni necessarie per il montaggio. Non è quindi necessario ordinare un set di guarnizioni separato per i cilindri e per l’albero a camme.

Per poter usufruire di tutta la potenza la moto dovrebbe essere dotata di una doppia accensione. Ulteriori miglioramenti possono essere eseguiti a seconda delle esigenze specifiche.

**Leistungsdiagramm R100
Serie vs. Big Bore Kit 1070cc**





MUT(H) ZUM BMW-DESIGN

HANS A. MUTH & SEINE FASZINATION ZUM MOTORRAD

D >> 1969 bekannte sich BMW wieder voll zum Motorrad und rückte damit in den beruflichen Fokus des motorradbegeisterten Automobil-Designers Hans A. Muth. Er bewarb sich in München und startete 1971 als Chef-Designer Interieur zunächst in der Automobilsparte.

Design spielte damals bei BMW Motorrad noch keine so große Rolle: Die /5-Modelle präsentierten sich im bewährt kompakten, funktionalen Erscheinungsbild. Der traditionellen Boxer-Motor mit Kardantrieb, die langbeinige Vorderrad-Telegabel, der bullige Tank, die komfortable Zweimann-Sitzbank

THE “HAN(D)S-ON” APPROACH TO BMW DESIGN

HANS A. MUTH & HIS FASCINATION FOR THE MOTORCYCLE

E >> In 1969 BMW revisited the motorcycle and, in doing so, the company became the focal point of the career ambitions of motorcycle enthusiast and automobile designer Hans A. Muth. He applied for the position of Head Designer for Interiors in Munich, starting work in 1971, initially in the automobile sector.

Back then, design did not play such a major role at BMW Motorrad: The /5 models appeared in their tried-and-tested compact and functional image. The traditional Boxer motor with cardan shaft drive, the long front-wheel telescopic forks, the beefy tank, the comfor-

DESIGN CORAGGIO- SO PER LE MOTO BMW

HANS A. MUTH E LA SUA PASSIONE PER LE MOTOCICLETTE

I >> Nel 1969 BMW decise di dedicarsi nuovamente alle motociclette ed è divenuta così professionalmente interessante per il designer Hans A. Muth, appassionato di motociclette. Muth presentò la propria candidatura alla casa di Monaco e nel 1971 iniziò a lavorare internamente come capo designer, inizialmente nella divisione auto.

Allora BMW non dava molta importanza al design delle proprie moto: i modelli /5 avevano sempre lo stesso aspetto compatto e funzionale, comprovato nel tempo. Il tradizionale motore Boxer con trasmissione cardanica, la lunga forcella telescopica della ruota an-

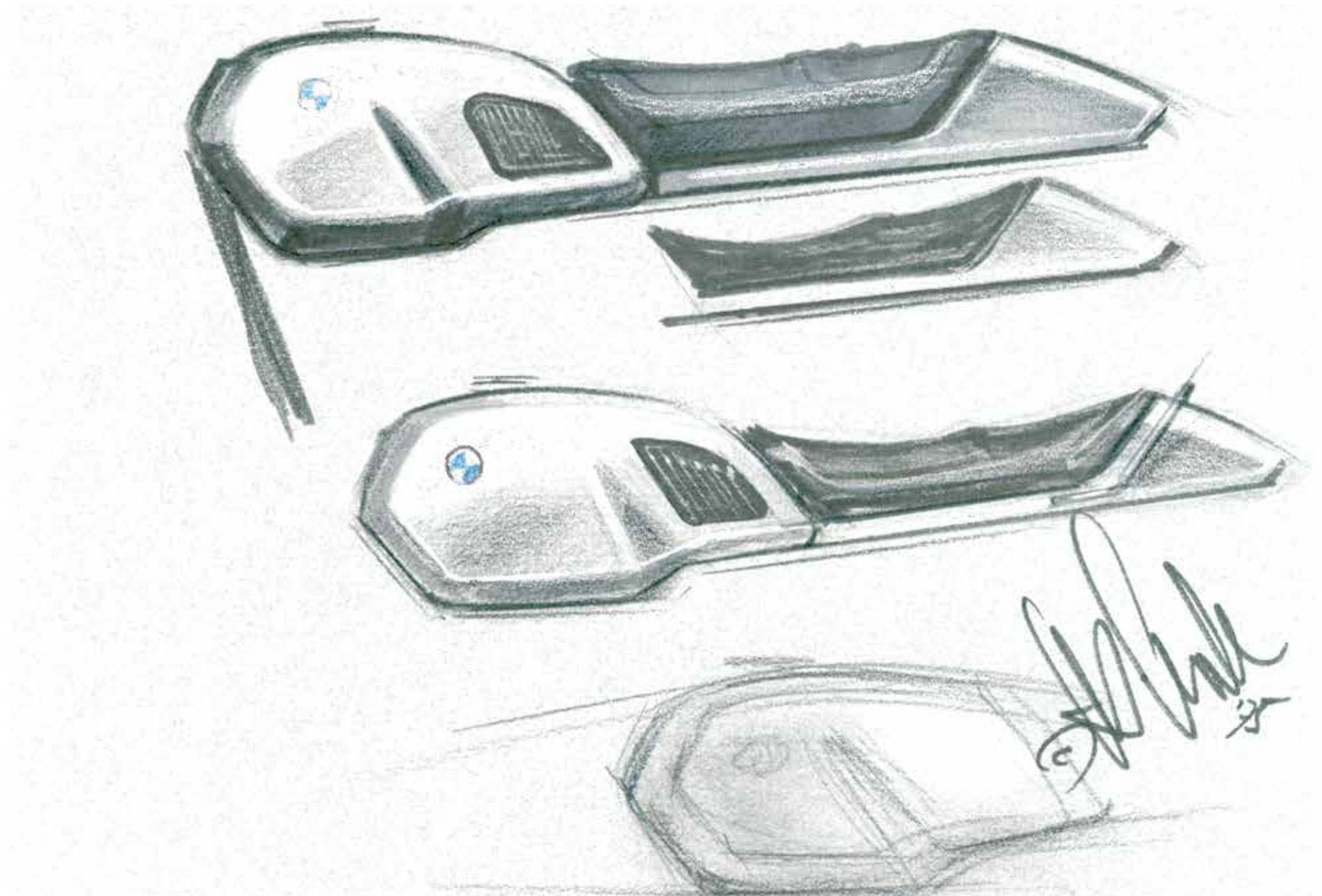


D >> Hans A. Muth, geboren am 3. November 1935 in Rathenow. Designer aus Leidenschaft.

E >> Hans A. Muth, born on November 3th 1935 in Rathenow. Passionate designer.

I >> Hans A. Muth, nato il 3 novembre 1935 a Rathenow. Designer per passione.

DESIGN



VISION

mit seitlicher Haltereling – alles passte perfekt ins Bild einer braven, soliden Tourenmaschine. Viel zu brav, viel zu langweilig, fand der neue Marketing-Chef Bob Lutz. Wie Muth leidenschaftlicher Motorradfahrer, wollte er mehr PS und Emotion, um dem starken Wettbewerb aus Fernost zu zeigen, wozu eine bajuwarische Boxerschmiede fähig ist.

table pillion seat with side grab rail - it all fit in perfectly with the image of a respectable, reliable touring machine. For Marketing Head Bob Lutz, much too respectable and much too boring. Like Muth, a passionate motorcyclist, he wanted more HP and more emotion in order to show the stiff competition from the Far East just what the Bavarian Boxer forge was capable of.

teriore, il tozzo serbatoio, la comoda sella a due posti con rail laterale: tutto confermava l'immagine di una moto da turismo solida e di aspetto comune. Troppo comune, troppo noiosa, secondo l'opinione di Bob Lutz, il nuovo capo della divisione Marketing. Come Muth motociclista appassionato, desiderava più CV ed emozioni, per dimostrare alla forte concorrenza dell'Estremo Oriente di cosa era capace un costruttore di motori Boxer bavarese.

DIE SPORTLICHE WINDSBRAUT R 90 S

So bekam Hans A. Muth, der kurz vorher zusätzlich zu seinem eigentlichen Job die Verantwortung für das Motorrad-Design übernommen hatte, eine Aufgabe ganz nach seinem Geschmack: Eine neue Windsbraut mit mindestens 900cc zu schaffen, ein sportliches Bike, das in der gleichen Liga wie die „Ho-Ka-Su-Yamas“ aus Fernost spielen konnte, aber mit Tourerqualitäten. Muth erinnert sich noch genau an das Gespräch mit Bob

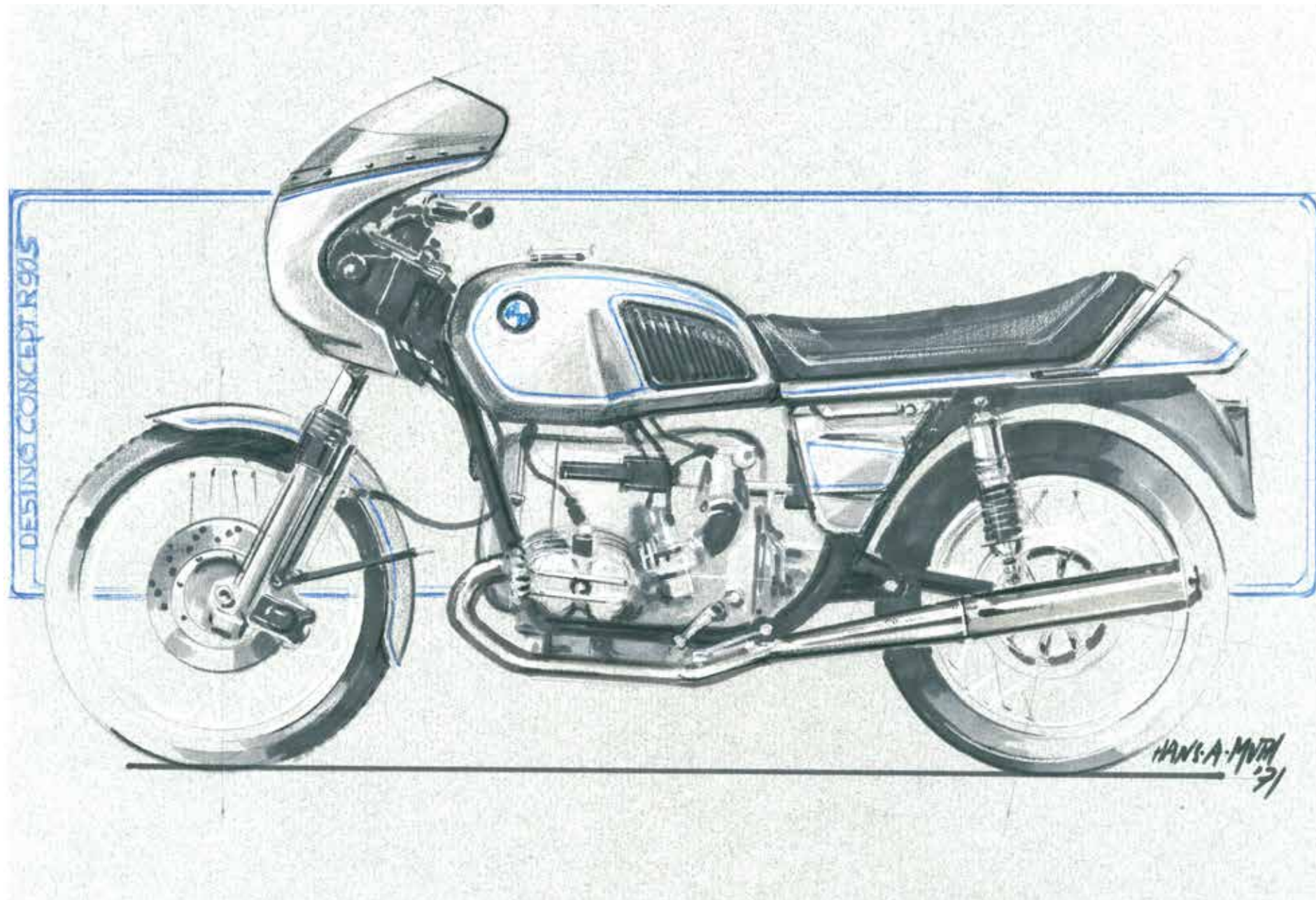
THE SPORTY WHIRLWIND R 90 S

Thus, Hans A. Muth, who - in addition to his actual job - had taken on responsibility for motorcycle design shortly beforehand, was assigned a task which really suited him: To create a new whirlwind with at least 900cc, a sporty bike which could compete in the same class at the “Ho-Ka-Su-Yamas” from the Far East, but one with touring bike qualities. Muth still clearly remembers the conversation with Bob Lutz: “He showed me what he

AERODINAMICA E SPORTIVA LA R 90 S

È così che Hans A. Muth, che poco tempo prima era divenuto responsabile anche del design delle motociclette, ricevette un incarico che era proprio di suo gusto: creare un nuovo bolide con almeno 900 cc, una moto sportiva, che potesse gareggiare con le “Ho-Ka-Su-Yamas” dell'estremo Oriente, ma con la stoffa del campione. Muth si ricorda ancora chiaramente del colloquio avuto con Bob Lutz: “Mi spiegò la sua idea di una BMW perfetta





Lutz: „Seine Vorstellung von der perfekten BMW zeigte er mir, indem er mit seiner Zigarre über die linke Schulter auf ein Poster an der Wand deutete, das Walter Zeller auf der BMW-Rennmaschine in einer Kurve zeigte. Die Worte ‚So hat eine BMW auszusehen und nicht anders‘ hätte er sich aber sparen können, denn ich hatte bereits ein genaues Bild von der neuen R 90 S im Kopf.“

Muths Credo: Alle Ansprüche, Qualitäten und Botschaften einer Firma BMW müssen sich in einem Produkt formal repräsentieren. Mit dem Ziel einer einheitlichen Produktausage erstellte er als erstes die „Flyline“, also eine vom Cockpit, dem Gesicht, über Tank, Sitzbank und Batterieblenden bis zum Heck durchgehenden, markanten Linie – ausgerichtet auf Ergonomie, Komfort, logische Bedienungsabfolgen und natürlich ein attraktives, BMW-spezifisches Erscheinungsbild.

Die Farbgebung eines Motorrads spielt ebenfalls eine große Rolle in der Wahrneh-

considered the perfect BMW by pointing over his left shoulder with his cigar at a poster on the wall of Walter Zeller in a bend on the BMW racing bike. He could quite easily have done without the words ‘That’s what a BMW has to look like and like nothing else’, because I already had the exact image of the new R 90 S in mind”.

Muth’s credo: All the demands, qualities and messages of a company like BMW must be formally represented in a product. With the aim of a creating a uniform product statement, he first generated the “flyline”, i.e. a distinct continuous line from the cockpit, the face, via the tank, seat and battery bezels to the tail - designed for ergonomics, comfort, logical operating sequences and, of course, an attractive appearance exclusive to BMW.

The color scheme of a motorcycle also plays a major role when it comes to perception. BMW motorcycles had thus far traditionally been black. It was clear that the R 90 S nee-

indicandomi con il sigaro il poster alle sue spalle che mostrava Walter Zeller mentre percorreva una curva in sella a una moto BMW da corsa. Avrebbe anche potuto risparmiarsi le parole “Così deve essere una BMW”, perché avevo già in testa un’immagine precisa della nuova R 90 S”.

Il credo di Muth: tutti i requisiti, le qualità e i messaggi di una azienda del calibro della BMW devono rispecchiarsi in un prodotto. Con l’obiettivo di un linguaggio univoco realizzò come prima cosa la “flyline” ossia una linea caratteristica ininterrotta dal cockpit alla coda passando per il musetto, il serbatoio, la sella e i copribatteria - all’insegna di ergonomia, comfort, sequenze di comando logiche e naturalmente un look accattivante specifico BMW.

Anche il colore della motocicletta aveva la sua importanza nella percezione complessiva della moto. Le moto BMW erano sinora tradizionalmente nere: era quindi chiaro che



PASSION

mung. BMW-Motorräder waren bis dato traditionell schwarz. Klar, dass die R 90 S anders sein musste. Weil die Farbe Silber in der Design-Welt Zukunft signalisiert, entschloss sich Muth zu einem Mix aus Schwarz und Silber, Sport und Klassik. Die endgültige Lackierung entstand in einem aufwändigen Verfahren, bei dem die eigens entwickelte Lasur matt verspritzt, getrocknet und dann mit Klarlack überzogen wurde. Die erneute Trocknung brachte eine unglaubliche Farb-Brillanz hervor, die zusammen mit den traditionellen, doppelt gezogenen „Coach Lines“ das Design zu seiner beabsichtigten Geschlossenheit brachte.

Nun galt es noch, die Berliner Fertigung zu überzeugen, die der Meinung war, eine solche Lackierung könne man am Band nicht realisieren. Hans Muth berichtet: „Ich versammelte die gesamte Lackiermannschaft und erklärte ihnen, dass sie bisher Lackierer waren, ab jetzt aber Künstler seien. In der folgenden Woche übte ich mit ihnen die Lackierprozedur – mit nachhaltigem Erfolg. Auf speziellen Wunsch des damaligen USA-Importeurs Butler & Smith „Hääns, we need another color, much more juicy“ folgte später die Farbe Daytona Orange als farbliche Hommage an die R 90S-Rennerfolge in Daytona.“

Die R 90 S als erste BMW, die mithilfe eines professionellen Designers konzipiert und gestaltet wurde, legte den Grundstein für den heutigen Erfolg von BMW Motorrad und hat auch nach über 40 Jahren noch eine aktive, internationale Fangemeinde. Mit dem sichtbaren Boxer-Motor, der technischen Auslegung und ihrem Design gilt sie als der „Classic Boxer“ schlechthin.

ded to be different. Given that the color silver in the design world symbolized the future, Muth decided on a mix of black and silver; the sporty and the classic. The final paint job was applied using a complex method which involved spraying a specially developed glaze, allowing it to dry and then coating it with a clear varnish. The subsequent repeat drying process yielded an incredible color brilliance which, together with the traditional double coach lines, rounded off the intended coherent design.

The Berlin production unit then had to be brought on board; they were of the opinion that this type of paint job could not be completed on a conveyor belt. Hans Muth accounts: "I got together the entire painting team and explained to them that they had previously been painters but from now on they were artists. The following week I practiced the painting procedure with them - with lasting success. On special request from US importer of the time, Butler & Smith, ("Hans, we need another color, much more juicy"), the color Daytona Orange was later introduced as a tribute to the R 90S racing successes in Daytona."

The R 90 S, as the first BMW which had been conceptualized with the aid of a professional designer, laid the foundation for the current success of BMW Motorrad and, more than 40 years later, it still has an active, international fan community. With the visible Boxer engine, the technical and optical design, it was considered the ultimate "classic Boxer".

la R 90 S doveva essere diversa. Poiché il colore argento nel mondo del design era sinonimo di futuro, Muth scelse un mix tra nero e argento, tra classico e sportivo. La verniciatura finale fu realizzata con un procedimento complesso nel corso del quale un primo strato di vernice opaca, espressamente sviluppata, veniva spruzzato, lasciato asciugare e quindi ricoperto con vernice trasparente. La nuova asciugatura metteva in risalto l'incredibile brillantezza del colore che, insieme alle tradizionali "coach lines" doppie, conferiva al design la voluta coerenza.

Si trattava ora di convincere il reparto produzione di Berlino, che riteneva non fosse possibile realizzare una verniciatura di questo tipo sulla linea di produzione. Hans Muth racconta: "Ho riunito tutto il team del reparto verniciatura e ho spiegato loro che sinora erano semplici verniciatori, mentre ora erano diventati artisti. La settimana successiva ho esercitato con loro la procedura di verniciatura con un successo duraturo. Su richiesta specifica dell'importatore statunitense dell'epoca Butler & Smith "Hääns, we need another color, much more juicy" abbiamo scelto successivamente il colore Daytona Orange: un omaggio colorato ai successi della R 90S a Daytona".

La R 90 S, la prima moto BMW ad essere progettata e realizzata con l'aiuto di un designer professionale, ha posto la prima pietra per l'attuale successo delle moto BMW, e continua ad avere anche dopo 40 anni un club di appassionati attivi a livello internazionale. Con il motore Boxer a vista, il progetto costruttivo e il suo design viene considerata la "Classic Boxer" per eccellenza.





CONCEPT RIDERS

DIE R 100 RS – ERSTE BMW MIT SERIENMÄSSIGER VOLLVERKLEIDUNG

Die R 100 RS war ein weiterer Meilenstein im BMW Motorrad-Design. Mit dem Fokus auf Sicherheit, Schutz und Erkennbarkeit war es Muths Aufgabe, im Einklang mit der neuen BMW-Design-Sprache eine eigene, rahmenfeste Vollverkleidung zu entwerfen. Dabei schielte BMW auch mit mehr als einem Auge auf das bedeutsame, internationale Behördengeschäft. Die von Muth entwickelte „Mensch-Maschine-Philosophie“ besagt, dass die Konzentration und Fahrfreude des Piloten umso größer ist, je mehr er vor

THE R 100 RS – THE FIRST BMW WITH FULL FAIRINGS AS STANDARD

The R 100 RS was a further milestone in BMW motorcycle design. With a focus on safety, protection and recognizability, it was Muth's task to come up with his own full frame-mounted fairing which harmonized with BMW's new design language. In the process, BMW had more than just one eye on the significant, international business with government authorities. The "man-machine philosophy" which Muth developed states that the concentration and driving pleasure of the rider are greater the more he is protected from

LA R 100 RS – LA PRIMA BMW CON CARENATURA DI SERIE COMPLETA

La R 100 RS è stata un'altra pietra miliare del design delle moto BMW. Puntando su sicurezza, protezione e riconoscibilità il compito di Muth consisteva nel progettare un carenatura completa fissata al telaio, in armonia con il nuovo linguaggio di design di BMW. BMW puntava anche al cospicuo settore di vendita alle autorità pubbliche a livello internazionale. La "filosofia uomo-macchina" sviluppata da Muth sosteneva che la concentrazione e il piacere di guida dei piloti era maggiore se erano adeguatamente protetti dalle forze



aerodynamischen und wetterbedingten Widerständen geschützt ist. Sein intuitives Gespür für Aerodynamik brachte den Designer nach nur wenigen Vorskizzen zur Lösung: Der Tank wurde von der R 90 S übernommen und die Frontverschalung ergab sich aus den erforderlichen Dimensionen von Lenkeinschlag, Scheinwerfer und Scheibe. Formintegrierte Sicherheitsradien machten die hässlichen Keder überflüssig. Den aerodynamischen Feinschliff – es waren nur wenige, geringe Modulationen nötig – erhielt die neue „Integral-Verkleidung“ im Windkanal bei Pininfarina in Turin.

Für die Farbgebung gab es diesmal spezifische Anforderungen – Stichwort Erkennbarkeit. Denn je mehr erkennbare Masse ein Motorrad in der direkten Frontansicht hat, umso besser ist es im Rückspiegel eines Autofahrers zu erkennen. Da bei einer Glanzlackierung die Reflektionen sehr viel an sichtbarer Masse wegnehmen, entschied sich Muth für einen matten Lack in Silbermetallic mit blauer Linierung, der zusammen mit dem ebenfalls matten Klarlackfinish das Design sehr dynamisch zum Ausdruck brachte.

Der Designer erzählt: „Die absolute Bestätigung meiner Entwicklung erhielt ich bei der Presse-Präsentation im September 1976 im Alpenhof-Hotel in Murnau. Es herrschte Dauerregen, die Journalisten schon in voller Montur, darüber weiße BMW-Blousons. Die BMW-PR und Marketing Crew in Panik ob der Einhaltung des Tagesprogramms. Man holte sich Rat beim Entwicklungschef H.G. von der Marwitz, mit dem ich am Tisch saß und der kommenden Dinge harrte. „Zum Teufel auch, nun fährt's doch endlich los“, so sein etwas barscher Kommentar. „Die Maschinen haben doch eine Vollverkleidung!“ Und man startete. Der Erste, der zurückkam – ein belgischer Journalist – stoppte, nahm den Helm ab, zog die Handschuhe aus, fasste sich auf die Schultern und rief „Je suis sec, je suis sec“, ich bin trocken.“

aerodynamic and weather-related resistances. His intuition for aerodynamics meant that the designer had found the solution after just a few sketches: The tank of the R 90 S was maintained and the front casing was generated from the necessary dimensions of the steering lock, headlights and windscreen. Safety radii, integrated into the overall shape, meant that the ugly piping was no longer necessary. The new “integrated fairing” was fine-tuned – with only a few modulations required – in the wind tunnel at Pininfarina in Turin.

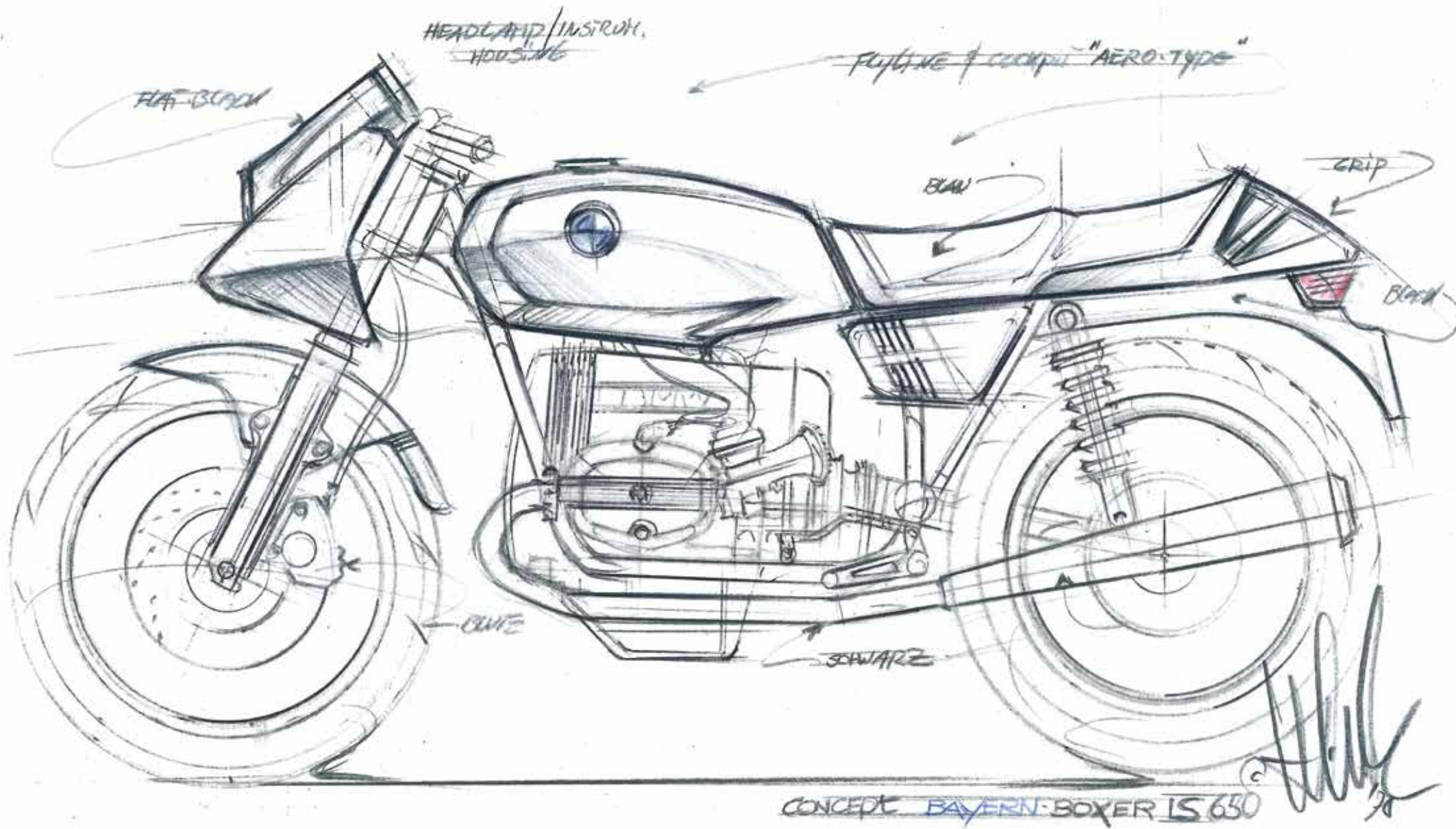
When it came to the color scheme, this time there were specific requirements – the keyword was recognizability. The thinking was that the more recognizable mass a motorcycle has in the direct front view, the more easily recognizable it is in the rear view mirror of a car driver. Given that a high-gloss paint job takes away a lot of visible mass, Muth decided on a matte paint scheme in metallic silver with blue lines which, together with the equally matte clear coat finish, made for a very dynamic design.

The designer recalls: “I received absolute recognition for my development at a press presentation in September 1976 at the Alpenhof Hotel in Murnau. There was persistent rainfall and the journalists were in full regalia with white BMW bomber jackets over the top. The BMW PR and marketing crew were panicking about being able to keep to the day's schedule. Development boss H.G. von der Marwitz, with whom I was sharing a table, waiting for what was to come, was consulted. “To hell with it! Just get going!”, was his rather curt reply. “The bikes have got full fairings haven't they!”. And we set off. The first to return – a Belgian journalist – stopped, took off his helmet, removed his gloves, patted himself on the shoulders and cried out: “Je suis sec, je suis sec” (I'm dry).

aerodinamiche e dalle intemperie. Grazie al suo intuito innato per l'aerodinamica il designer arrivò alla giusta soluzione già dopo pochi schizzi: adottò il serbatoio della R 90 S e realizzò il rivestimento anteriore in base alle dimensioni necessarie per angolo di sterzo, il proiettore e il cupolino. I raggi di sicurezza integrati nella forma rendevano superflui i brutti rinforzi. La nuova carenatura integrale fu perfezionata dal punto di vista aerodinamico – furono necessarie solo alcune modulazioni di poco conto – nella galleria del vento presso la Pininfarina a Torino.

Il colore doveva essere scelto in base a requisiti specifici, in particolare doveva rendere la moto subito riconoscibile. Infatti, più è grande la massa riconoscibile nella parte frontale di una moto, tanto più facile riconoscerla nel retrovisore di una vettura. Poiché con una vernice brillante i riflessi pregiudicano considerevolmente la massa visibile, Muth scelse una vernice opaca in argento metallizzato con rigature azzurre, che dovevano rendere il design molto dinamico insieme alla finitura in vernice trasparente anch'essa opaca.

Il designer racconta: “Ricevetti la conferma assoluta del progetto da me sviluppato durante la presentazione alla stampa nel settembre 1976 nell'Hotel Alpenhof di Murnau. Pioveva ininterrottamente e i giornalisti, già completamente equipaggiati, indossavano un giubbotto BMW bianco. Il team di PR e Marketing della BMW aveva forti dubbi di riuscire a rispettare il programma previsto per la giornata. Si rivolsero per un consiglio a H.G. von der Marwitz, il direttore della Divisione Sviluppo, che sedeva al mio stesso tavolo aspettando gli eventi. “Accidenti, ma quando iniziamo finalmente”, fu il suo brusco commento. “Le moto hanno una carenatura completa!”. E fu così che l'evento prese il via. Il primo a rientrare – un giornalista belga – si fermò, tolse casco e guanti e toccandosi le spalle esclamò “Je suis sec, je suis sec”, sono completamente asciutto.”





„BAYERN-ROCKER“ R 65 LS

Im Jahre 1978 machte man sich auch bei BMW Gedanken über ein weiteres Angebot für die potenzielle jugendliche Kundschaft. Nachdem der auf der IFMA 1978 vorgestellte Prototyp eines Einzylinders wenig Anklang fand, nahm das Designteam eine R 65 als Basis für einen frischen und jugendlichen „Bayern-Rocker“ mit sehr dynamischer Flyline. Vom kleinen Cockpit in Keilform über den unten schwarz ablackierten Tank und das neu gestaltete Heck mit integrierten Haltegriffen bis zum eigenen Raddesign bekam die R 65 LS eine sehr moderne, fast aggressive Formensprache. Leider kam sie genau in eine Zeit des Umbruchs bei BMW: Die Motorrad-Aktivitäten wurden von der GmbH wieder in die AG zurückverlagert und es taten sich jede Menge Fragezeichen auf. So bekam die R 65 LS nie die Chance, ihre Stärken richtig auszuspielen. Heute ist sie ein begehrtes Sammlerobjekt.

“BAVARIAN ROCKER” R 65 LS

In 1978 at BMW the idea of a further range for a potential younger clientele was being considered. After the prototype of a single-cylinder model presented at IFMA 1978 had met with little resonance, the design team took an R 65 as the basis for a fresh and youthful “Bavarian Rocker” with a very dynamic flyline. From the small tapered cockpit to the tank, with its lower section painted in black, the newly designed tail with integrated grab rails and the wheel design, the R 65 LS was given a very modern, almost aggressive design vocabulary. Unfortunately, it arrived at a time of upheaval at BMW: Motorcycle activities were transferred back from BMW GmbH to BMW AG and there were a whole bunch of unanswered questions. Thus the R 65 LS never had the chance to demonstrate its strengths properly. Nowadays, it is a sought-after collector's item.

“ROCKER BAVARESE” R 65 LS

Nel 1978 anche alla BMW si iniziò a pensare di allargare l'offerta a una potenziale clientela giovanile. Dopo che il prototipo monocilindrico presentato alla IFMA del 1978 non incontrò un grande favore, il team di design prese come campione una R 65 per sviluppare una “rocker bavarese” fresca e giovane con una flyline molto dinamica. Dal piccolo cockpit cuneiforme al design dedicato delle ruote passando per il serbatoio verniciato di nero nella parte bassa e alla coda di nuova configurazione con maniglie di presa integrate, il linguaggio delle forme della R 65 LS era molto moderno, quasi aggressivo. Purtroppo fu presentato in un'epoca di grandi cambiamenti alla BMW: il settore delle moto sinora sotto la direzione della Srl passo nuovamente nelle mani della Spa e furono posti molti interrogativi. La R 65 LS non ebbe mai la possibilità di far valere i propri punti di forza. Oggi è un modello da collezione molto richiesto.



BLACK EDITION

D >> Edles Schwarz, polierte Kanten: Der klassische runde Ventildeckel in der limitierten BLACK EDITION lässt das Herz aller Designfreunde höher schlagen.

E >> Classy black, polished edges: The limited BLACK EDITION of the classic round cylinder head cover makes the heart of every design fan leap.

I >> Elegante in nero e con bordi lucidati: il classico coperchio per valvole rotondo in versione limitata BLACK EDITION farà battere forte il cuore di tutti gli appassionati di design.

11 12 243

D >> Ein Blickfang waren die klassischen Ventildeckel schon immer – kaum ein Motor wurde in den einschlägigen Magazinen so oft abgelichtet wie der BMW Boxer. Als „Original Siebenrock Produkt“ kann der beliebte runde Ventildeckel aber mehr als nur hübsch aussehen. Die außenverschraubten Varianten sorgen für leichtere Montage, ein integrierter Öleinfüllstutzen erspart den Trichter und die geteilten Enduro-Versionen sind ebenso schön wie praktisch. Eben für jeden Anspruch den passenden Ventildeckel.

E >> The classic cylinder head covers were always an eye-catcher – hardly any engine has been pictured as often in the relevant magazines as the BMW Boxer. As an „original Siebenrock product“ though, the popular round cylinder head cover does more than just look pretty. The externally screw-fastened variants make for easier installation, an integrated oil filling nozzle means there is no need for a funnel and the partitioned Enduro versions are as beautiful as they are practical. Simply the right cylinder head cover for every requirement.

I >> I classici coperchi per valvole sono sempre stati un'attrazione: sono pochi i motori ad essere così spesso presenti nelle riviste di settore come il BMW Boxer. Come „Prodotto originale Siebenrock“ l'amato coperchio rotondo può tuttavia offrire molto di più e non solo la sua bellezza. Le varianti avvitate dall'esterno facilitano il montaggio, un bocchettone per il rabbocco dell'olio completamente integrato evita di usare l'imbuto, e le versioni Enduro separate sono tanto belle quanto pratiche. Insomma il coperchio giusto per ogni esigenza.



KLASSIK

D >> Der Klassiker: Runder Ventildeckel für alle 2V-Boxer ab Baujahr 1969.

E >> The classic version: Round cylinder head cover for all 2V Boxers built in 1969 and later.

I >> Il classico: coperchio per valvole rotondo per tutti i Boxer a 2 valvole a partire dall'anno di costruzione 1969.

11 12 240



EXTRA

D >> Leichte Montage: Der Klassiker mit von vorn zugänglicher Verschraubung.

E >> Easy installation: The classic version with screw connection which is accessible from the front.

I >> Montaggio facile: il classico con collegamenti a vite facilmente raggiungibili dal davanti.

11 12 241



LUXUS

D >> Glänzend: Hochglanzpolierte, extrem robuste Oberfläche – benzin- und säurefest.

E >> High-gloss: Highly polished, extremely robust finish - gasoline and acid resistant.

I >> Lucente: superficie estremamente robusta, lucidata a specchio, resistente alla benzina e agli acidi.

11 12 242



TOURING

D >> Erspart den Trichter: Gut zugängliche Öleinfüllöffnung für einfaches Nachfüllen.

E >> Renders the funnel redundant: Easily accessible oil filling opening for easy topping up.

I >> Non occorre l'imbuto: apertura per l'olio ben raggiungibile per facilitare il rabbocco.

11 12 244



EXTRATOURING

D >> Clever: Außenverschraubter Ventildeckel mit gut zugänglicher Öleinfüllöffnung.

E >> Clever: Externally screw-fastened cylinder head cover with easily accessible oil filling opening.

I >> Intelligente: coperchio per valvole avvitato esternamente con apertura per il rabbocco dell'olio facilmente raggiungibile.

11 12 245



ENDURO KLASSIK

D >> Für Rallye und Reise: Geteilte Ventildeckel in hervorragender Verarbeitung.

E >> For rallying and travel: Split cylinder head cover with outstanding workmanship.

I >> Per rallye e in viaggio: coperchio per le valvole separato con un'eccellente lavorazione.

11 12 260



ÖLSTOPFEN

D >> Sicher: Ölstopfen mit emailiertem Emblem, 16mm, inkl. Sicherheits-Schlüssel.

E >> Secure: Oil plug with enameled emblem, 16mm, including safety key.

I >> Sicuro: tappo dell'olio con emblema smaltato, 16 mm, incl. chiave di sicurezza.

11 12 290



HALTESPANGE

D >> Elegant: Die moderne Interpretation der Haltespange sieht gut aus und schützt.

E >> Elegant: The modern interpretation of the retainer clip looks good and provides protection.

I >> Elegante: la moderna interpretazione di fermaglio di ritegno non è solo bella da vedere ma anche sicura.

11 12 270

MACHEN, WOVON ANDERE TRÄUMEN!

Ausgerüstet mit Louis- gigantischer Auswahl, faire Preise und super Service.

Jetzt die besten
Louis-Angebote entdecken:

www.louis.de

MOTORRAD & ROLLER
Anschaffung • Ersatzteile • Service

www.louis.de | 044-734 333 00 | ord@louis.de





VENTILE

VALVES / VALVOLE

D >> Steigt mit zunehmender Laufleistung der Ölverbrauch? Macht sich Leistungsverlust oder „Motorklingeln“ bemerkbar? Dann ist es höchste Zeit, die Ventilführungen und -sitze zu überprüfen. Denn meist ist zuviel Spiel in den Ventilführungen und die damit verbundene Verdichtungs-erhöhung für diese Probleme verantwortlich. Wir bieten die komplette Überholung der Zylinderköpfe als Service an. Gerne rüsten wir in diesem Zusammenhang auch alle Zweiventil-Boxer vor 1985 auf bleifreies Benzin um.

E >> Does your bike need more oil with increased mileage? Or do you feel a power loss or non wanted gas explosions (knocking)? Then its high time to check the valve guides and valve seats, because the main reason for this problems is the wear of the valve guides in conjunction with a higher compression as result. We offer the restoring of the cylinder heads together with the conversion to unleaded fuel operation for twovalve boxers before 1985.

I >> Con l'aumento del chilometraggio cresce anche il consumo d'olio? La perdita di potenza o il "battito del motore" diventa evidente? È tempo di controllare le guide e le sedi delle valvole. Infatti spesso questi problemi sono causati da un gioco eccessivo delle guide delle valvole e dall'aumento della compressione che ne deriva. Offriamo come servizio la completa revisione della testata. In questa occasione saremo lieti di adattare tutte le Boxer a 2 valvole precedenti al 1985 alla benzina senza piombo.



VERGASER

CARBURETOR / CARBURATORE

D >> Jeder Motor arbeitet nur so gut wie der Vergaser, der ihn mit Brennstoff „füttert“. Eine perfekt abgestimmte Gemischaufbereitung ist das A und O für eine optimale Verbrennung und einen runden Motorlauf bei voller Leistung und geringem Verbrauch. Es lohnt sich also, dem oftmals als „Stiefkind“ behandelten Vergaser die Liebe zukommen zu lassen, die er verdient. Eine sorgfältige Einstellung auf modernes Superbenzin sollte ebenso zum Pflichtprogramm gehören wie die regelmäßige Kontrolle und Reinigung.

E >> Any engine can only run as well as the carburetor which “feeds” it with fuel. A perfectly balanced mixture is the be-all and end-all for optimum combustion and a nicely running engine at full power with low consumption. It's well worth your time then, to show the often neglected “poor relation”, the carburetor, the love it deserves. Careful setting to high-octane gasoline should be a compulsory part of the schedule, just as much as regular inspection and cleaning.

I >> Ogni motore lavora bene solo se anche il carburatore li avora bene: è lui infatti ad “alimentarlo” di carburante. Una preparazione della miscela perfettamente equilibrata è fondamentale per una combustione ottimale e un funzionamento perfetto del motore a piena potenza e basso consumo di carburante. Vale quindi la pena di trattare con amore anche il carburatore, un componente che viene spesso trascurato. Una registrazione accurata in base alla moderna benzina Super dovrebbe rientrare in un programma obbligatorio proprio come un controllo regolare e la pulizia.

FUEL





ÖLKÜHLUNG

OILCOOLING / RAFFREDDAMENTO DELL'OLIO

D >> Ob kurvige Bergstrecke, das tägliche Stop&Go im Stadtverkehr oder schweres Gelände – der Motor ist ständig mit wechselnden thermischen Belastungen konfrontiert. Daher ist optimal temperiertes Motoröl umso wichtiger, je stärker der Boxer gefordert wird. Aber auch im Normalbetrieb ist eine Ölkühlung sinnvoll, um den Motor stets perfekt zu schmieren.

E >> Whether you're on a winding mountain road, in the stop-and-go of daily town traffic or on heavy terrain - the engine is constantly confronted by changing thermal loads. Thus the optimum oil temperature is even more important the more the Boxer is challenged. That said, an oil cooler makes sense even for normal operation in order to keep the engine perfectly lubricated at all times.

I >> Sia che si tratti di tornanti di montagna, del traffico in città o di terreni difficili, il motore è sottoposto costantemente a sollecitazioni termiche variabili. È pertanto importante che la temperatura dell'olio motore sia sempre ottimale, in funzione degli sforzi a cui è sottoposto il Boxer. Tuttavia, anche durante il funzionamento normale, il raffreddamento dell'olio è utile per lubrificare sempre perfettamente il motore.



D >> Damit wird Öl einfüllen daheim und unterwegs zum Kinderspiel: Der Siebenrock Öleinfülltrichter wird einfach eingeschraubt und kann somit weder verrutschen noch herausfallen. Aus flexiblem, faltbarem Hochleistungs-Polymer, passt in jede Lücke im Werkzeugfach.

E >> The Siebenrock oil filler funnel makes topping up oil, both at home and on the road, as easy pie: It is simply screwed in and can neither slip nor fall out. It is made of flexible, collapsible silicone and fits in any space in the tool compartment.

I >> Con questo imbuto rabboccare l'olio a casa e in viaggio diventa un gioco da ragazzi: L'imbuto Siebenrock per il rabbocco dell'olio viene semplicemente avvitato e non può quindi spostarsi o cadere. È realizzato in polimero ad alte prestazioni piegabile e può essere inserito in ogni spazio vuoto dello scomparto portautensili.

81 21 099



D >> Der Siebenrock Ölwannendistanzring erlaubt die Erhöhung der Ölmenge um einen Liter und senkt damit die thermische Belastung des Motors erheblich. Passend für alle Zweiventil-Boxermotoren. Inklusive 30mm-Distanzstück für die Saugglocke und komplettem Schraubensatz.

E >> The Siebenrock oil sump spacer ring allows you to increase the oil quantity by one liter and thus reduces the thermal load on the engine considerably. Suitable for all two-valve Boxer engines. Includes 30mm spacer for the suction bell and a complete screw set.

I >> Il distanziale per coppa dell'olio Siebenrock consente di aumentare la quantità dell'olio di un litro, e quindi di diminuire considerevolmente il carico termico del motore. È ideale per tutti i motori Boxer a due valvole. Comprende un distanziale di 30 mm per la tromba di aspirazione e un set completo di viti.

11 13 100



D >> Damit auch die R 80 GS-Modelle ohne serienmäßigen Ölkühler in Sachen Motorschmierung auf der sicheren Seite sind, sorgt ab sofort der Siebenrock Ölkühler Kit für optimal temperiertes Öl in jeder Situation. Lieferumfang: Leichtmetallkühler für die sturzgeschützte Montage unter dem Lenkkopf, Ölfilter sowie kompletter Dichtungs- und Montagesatz mit hochwertigen Leitungen und sämtlichen Haltern.

E >> In order to keep R 80 GS models - built without oil cooler as standard - on the safe side when it comes to engine lubrication, the Siebenrock oil cooler kit is now available to provide oil with the optimum temperature in every situation. Scope of delivery: Light alloy cooler for crash-proof installation underneath the steering head, oil filter and complete gasket and mounting kit with high-grade lines and all brackets.

I >> Affinché anche i modelli R 80 GS senza radiatore dell'olio di serie siano al sicuro per quanto concerne la lubrificazione del motore, il kit per radiatore dell'olio Siebenrock mette ora a disposizione un olio con la temperatura ottimale in ogni situazione. Fornitura: radiatore in lega leggera per il montaggio sotto la testa dello sterzo, al fine di proteggerlo in caso di caduta, filtro dell'olio e set completo di guarnizioni e per il montaggio con tubi d'alta qualità e tutti i supporti necessari.

11 42 400



D >> Mehr Schutz für den serienmäßigen Ölkühler der R 100 GS bietet unser Mittelverlegungssatz, bestehend aus hochwertigen, edelstahummantelten Ölschläuchen, allen benötigten Haltern sowie dem Elektriksatz für die Hupe, die bei der Mittelverlegung des Ölkühlers meist seitlich montiert wird.

E >> Our relocation kit provides more protection for the standard oil cooler of the R 100 GS. It comprises high-grade oil hoses with stainless steel jacketing, all the required mounts and the electrics kit for the horn, which normally has to be installed on the side when relocating the oil cooler.

I >> Per proteggere meglio il radiatore dell'olio di serie della R 100 GS proponiamo il nostro kit di spostamento al centro del radiatore composto da tubi flessibili per l'olio d'alta qualità con guaina in acciaio inox, tutti i supporti necessari e un kit di materiale elettrico per il clacson che, con lo spostamento al centro del radiatore, viene generalmente montato lateralmente.

11 42 401



D >> Bis 1986 waren alle BMW-Boxer mit Bosch-Anlassern ausgerüstet. Mit der Einführung der R 100 RS-Modelle im September 1986 verabschiedete sich BMW von den „Schwerewichten“ und setzt seitdem in allen Modellen auf die nur 2,7 Kilogramm schweren Anlasser von Valeo. Zum Vergleich: Ein Bosch-Anlasser wog damals über 4 Kilogramm.

Leicht, leistungsstark und stromsparend: Der Valeo-Anlasser ist nicht nur deutlich leichter, sondern mit satten 1,2 Kilowatt Startleistung auch extrem leistungsstark. Dank cleverem Planetengetriebe hält sich auch der Stromverbrauch gegenüber dem Bosch-Urgestein in engen Grenzen. BMW-Spezialist Siebenrock empfiehlt Valeo-Anlasser für alle Zweiventil-Boxer. Jetzt auch als überholte Version im Tausch gegen den alten Anlasser erhältlich.

E >> Before 1986 all BMW Boxers were fitted with Bosch starter motors. With the introduction of the R 100 RS models in September 1986, BMW bid farewell to the “heavyweights” and has since used the Valeo starter motors on all models. These weigh in at just 2.7 kilograms. For comparison: Back then, a Bosch starter motor weighed 4 kilograms.

Light, powerful and economical: The Valeo starter motor is not only much lighter, but is extremely powerful with its impressive 1.2 kilowatts of starting power. Thanks to the intelligent planetary gear, the power consumption is also kept within tight limits in comparison to the old Bosch. BMW specialists Siebenrock recommend Valeo starter motors for all two-valve Boxers. Now available as an overhauled version in exchange for the old starter motor.

I >> Fino al 1986 tutte le Boxer BMW erano equipaggiate con motorini di avviamento Bosch. Con l'introduzione dei modelli R 100 RS nel settembre 1986 BMW ha smesso di utilizzare questi “pesi massimi” e da allora monta su tutti i modelli il motorino di avviamento di Valeo di soli 2,7 kg. Per un confronto: un motorino Bosch pesava allora oltre 4 kg.

Leggero, potente e a basso assorbimento di corrente: il motorino Valeo non è solo decisamente più leggero ma, con un rendimento in fase di avviamento di ben 1,2 Kilowatt, è anche estremamente potente. Grazie all'intelligente cambio epicicloidale anche il consumo di corrente è decisamente contenuto rispetto al “preistorico” Bosch. Lo specialista BMW Siebenrock consiglia i motorini Valeo per tutte le Boxer a 2 valvole. I motorini sono ora disponibili anche in versione revisionata come ricambio per il vecchio motorino di avviamento.



D>> Diodenplatte 14V 22AH für Zweiventil-Boxer, das Original zum günstigen Preis.

E >> Diode plate 14V 22AH for all 2-valve boxer models, OEM part fair priced.

I >> Piastra diodi 14V 22AH per Boxer a due valvole, l'originale a un prezzo vantaggioso.

D>> Abdrückschraube für Lichtmaschinen-rotor in Werkstattqualität.

E >> Generator rotor tool in high grade quality.

I >> Vite di smontaggio per rotore dell'alternatore in qualità d'officina.

D>> Im Tausch: überholter Lichtmaschinen-rotor mit neuer Wicklung für alle Zweiventil-Boxer. Erheblich längere Lebensdauer durch hochwertige Materialien und spezielles Tränkverfahren.

E>> In exchange: refurbished generator with new winding for all 2-valve boxer models. Because of the better materials and special treatments much more reliable.

I >> Come ricambio rotore dell'alternatore revisionato con nuovo avvolgimento per tutte le Boxer 2V. Maggiore durata grazie all'impiego di materiali pregiati e speciale procedimento di impregnazione.

D>> Gummilager für die Diodenplatte, passend für alle Zweiventil-Boxer.

E>> Silent rubber mount for diode plate, fits all 2-valve boxer models.

I >> Cuscinetto in gomma per la piastra diodi, adatto a tutte le Boxer 2V.

12 31 062

12 31 699

12 31 642

12 31 131



KNOW-

AUSPUFF-MANUFAKTUR

EXHAUST MANUFACTURE / MANIFATTURA SCARICHI

D >> Die hohe Kunst der Auspuff-Herstellung ist eigentlich ganz einfach. Zumindest dann, wenn man auf die Erfahrung und das Know-how eines so genialen Konstrukteurs wie Sepp Bruckschlögl zurückgreifen kann. Der Gründer von SR-Racing verstand sein Geschäft wie kaum ein anderer.

Er gab sein Wissen zum Glück gerne an seine Mitarbeiter weiter, so dass auch heute noch jede Auspuffanlage die „Handschrift“ des Experten trägt, obwohl Bruckschlögl aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr aktiv sein kann. Rudi Lehnert, der neue Besitzer von SR-Racing, legt großen Wert darauf, die ausgereiften Techniken und Verfahren des Firmengründers konsequent zum Einsatz zu bringen. Das Wichtigste bei jeder Auspuffanlage aus dem bayerischen Schrobenhausen ist demnach die gezielte Optimierung des Strömungsverhaltens: Nur so können die Abgase „wie mit einem Staubsauger“ angesaugt und ohne Leistungsverlust nach außen abgegeben werden. Damals wie heute werden bei SR-Racing ausschließlich beste Materialien verwendet. Alle Auspuffanlagen bestehen aus geglühtem Edelstahl, der in einem speziellen Biegeverfahren in seine endgültige Form gebracht wird. Sie werden mit Steckverbindungen montiert und mit Federn zusammengehalten – ein Verfahren, das in der Herstellung viel Sorgfalt verlangt, dafür aber leicht zu montieren ist und im Fahrbetrieb zuverlässig „dicht hält“.

E >> The ancient art of exhaust production is actually quite simple. At least if you can call on the experience and know-how of a manufacturer as brilliant as Sepp Bruckschlögl. The founder of SR-Racing understood his business like hardly anyone else.

Fortunately, he passed on his knowledge to his employees, meaning that every exhaust system still bears the expert's "signature" today, even though Bruckschlögl is no longer active for health reasons. Rudi Lehnert, the new owner of SR-Racing, attaches great value to the resolute use of the tried-and-tested technologies and methods of the company's founder. The most important thing about every exhaust system made in Schrobenhausen in Bavaria is the focus on optimization of the flow performance: This is the only way the exhaust gases can be drawn in "like by a vacuum cleaner" and emitted without loss of power. Today - just like back in the day - SR-Racing uses only the best materials. All exhaust systems are made of annealed stainless steel which is honed into its final shape in a special bending process. They are assembled with plug connections and held together with springs - a method which requires much care during manufacture but is easy to install and "keeps things tight" reliably during the drive.

I >> L'arte di produrre uno scarico è in fin dei conti molto semplice. Per lo meno quando ci si può avvalere dell'esperienza e del know-how di un costruttore geniale come Sepp Bruckschlögl. Il fondatore della SR Racing conosceva il suo lavoro meglio di chiunque altro.

Fortunatamente ha trasmesso le sue conoscenze ai propri collaboratori, e così ancora oggi ogni impianto di scarico porta la "firma" dell'esperto, nonostante Bruckschlögl abbia cessato la sua attività per motivi di salute. Per Rudi Lehnert, il nuovo proprietario della SR-Racing, è molto importante continuare ad applicare le tecniche e i metodi intelligenti sviluppati dal fondatore dell'azienda. Per ogni impianto di scarico prodotto dall'azienda bavarese di Schrobenhausen è pertanto importante ottimizzare in modo mirato il comportamento del flusso: solo così è possibile aspirare i gas di scarico "come in un'aspirapolvere" ed espellerli all'esterno senza perdita di potenza. Oggi come allora alla SR-Racing vengono utilizzati i migliori materiali. Tutti gli impianti di scarico sono realizzati in acciaio inox ricotto, a cui viene data la forma definitiva tramite un metodo speciale di piegatura. Sono montati con supporti a innesto e fissati con delle molle - un metodo che richiede molta attenzione durante la fabbricazione, ma che è facile da montare, e che durante la guida assicura una tenuta perfetta.





D >> Am Anfang jedes Krümmers steht ein Präzisionsrohr der Spezifikation 1.4301, das thermisch behandelt wurde, um die notwendigen engen Radien faltenfrei biegen zu können. Es wird im exakten Winkel abgesägt, sorgfältig entgratet und anschließend auf Hochglanz poliert. Herzstück der Produktion ist die Dornbiegemaschine: Ein Kugeldorn hält beim Biegen die Form des Rohres aufrecht und verhindert die Faltenbildung.

E >> At the start of each manifold there is a 1.4301 specification precision tube which has been thermally treated to be able to bend the necessary tight radii without creasing. It is sawed off at the exact angle, carefully deburred and then polished to a high-gloss finish. The heart of the production unit is the mandrel bending machine: A ball-type mandrel maintains the shape of the tube during the bending process and prevents creasing.

I >> All'entrata di ogni collettore è montato un tubo di precisione in acciaio AISI 304, sottoposto a trattamento termico, per poter realizzare i raggi di curvatura necessari senza pieghe. Tagliato all'angolo esatto, viene poi sbavato accuratamente e, da ultimo, lucidato a specchio. La macchina curvatubi costituisce il "cuore della produzione": un mandrino sferico mantiene la forma del tubo durante la piegatura ed impedisce la formazione di pieghe.



WORK



D >> Die Teile für die Y-Rohre werden mit hochwertigem Edelstahlraht auf einem MAG-Puls-Gerät mit Rundtisch verschweißt. Bei den Schalldämpfern kommt es auf die inneren Werte an. Für eine lange Lebensdauer wird bei SR-Racing hitzebeständige Edelstahlwolle zu einem komplett geschlossenen Dämmkissen verarbeitet. Die Steckverbindungen für die Montage werden mit der Aufweitmaschine und ihren verschiedenen Werkzeugeinsätzen passend zum Motorrad hergestellt.

E >> The parts for the Y pipes are welded using high-grade steel wire on a MAG pulse device with turntable. When it comes to silencers, it's what's on the inside that counts. At SR-Racing heat resistant steel wool is used to produce a fully enclosed muffler pad for a long service life. The plug connections for assembly are manufactured to suit the motorcycle using the expander machine and its various tool inserts.



I >> I pezzi per i tubi a Y sono saldati con filo d'acciaio d'alta qualità su una saldatrice MAG con tavola rotante. Nel caso dei silenziatori importanti sono i valori intrinseci. Alla SR-Racing i cuscini insonorizzanti completamente chiusi sono realizzati con lana d'acciaio inox resistente al calore al fine di assicurare una lunga durata. I supporti a innesto per il montaggio sono prodotti con la allargatubi e i diversi kit di attrezzi sono indicati per la relativa moto.



MEHR LEISTUNG, WENIGER GEWICHT

MORE POWER, LESS WEIGHT / PIÙ POTENZA, MENO PESO

D >> SGS2 - hinter diesem nüchtern klingenden Namen verbirgt sich eine der besten Auspuffanlagen für Zweiventilboxer, die es auf dem Markt gibt. Genialer, aber niemals nerviger Sound verbindet sich in der Siebenrock-Anlage mit edler Optik, fünf Kilogramm weniger Gewicht und einem gewaltigen Leistungs- und Drehmomentzuwachs. Besonders im mittleren Drehzahlbereich gefällt die komplett aus Edelstahl gefertigte SGS2 mit sattem Schub und viel mehr Power. Das geringere Gewicht wird durch den Ersatz des originalen Sammlers durch ein schlankes Y-Rohr erreicht, das in Verbindung mit dem dumpf klingenden Edelstahl-Schalldämpfer zudem für einen überaus sportlichen Look sorgt. Die originalen Gepäcksysteme von G/S, GS oder den R-Modellen können ohne Einschränkung weiterverwendet werden.

Die SGS2 ist als Komplettanlage in drei Varianten (hoher, mittlerer und niedriger Verlauf) erhältlich, alle mit Euro-ABE und sämtlichen Befestigungsteilen.

E >> SGS2 - behind this unassuming sounding name is one of the best exhaust systems for two-valve Boxers on the market. Brilliant but never annoying sound is combined with a classy look on the Siebenrock system, five kilograms less weight and a massive increase in power and torque. The SGS2, made completely of stainless steel, impresses particularly in the middle rev range with a hefty boost and much more power. The low weight is achieved by replacing the original manifold with a slender Y pipe which also makes for an eminently sporty look in conjunction with the dull-sounding stainless steel silencer. The original luggage systems of the G/S, GS and R models can still be used without limitations.

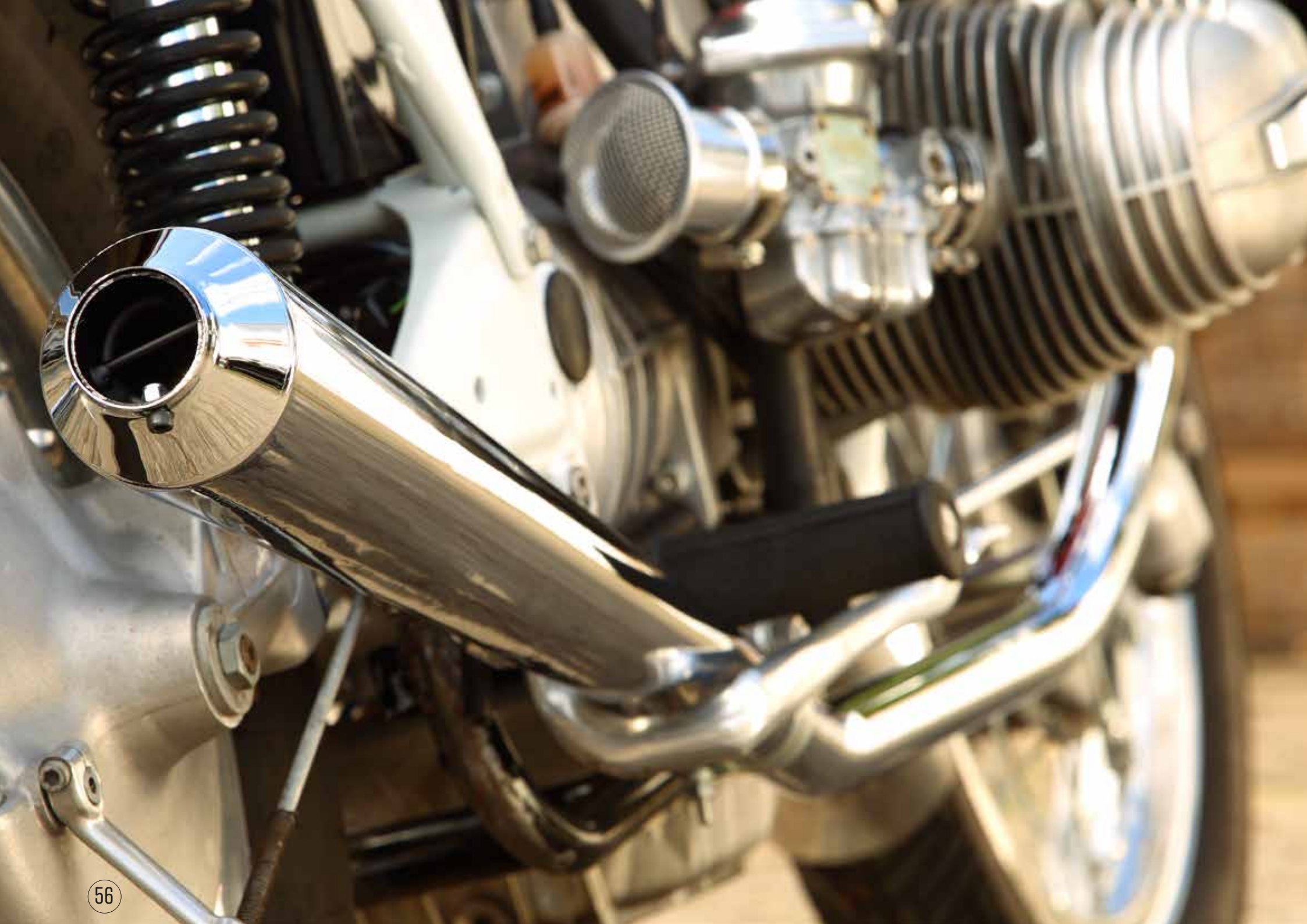
The SGS2 is available as a complete system in variants (high, medium and low line), all with European general operating permit and all fastening parts.

I >> SGS2 - dietro questo breve nome si cela uno dei migliori impianti di scarico per boxer a due valvole disponibile sul mercato. L'impianto di scarico Siebenrock coniuga un sound grandioso, ma mai fastidioso, con un look elegante, peso inferiore di cinque chilogrammi, e un considerevole aumento di potenza e di coppia. In particolare nel campo di regime intermedio l'impianto SGS2 realizzato completamente in acciaio inox piace per la forte spinta e una maggiore potenza. Il peso inferiore viene ottenuto sostituendo il tubo collettore originale con un tubo a Y allungato che, insieme al silenziatore in acciaio legato, espelle i gas di scarico in modo attutito e conferisce inoltre un look sportivo alla moto. È possibile continuare ad utilizzare senza limitazioni i sistemi portabagagli originali.

Gli scarichi SGS2 sono disponibili come impianto completo in tre versioni (posizione superiore, centrale, inferiore), tutte dotate di certificato di omologazione valida in tutta Europa e del materiale di fissaggio necessario.







SOUND

KLANGWERK

SOUND SYSTEM / SUONO ARMONIOSO

D >> Einfach, klassisch, schön. Unsere Hoske-Auspuffanlage mit ihrer langen, schlanken und überaus eleganten Form ist die ideale Aufwertung für alle Zweiventilboxer vom Schlage einer /5 oder R 100 S mit zwei Federbeinen und 38 oder 40mm Auspuffdurchmesser. Die straighte Linienführung begeistert und der typische dumpfe Klang elektrisiert BMW-Freunde rund um den Globus, denn er weckt Erinnerungen an den weltbekannten Sound der BMW-Sportmaschinen der 60er und 70er Jahre. Die passenden Sportkrümmer kommen ohne Querrohre aus und unterstreichen so die betont schlichte Anmutung dieser klassisch schönen Auspuffanlage. Ganz stilecht erhältlich in glänzendem und schwarzem Chrom.

E >> Simple, classic, beautiful. Our Hoske exhaust system, with its long, sleek and exceedingly elegant shape, is the ideal upgrade for all two-valve Boxers, like a /5 or an R 100 S, with two struts and 38 or 40 mm exhaust diameter. The straight lines inspire and the typical dull sound electrifies BMW fans around the globe. It brings back memories of the sound of the BMW sports bikes of the 60s and 70s, known throughout the world. The matching sporty manifolds do not require crossover pipes and thus underline the accentuated sleek grace of this classically beautiful exhaust system. True to the style, available in bright and black chrome.

I >> Semplice, classico, bello. Il nostro impianto di scarico Hoske con la sua forma lunga, slanciata e soprattutto elegante è l'elemento ideale per valorizzare tutti motori a 2 valvole dello stesso tipo di una /5 o R 100 S con due forcelloni e un diametro del tubo di scappamento di 38 o 40 mm. La linea diritta e il tipico suono attenuato entusiasmano gli appassionati BMW di tutto il mondo, perché risvegliano il ricordo del sound delle moto sportive BMW degli anni '60 e '70 noto in tutto il mondo. I collettori sportivi adeguati non richiedono tubi trasversali e mettono così in evidenza la sobria bellezza di questo impianto di scarico classico. Disponibile cromato lucido o nero in stile autentico.





D >> Ein gut schaltendes Getriebe sorgt für saubere, weiche Gangwechsel und damit dauerhaft für mehr Freude am Fahren.

Ein Austausch aller Zahnräder ist in der Regel nicht notwendig, denn bereits kleine Veränderungen gegenüber der Serie bringen deutlich spürbare Verbesserungen: So reduziert z.B. ein langer fünfter Gang die Drehzahl bei hohen Geschwindigkeiten. Mehr Laufruhe über das gesamte Drehzahlband erreichen wir durch verbesserte, maßstabile Kugellager. Sprechen Sie uns an, wir beraten Sie gern bei der Optimierung Ihres Getriebes.

E >> A gearbox which a good transmission makes for clean, soft gear changes and this more lasting driving enjoyment.

It is generally not necessary to replace all the gear wheels as even small changes to the series standard bring clearly noticeable improvements: Thus, a long fifth gear, for example, reduces the speed at revolutions per minute at high speeds. We achieve more quietness of running over the entire rev range with improved, dimensionally stable ball bearings. Contact us and we will happily advise you on how to optimize your gearbox.

I >> Un cambio che si innesta bene assicura un cambio marcia perfetto e morbido e quindi anche una guida piacevole e divertente. Generalmente non è necessario sostituire tutte le ruote dentate, poiché bastano già piccole modifiche rispetto al cambio di serie per ottenere miglioramenti considerevoli ed evidenti: una quinta marcia lunga riduce, ad esempio, il regime ad alte velocità. Con cuscinetti a sfere migliorati e di dimensioni stabili otteniamo una maggiore silenziosità lungo tutta la fascia di regimi. Rivolgetevi a noi: saremo lieti di darvi la nostra consulenza sul modo migliore per ottimizzare il vostro cambio.



D >> Die häufigste Ursache für Getriebeschäden ist Wassereintritt an der Abdeckung der Tachowelle. Unser Getriebeschutz verhindert dies durch die neukonstruierte Form zuverlässig. Es ist also sinnvoll, dieses Teil sofort zu ersetzen, wenn es porös oder ausgeleiert ist.

E >> The most common cause of gearbox damage is water penetration on the cover of the speedometer cable. Our gearbox guard prevents it reliably with its newly engineered shape. Therefore it makes sense to replace this part immediately if it is porous or worn out.

I >> I principali danni al cambio sono dovuti alla penetrazione di acqua attraverso la copertura dell'albero del tachimetro. Grazie alla forma di nuova costruzione la nostra protezione evita questi danni in modo affidabile. È quindi consigliabile sostituire sempre questo pezzo quando è poroso o esausto.

61 13 170



D >> Kleine Verbesserung, große Wirkung: Kompletter Getriebelagersatz mit verstärkten Rollenlagern, in denen sieben statt der original verwendeten sechs Kugeln für mehr Laufruhe über das gesamte Drehzahlband sorgen.

E >> A small improvement which makes a big difference: Complete gearbox bearing set with reinforced roller ball bearings in which seven balls, instead of the six originally used, make for more quiet-running over the full speed range.

I >> Un piccolo miglioramento di grande effetto: set completo di cuscinetti del cambio con cuscinetti a sfere rinforzati, in cui sette sfere, al posto delle sei utilizzate nell'originale, assicurano una maggiore silenziosità lungo tutta la fascia di regimi.

23 12 999



D >> Verbesserte Neuauflage des Zylinderrollenlagers mit PEEK-Käfig für mehr Laufruhe in allen Drehzahlbereichen. PEEK (Polyetheretherketon) ist sehr temperaturbeständig, außerordentlich verschleißarm, zäh und ermüdungsfest. Der Werkstoff ist maßstabil und verformt sich selbst bei hohen Drehzahlen kaum.

E >> Improved new edition of the cylindrical roller bearing with PEEK cage for quieter running in all speed ranges. PEEK (polyether ether ketone) is highly temperature-resistant, extremely low-wear, tough and fatigue-resistant. The material is dimensionally stable and hardly deforms, even at the highest speeds.

I >> Nuova versione migliorata del cuscinetto a rulli cilindrici con gabbia in PEEK per una maggiore silenziosità in tutti i campi di velocità. Il PEEK (polieteroterchetoni) ha eccellenti caratteristiche di resistenza alla temperatura e all'usura, ed è particolarmente duraturo e resistente alla fatica. Il materiale mantiene le proprie dimensioni e si deforma solo minimamente a regimi di rotazione elevati.

23 21 446

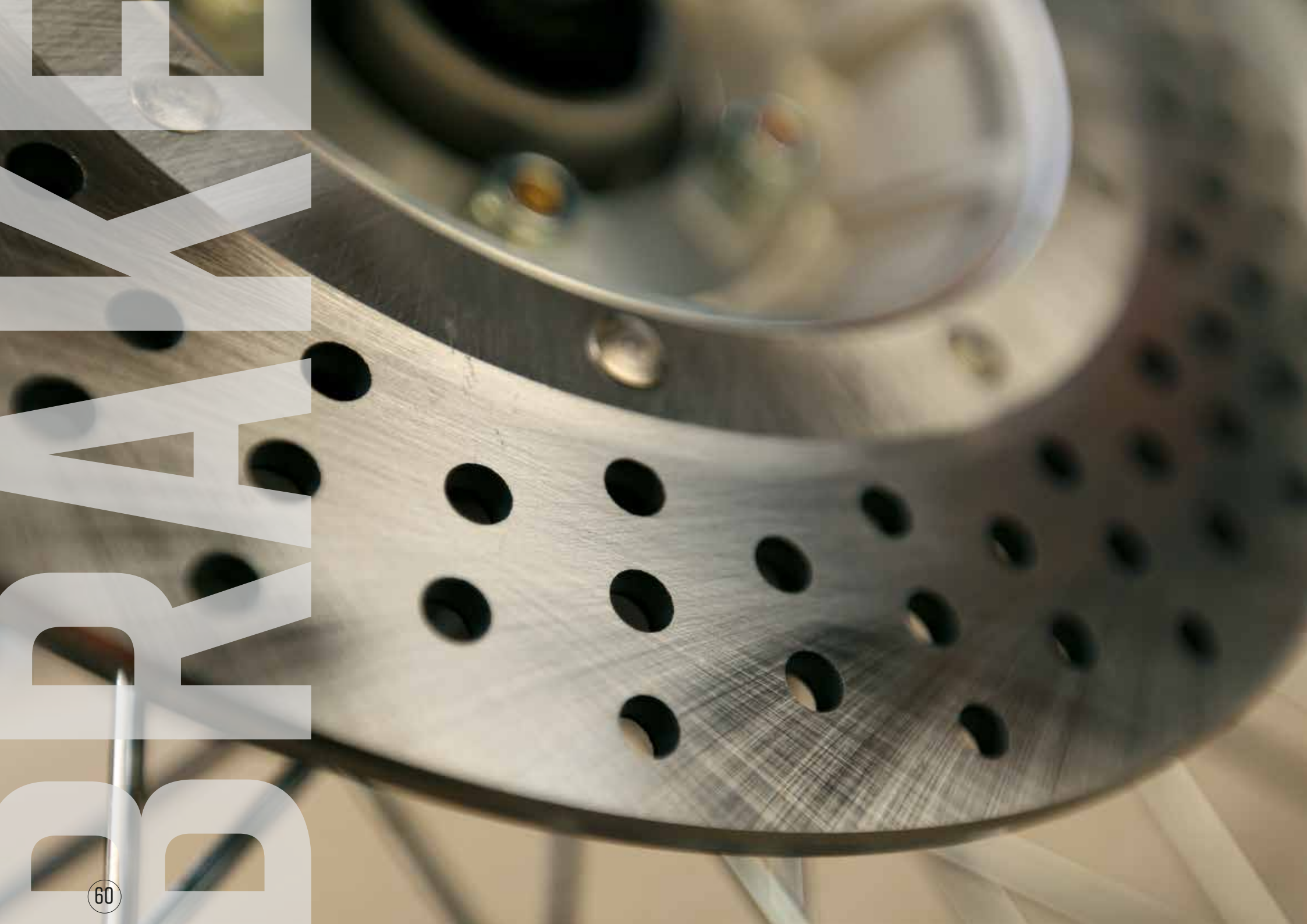


D >> Leichtlauf-Zahnrad für den langen 5. Gang, das perfekt mit den vorhandenen Zahnradern harmonisiert und außerdem mit verbesserter Geometrie und hochwertiger Verarbeitung punktet. Doppelt gehärtet und in den Zahnflanken geschliffen, überzeugt es mit weicheren Gangwechseln und besserem Tragbild.

E >> Low-friction gear wheel for the long fifth gear which harmonizes perfectly with the existing gear wheels and also shines with improved geometry and high-grade workmanship. Double-hardened and with polished tooth flanks, it impresses with softer gear changes and a better contact pattern.

I >> Ruota dentata a basso attrito per 5a marcia lunga che armonizza perfettamente con le ruote dentate esistenti, e si distingue inoltre con una geometria migliorata e una lavorazione d'alta qualità. A doppia tempra e con i fianchi dei denti rettificati, convince per la morbidezza dei cambi di marcia e la migliore superficie di carico portante.

23 22 992



BRANK

VON 100 AUF 0

FROM 100 TO 0 / DA 100 A 0

D>>> Originale Optik, moderne Technik, mehr Sicherheit: Die legendäre vernietete Bremsscheibe feiert ihr Comeback. Als echtes Siebenrock-Produkt nutzt die verbesserte Neuauflage die aktuellen technischen Möglichkeiten um den Charme vergangener Tage mit den heutigen Ansprüchen an Funktion und Sicherheit in Einklang zu bringen. Die Scheibe selbst besteht aus einer hochfesten, wärmebehandelten Chromstahllegierung. Sie ist mit hochwertigen Edelstahl-Nieten im Originalverfahren vernietet. Für eine deutlich verbesserte Bremswirkung und einen sauberen Rundlauf wird die Bremsscheibe anschließend zirkular geschliffen. Neben der ungelochten Bremsscheibe für R 90 S und Co. sind auch die Lochbilder 2-2 (80 Löcher) und 3-2 (100 Löcher) erhältlich. Natürlich mit ABE. Die neuen Bremsscheiben werden beim BMW-Serienlieferanten Magura nach Siebenrock-Vorgaben exklusiv hergestellt.

E>>> Original design, state-of-the-art technology, more safety: The legendary riveted brake disk is enjoying a comeback. The improved reissued genuine Siebenrock product uses the current technical possibilities to combine the charm of days gone by with today's demands for function and safety in harmony. The disk itself is made of a high-strength, heat-treated chrome steel alloy. It is riveted with high-grade stainless steel rivets in the original method. For clearly improved braking and clean concentricity, the brake disk is then ground cylindrically. As well as the non-perforated brake disk for the R 90 S and co., perforation patterns 2-2 (80 holes) and 3-2 (100 holes) are also available. With operating permit certificate, of course. The new brake disks are manufactured exclusively by BMW serial supplier Magura in accordance with Siebenrock specifications.

I>>> Look originale, tecnica moderna, maggiore sicurezza: il leggendario disco del freno rivettato festeggia il suo comeback. Come vero prodotto Siebenrock la nuova versione migliorata utilizza le moderne possibilità tecniche per coniugare il fascino del passato con le attuali esigenze in termini di funzionamento e sicurezza. Il disco è realizzato in lega d'acciaio e cromo altamente resistente, sottoposta a trattamento termico. È rivettato secondo la procedura originale tramite rivetti in acciaio inox d'alta qualità. Per un'azione frenante decisamente migliore e una concentricità e planarità perfette il disco del freno viene poi levigato circolarmente. Oltre al disco non forato per la R 90 S e gli altri modelli sono disponibili anche schemi di fori 2-2 (80 fori) e 3-2 (100 fori). Naturalmente con certificazione di omologazione. I nuovi dischi dei freni sono prodotti esclusivamente secondo specifiche Siebenrock da Magura, il fornitore approvato da BMW.



D>>> Klassische ungelochte Bremsscheibe für die erste Serie der /6-Modelle, R 75/6, R 90/6 und R 90 S bis September 1974.

E>>> Classic non-perforated brake disk for the first series of /6 models, the R 75/6, R 90/6 and R 90 S built in September 1974 and earlier.

I>>> Il classico disco del freno non forato per la prima serie dei modelli /6, R 75/6, R 90/6 e R 90 S fino a settembre 1974.

34 11 500



D>>> Bremsscheibe im Lochbild 3-2, kam von September 1974 bis 1977 in den zweiten Serien von /6 und R 90 S sowie der ersten Serie der /7-Modelle zum Einsatz.

E>>> Brake disk with 3-2 perforation pattern, was used between September 1974 and 1977 in the /6 and R 90 S series and the first series of /7 models.

I>>> Il disco del freno con schema di fori 3-2 è stato utilizzato dal settembre 1974 fino al 1977 nella seconda serie delle /6 e delle R 90 S e nella prima serie dei modelli della /7.

34 11 502



D>>> Die 2-2 gelochte Bremsscheibe in der tiefen Form kam in R 45/65 sowie R 80 ST und G/S zum Einsatz.

E>>> The brake disk with 2-2 perforation with the deep shape was used on the R 45/65 and the R 80 ST and G/S.

I>>> Il disco del freno forato con schema 2-2 in forma ribassata è stato utilizzato sui modelli R 45/65 ed anche sui modelli R 80 ST e G/S.

34 11 005



D>>> Diese Bremsscheibe im Lochbild 2-2 wurde von 1977 bis 1985 verwendet: ab der zweiten Serie der /7-Modelle (vorne und hinten) und in der R 65 LS.

E>>> The brake disk with the 2-2 perforation pattern was used from 1977 until 1985: from the second series of /7 models (front and rear) and on the R 65 LS.

I>>> Questo disco del freno con schema di fori 2-2 è stato utilizzato dal 1977 al 1985: a partire dalla seconda serie dei modelli della /7 (davanti e dietro) e nella R 65 LS.

34 11 566



CONTROL

NEUE ZUGKRAFT

NEW TRACTION / NUOVI CAVI DI COMANDO

D >> Es macht einfach Spaß, wenn das Motorrad spontan auf jeden Gasbefehl reagiert und auch das Kuppeln „leicht von der Hand“ geht. Wenn also die Kupplung schwergängig ist oder das Gas sich nicht mehr so fein dosieren lässt wie früher, lohnt sich ein gründlicher Test von Kupplungszug und Gaszug. Bei dieser Gelegenheit sollte der Chokezug gleich mit überprüft werden. Wenn ein Zug beispielsweise geknickt oder aufgesplissen ist, sollte er getauscht werden – das kostet nicht die Welt, der wiedergewonnene Fahrspaß ist aber unbezahlbar.

BMW-Spezialist Siebenrock empfiehlt die originalen Gas-, Kupplungs- und Chokezüge von BMW, die sich in der Praxis bewährt haben und daher in der Wendlinger Werkstatt bevorzugt verbaut werden. Die verwendete Materialkombination sorgt für einen leichten, reibungsfreien Lauf der Züge, die ohne Schmierung auskommen und lange zuverlässig ihren Dienst tun.

E >> It's simply a lot of fun when your motorcycle spontaneously reacts to each command from the accelerator and when each clutch operation is smooth and easy. If the clutch is stiff, then, or if the gas can no longer be dosed as finely as it once could, it is a good idea to thoroughly test the clutch cable and the accelerator cable. You should also take this opportunity to check the choke cable at the same time. If a cable is kinked, for instance, or frayed, it should be replaced - it doesn't cost the earth and the reclaimed joy of the ride is priceless.

BMW specialists Siebenrock recommend the original accelerator, clutch and choke cables from BMW which have been tried and tested in practice and are therefore the preferred cables for installation at the workshop in Wendling. The material combination used makes for easier, friction-free running of the cables which get by without lubrication and reliably perform their duty for a long time.

I >> È semplicemente divertente quando la moto reagisce prontamente ad ogni comando dell'acceleratore oppure quando la frizione è morbida. Se la frizione è difficile da innestare o l'acceleratore non può più essere dosato con precisione, vale la pena di eseguire un controllo accurato del cavo di comando di entrambi. Con l'occasione si potrebbe controllare anche il tirante dello starter. Quando, ad esempio, un tirante è piegato o sfilacciato, lo si dovrebbe sostituire: non è una spesa esagerata, ma il divertimento alla guida che ne deriva è impagabile.

Siebenrock, la specialista BMW, consiglia di utilizzare per acceleratore, frizione e starter i tiranti originali BMW, che hanno dimostrato la loro qualità nella pratica, e a cui viene data preferenza nell'officina di Wendling. La combinazione di materiali utilizzati assicura uno scorrimento facile e privo d'attrito dei tiranti, che non richiedono lubrificazione e funzionano a lungo in modo impeccabile.





DRUCKPUNKT

SAFER BRAKING / FRENATA SICURA

D >> Stahlflex-Bremsleitungen verbessern den Druckpunkt und damit das Bremsverhalten Ihrer BMW. Die üblichen Kunststoffleitungen lassen nämlich im Laufe der Zeit kleinste Mengen Wasser durch - die Bremsflüssigkeit wird also im wahrsten Sinne des Wortes verwässert. Betätigt man nun die Bremse, geht ein Teil des Anfangsdrucks verloren, weil die kleinen Wassermoleküle in die Zwischenräume zwischen den größeren Molekülen der Bremsflüssigkeit gedrückt werden. Es entsteht ein schwammiges Gefühl, der Druckpunkt ist nur schwer spürbar.

Die bereits 1988 patentierten Stahlflex-Leitungen des deutschen Herstellers Melvin verhindern das mit einem Schlauch aus hochwertigem Teflon, das kein Wasser durchlässt. Die nötige Festigkeit erhält der Schlauch durch die Ummantelung mit einem V4A-Edelstahlgewebe.

Wer seine Stahlflex-Leitung individualisieren möchte, kann sie mit einer zusätzlichen Schutzhülle in schwarz oder einer der acht weiteren Farben ausstatten lassen. Die eloxierten Aluminium-Fittings sind ebenfalls in acht Farben erhältlich. Jede einzelne Leitung wird mit 250 Bar geprüft und mit Prüfprotokoll und ABE geliefert. Eben made in Germany.

E >> Braided stainless steel brake lines improve the pressure point and thus the braking performance of your BMW. Over time the usual plastic lines are permeated by minimal quantities of water - the brake fluid is thus literally watered down. If you then actuate the brake, part of the initial pressure is lost because the small water molecules are forced into the empty spaces between the larger molecules of brake fluid. A spongy feeling is generated, and it is difficult to feel the pressure point.

The braided stainless steel lines from German manufacturer Melvin, which were patented as early as 1988, prevent this effect with a high-grade Teflon hose which does not let any water through. The hose has the necessary strength thanks to the V4A stainless steel braid of its jacketing.

If you would like to personalize your braided stainless steel line, it can be fitted with an additional protective sleeve in black or one of eight other colors. The anodized aluminum fittings are also available in eight colors. Each individual line is tested at 250 bar and supplied with a test report and general operating permit. Quite simply made in Germany.

D >> I cavi dei freni in acciaio flessibile migliorano il punto di pressione e quindi il comportamento in frenata della vostra BMW. Con il passare del tempo i tipici cavi in plastica lasciano infiltrare piccole quantità d'acqua, e il liquido dei freni viene così annacquato nel vero senso della parola. In queste condizioni quando si aziona il freno, parte della pressione iniziale va persa, perché si premono le piccole molecole d'acqua negli spazi intermedi tra le grandi molecole del liquido dei freni. Si crea così un effetto spugnoso, e diventa difficile percepire il punto di pressione.

I cavi dei freni in acciaio flessibile del produttore tedesco Melvin, brevettati fin dal 1988, evitano questo effetto con un tubo flessibile in teflon d'alta qualità, che non lascia infiltrare l'acqua. Una guaina realizzata in tessuto d'acciaio inox AISI 316 conferisce al tubo flessibile la necessaria rigidità.

Chi desidera personalizzare un cavo in acciaio flessibile, lo può rivestire con un'ulteriore guaina protettiva in nero o in altri otto colori diversi. Anche i raccordi in acciaio anodizzato sono disponibili in otto colori. Ogni singolo cavo viene testato con una pressione di 250 bar e consegnato con verbale di prova e certificato d'omologazione. Tutti made in Germany.



POWER **PROGRESS** POSTERITY
PIONEER GROWTH LEVEL RACING DEVELOPMENT
SUCCESS EVOLUTIONS
CONCEPT **DIE VÄTER DER G/S**
DESIGN TECHNOLOGY IDEA
CONSERVATION TECHNIC INFORMATION LEARN

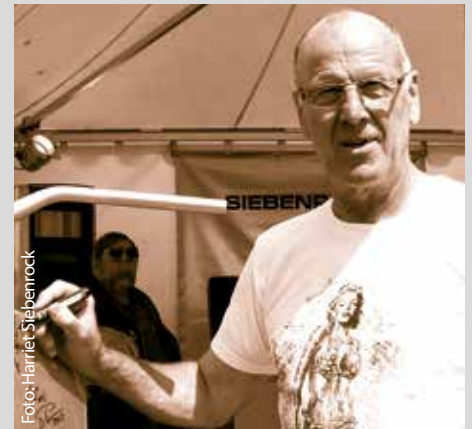
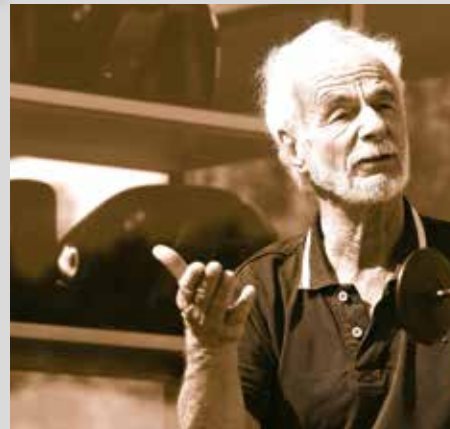




Foto: © MOTORRAD/Arturo Rivas

HERBERT SCHEK

D >> Endurolegende Herbert Schek ist G/S-Fan der ersten Stunde. Der erfolgreiche BMW-Werksfahrer der 60er- und frühen 70er-Jahre sitzt immer noch gerne im Sattel des klassischen „Offroad-Boxers“. Er lobt die G/S vor allem wegen ihres optimalen Verhältnisses von einerseits niedrigem Gewicht und andererseits der potenten Leistung des Boxer-Motors. Ideal für den Geländesport ist laut Schek auch die starre Monolever-Schwinge der R 80 G/S, die späteren Paralever-Modelle sieht er eher auf der Straße. Sein einziger Kritikpunkt an der G/S: Als Endurofahrer und Verfechter des Kurzhubers hätte er sich auch eine Serienvariante mit dem schmäleren, drehfreudigen 860er gewünscht.

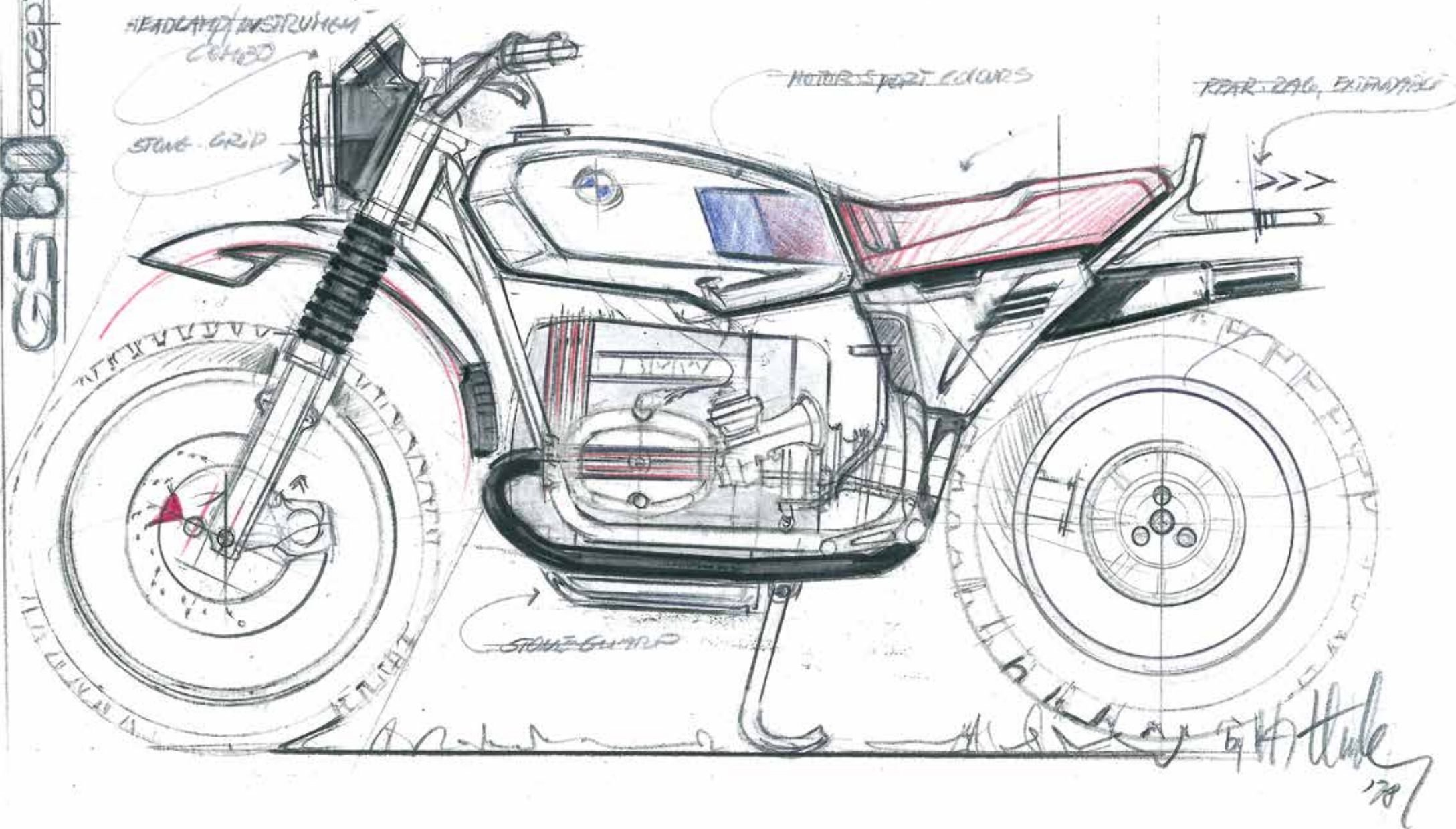
E >> Enduro legend Herbert Schek has been a G/S fan right from the very start. The successful BMW works rider of the 60s and early 70s still loves to sit in the saddle of the classic off-road Boxer. He speaks fondly of the G/S above all because of its optimum ratio of low weight on one hand and the potent power of the Boxer engine on the other. According to Schek, the rigid monolever swing arm of the R 80 G/S is ideal for off-road racing too. He considers the later paralever models as more suited to the road. His only criticism of the G/S: As an enduro rider and advocate of the short-stroke bike, he would have also liked a series version with the narrower, snappy 860 cc engine.

I >> Il leggendario pilota di enduro Herbert Schek è uno dei primi appassionati della G/S. Il pilota della BMW che riportò numerosi successi negli anni '60 e nei primi anni '70 sedie ancora volentieri in sella alla classica "Boxer offroad". Elogia la G/S soprattutto per l'eccellente rapporto tra peso contenuto e grande potenza del motore Boxer. Schek giudica ideale per lo sport fuori strada anche la sospensione posteriore con forcellone Monolever rigido della R 80 G/S, mentre i successivi modelli Paralever sono piuttosto per la marcia su strada. La sua critica alla G/S: come pilota di enduro e sostenitore dei motori a corsa breve avrebbe desiderato anche una variante di serie con un motore 860 più compatto e con una rotazione agevolata a regimi elevati.



Foto: © MOTORRAD / Arturo Rivas

*Mein Freund mit
der G/S. Ihr
Herbert Schek*



A STAR IS BORN

D>>> Designer Hans A. Muth ist einer der Väter der legendären R 80 G/S, die den Grundstein legte für den heutigen Erfolg der GS-Reihe. Muth erinnert sich: „Wir schreiben das Jahr 1978. Für BMW Motorrad eine Zeit des Umbruchs. Viele Fragen wurden gestellt, viele Entwicklungschancen diskutiert. Sogar die Mitarbeiter suchten nach Antworten. Hardy Müller aus dem Motorrad-Marketing meinte: ‚Wir müssen etwas tun, damit sich die Leute wieder auf ihre Arbeit konzentrieren. Ein neues Projekt muss her!‘ Ich fuhr damals einen Range-Rover - allein der Name verhieß unendliche Weiten und ein Gefühl von Grenzenlosigkeit. Daher mein Vorschlag: ‚Bauen wir doch einen Range-Rover auf zwei Rädern.‘ Die Idee gefiel ihm und nahm schnell konkrete Formen an.“

Das Image: Leichtigkeit und kluge Simplizität in den BMW-Motorsport-Farben weiß, blau, lila und rot. Da Techniker wie Ekkehard Rapelius oder Laslo Peres zeitgleich an einer leichten Wettbewerbsenduro tüftelten, war die Anatomie der neuen Gelände-Straßen-BMW schnell klar: Lange Telegabel, starrer, hoch angesetzter Kotflügel, Scheinwerfer-Tacho-Combo mit seitlich angebrachten Zusatzinstrumenten. Als Basis diente der 247-Rahmen mit einseitiger Rad- aufhängung und Monolever. Dazu der Tank der R 45/65, eine lange Sitzbank und ein einseitiger Auspuff links. Fertig war eine Maschine, die „Muskeln und Sehnen“ zeigte. Die geschwärzten, eng unter dem Rahmen geführten Auspuffrohre lenkten den Blick nach oben, was die gewollte Leichtigkeit noch unterstützte.

Hans A. Muth: „Keiner von uns hätte zu dieser Zeit je gedacht, dass die R 80 G/S einmal die Mutter der heute meistverkauften BMW-Motorrad Reihe sein wird. Eine spontane Idee mit lang anhaltendem Wirkungsgrad.“

E>>> Designer Hans A. Muth one of the fathers of the legendary R 80 G/S which laid the foundation for the success which the GS series enjoys today. Muth recalls: "It was 1978. A time of upheaval at BMW Motorrad. A lot of questions were raised, many development options were hotly disputed. Even the workers were looking for answers. Hardy Müller from the motorcycle marketing department said: 'We have to do something to get people to concentrate on their work again. We need a new project!'. I was driving a Range Rover at that time - the name alone promised infinite expanses and gave you a feeling of boundlessness. That's why I made my suggestion: 'Let's build a Range Rover on two wheels'. He liked the idea and it quickly took shape".

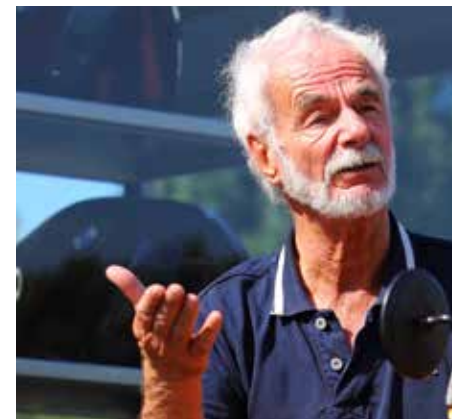
The image: Levity and intelligent simplicity in BMW Motorsport colors: white, blue, purple and red. Given that technicians, such as Ekkehard Rapelius or Laslo Peres, were tinkering with a rival light-weight enduro, the anatomy of the new off-road/street BMW quickly became clear. Long telescopic forks, a high mudguard, headlight-speedo combo with additional instruments fitted at the side. The 247 frame with single-sided wheel suspension and monolever formed the basis. In addition, the tank of the R 45/65, a long seat and a single-sided exhaust on the left. This completed a machine which had its "muscles and tendons" on show. The blackened exhaust pipes, which passed snugly underneath the frame, directed the gaze upwards, reinforcing the intended levity.

Hans Muth: "None of use at this point had considered that the R 80 G/S might turn out to be the mother of today's top-selling BMW motorcycle series. A spontaneous idea with a lasting effect".

I>>> Il designer Hans A. Muth è uno dei padri della leggendaria R 80 G/S, che ha posto la prima pietra per l'attuale successo della serie GS. Muth ricorda: "Eravamo nel 1978, un anno di grandi mutamenti per le moto BMW. Furono poste numerose domande e discusse numerose possibilità di sviluppo. Persino i collaboratori cercavano delle risposte. Hardy Müller della divisione Marketing Moto sosteneva: 'Dobbiamo fare qualcosa affinché la gente si concentri nuovamente sul proprio lavoro. Dobbiamo lanciare un nuovo progetto! Allora guidavo una Range Rover il cui solo nome suggeriva distese sconfinite e la sensazione di non conoscere confini. Da qui è nata la mia proposta: 'Costruiamo una Range Rover su due ruote'. L'idea gli piacque e fu concretizzata velocemente".

L'immagine: leggerezza e semplicità intelligente nei colori bianco, blu, lilla e rosso delle moto sportive BMW. Poiché i tecnici Ekkehard Rapelius o Laslo Peres lavoravano contemporaneamente a una enduro da competizione leggera, l'anatomia della nuova moto BMW da strada e fuoristrada fu subito chiara: lunga forcella telescopica, parafrangente rigido, in alto, combinazione proiettore-tachimetro con strumenti supplementari posizionati lateralmente. Come base fu utilizzato il telaio 247 con sospensione ruota monolaterale e forcellone monolever. A ciò si aggiungeva il serbatoio della R 45/65, una sella lunga e uno scarico solamente a sinistra. È nata così una macchina in grado di mostrare "tutti i suoi muscoli". I tubi di scarico neri posti sotto il telaio a distanza ravvicinata dirigevano lo sguardo verso l'alto, e sottolineavano così la voluta leggerezza.

Hans Muth prosegue: "A quei tempi nessuno di noi avrebbe pensato che la R 80 G/S avrebbe dato vita in seguito alla serie di moto BMW più venduta. Un'idea spontanea con un effetto di lunga durata!"



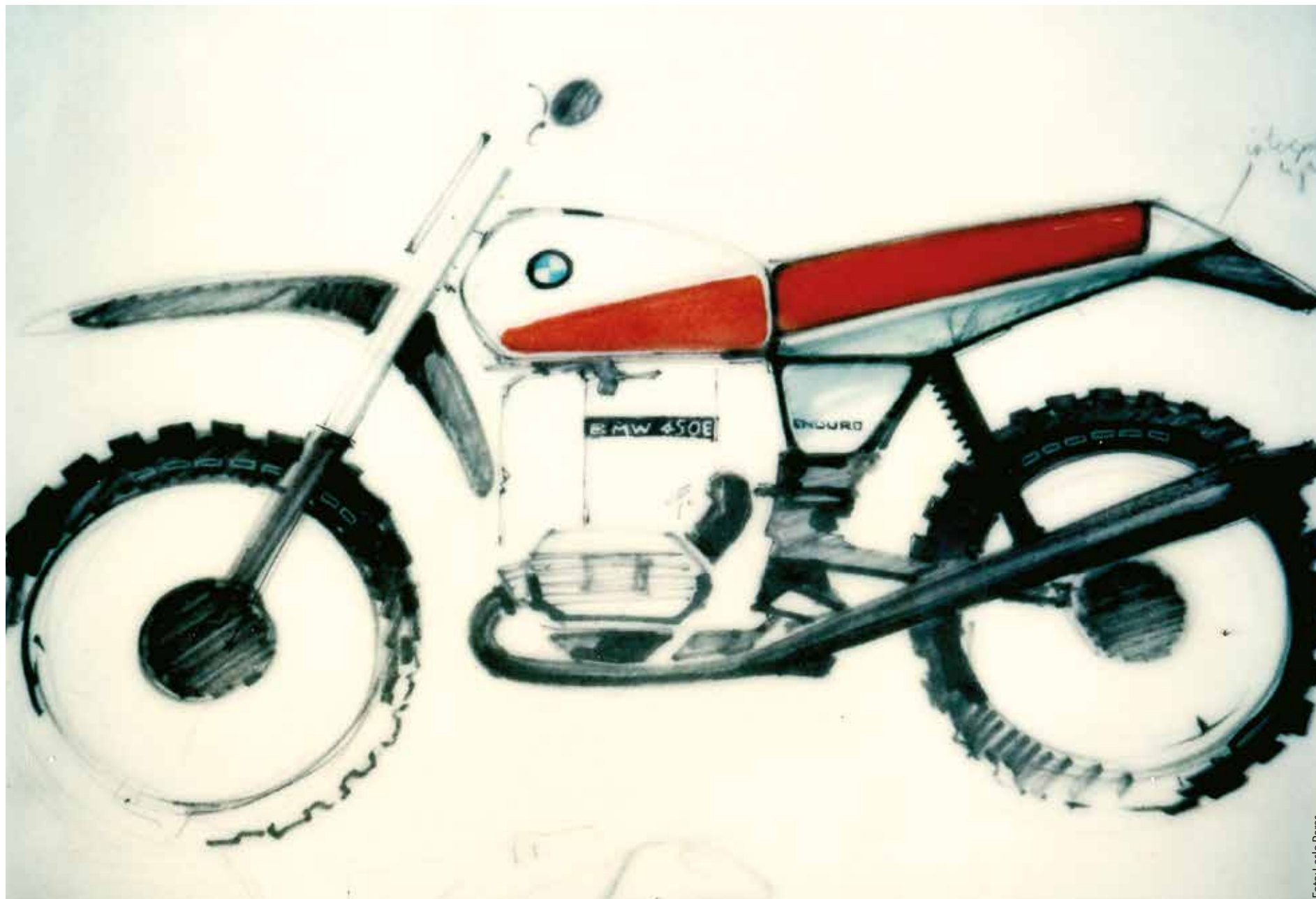


Foto: Laslo Peres

R 80 G/S TECHNIK

R 80 G/S TECHNOLOGY / TECNICA R 80 G/S

D >> Laslo Peres - ein weiterer Name, der untrennbar mit der Entstehung der R 80 G/S verbunden ist. Der ambitionierte Geländesportler war seit 1970 in der Versuchsabteilung von BMW Motorrad tätig und wurde aufgrund seines Hobbys vor allem mit Offroad-Entwicklungen betraut. Damals hatte eine Enduro maximal 750 Kubik, mehr waren laut Regelwerk der Obersten Motorsport-Kommission (OMK) nicht zugelassen. Das sollte sich 1978 ändern: Unter anderem auf Betreiben von BMW-Entwicklungsleiter Hans-Günther von der Marwitz schrieb die OMK erstmal eine Klasse über 750 Kubik aus. Die Versuchsabteilung bekam den Auftrag, dafür ein Motorrad zu entwickeln und Laslo Peres war mit Feuereifer dabei.

Leicht sollte sein Wunschmotorrad sein, wenig und flink. Peres erzählt: „Wir nahmen jedes Teil in die Hand und überlegten, wie wir es leichter machen konnten. Alle Zahnräder wurden durchbohrt, eine extrem erleichterte Kupplung sparte ebenso Gewicht wie eine leichte Kurbelwelle.“ Statt der serienmäßigen Ölwanne nahm man einfach einen 5 mm-Unterfahrschutz. Die ungelochte Bremsscheibe bestand kurioserweise aus beschichtetem Alu, ihre Aufnahme war ebenfalls stark erleichtert. Insgesamt brachte das neue Motorrad trocken nur 124 Kilogramm auf die Waage - eine kleine Sensation, die bis dahin niemand für möglich gehalten hätte.

Die vielleicht wichtigste Aufgabe des Fahrwerksspezialisten war es, das Fahrverhalten des neuen Motorrads kompromisslos fürs Gelände zu optimieren, sprich eine

E >> Laslo Peres is another name that is inextricably linked to the evolution of the R 80 G / S. The ambitious off-road rider was in the test department of BMW Motorrad since 1970 and due to his hobby most worked on off-road developments. At that time, a dirt-bike used for competitions wasn't allowed to have more than 750cc according to the regulations of the Oberste Motorsport Kommission (OMK). That should change in 1978: Following a suggestion of BMW development manager Hans-Günther von der Marwitz the OMK created a class for motorcycles with more than 750cc for the first time. The BMW test department got the task to build a motorcycle for the new class and Laslo Peres was keen as mustard to do just that. The bike he had in mind was light, agile and nimble. Peres said: „We took each part and looked for ways to make it lighter. In the end every gearwheel was pierced, clutch and crankshaft were lightened extremely.“ Instead of the standard oil pan he used just a 5mm-underrun protection. The non-drilled brake disc was made of coated aluminium, the frame was also greatly lightened. Overall, the dry-weight of the new bike was only 124 kilograms – a sensationally low weight nobody would have believed possible before. Perhaps the most important task of the suspension specialist was to optimize the performance of the new bike for the intended off-road use and to develop a suitable steering geometry. In the fork, the experimented with various oils and oil quantities. Steering head angle and caster were adjusted in small steps until Peres was satisfied.

I >> Laslo Peres: un altro nome strettamente legato alla nascita della R 80 G/S. L'ambizioso pilota di fuoristrada lavorava dal 1970 nella Divisione Prove e Prototipi di BMW Motorrad e, soprattutto in considerazione del suo hobby, gli fu affidato lo sviluppo di macchine offroad. Allora la cilindrata massima di una moto da enduro era di 750 cc: il regolamento della OMK (commissione motociclistica tedesca) non consentiva cilindrata superiori. La situazione cambiò nel 1978: soprattutto per iniziativa di Hans-Günther von der Marwitz, Direttore della Divisione Sviluppo BMW, la OMK introdusse per la prima volta una classe superiore ai 750 cc. La Divisione Prove e Prototipi ricevette l'incarico di sviluppare una moto adeguata e Laslo Peres si dedicò all'incarico con tutto il suo entusiasmo.

La moto ideale doveva essere leggera, maneggevole ed agile. Peres racconta: „Prendevamo in mano ogni pezzo e valutavamo come poterlo rendere più leggero. Tutti gli ingranaggi furono forati, una frizione molto più leggera faceva risparmiare peso tanto quanto un albero motore più leggero“. Al posto della coppa dell'olio fu adottata una protezione anti-incastro di 5 mm. Il disco del freno non forato era realizzato stranamente in alluminio rivestito, e anche il suo alloggiamento era decisamente più leggero. In totale la nuova moto pesava a vuoto soltanto 124 kg: una piccola sensazione che, fino ad allora, nessuno credeva possibile.

Il principale compito degli esperti di chassis consisteva forse nell'ottimizzare il comportamento di guida della nuova moto per adegu-



Foto: Harriet Siebenrock



geländetaugliche Lenkgeometrie zu entwickeln. Auch das geschah nach dem „Trial & Error“-Prinzip. In der Gabel experimentierte er mit verschiedenen Ölen und Füllmengen. Auch Lenkkopfwinkel und Nachlauf wurden in kleinen Schritten so lange verändert, bis Peres zufrieden war.

Die Belohnung für so viel Engagement war ein zweiter Platz bei der Deutschen Geländemeisterschaft – natürlich in der neuen Klasse über 750 Kubik. Wäre es nach der Publikumswirkung gegangen, hätte Peres klar gewinnen müssen, denn wohl kaum eine Maschi-

ne erregte damals so viel Aufsehen wie der schlicht GS 800 getaufte BMW-Prototyp. Angespornt durch diesen Erfolg und angetan von den Ergebnissen der Designabteilung rund um Hans A. Muth, die ja bereits an einem serienmäßigen Gelände-Straßen-Boxer arbeitete, beschloss man bei BMW, dass die Zeit endgültig reif sei für diese neue Motorradgattung. Für Laslo Peres stellte sich nun die Aufgabe, möglichst viel Leichtigkeit und Geländetauglichkeit in die Serie zu „retten“. Der Rest ist – wie man so schön sagt – Geschichte.



Alle Fotos auf Seite 74 und 75: Laslo Peres

The well-earned reward for such commitment was a second place in the new "above 750cc" class at the German Trail-Championship. If the audience could have had their way, Peres would have won clearly – no motorcycle attracted more attention than Peres' prototype with the simple name "GS 800". Inspired by this huge success and pleased with the re-

sults of the design department around Hans A. Muth, who already worked on a serial "on- and off-road-boxer", BMW decided that the time was finally ripe for this new motorcycle type. Therefore it was Laslo Peres' next task to "save" as much of the lightness and off-road performance of the GS 800 into the series as possible. The rest is history.

arla senza compromessi al fuoristrada, ossia sviluppare una geometria dell'avantreno adatta al fuoristrada. Anche questo avvenne secondo il principio "sbagliando si impara". Per la forcella provò diversi tipi e quantità d'olio. Anche l'angolo di inclinazione dello sterzo e l'avancorsa furono cambiati con piccoli incrementi fino a quando Peres fu soddisfatto.

Il grande impegno fu premiato con il secondo posto al Campionato fuoristrada tedesco - naturalmente nella nuova classe superiore a 750 cc. Se fosse dipeso dal pubblico Peres

avrebbe dovuto vincere, poiché allora nessuna macchina fece tanto scalpore quanto il prototipo BMW, battezzato semplicemente GS 800. Stimolati da questo successo ed entusiasti dei risultati della Divisione design di Hans A. Muth, che lavorava già a una Boxer da strada e fuoristrada di serie, alla BMW decisero che era giunto il momento di lanciare questo nuovo tipo di moto. Per Laslo Peres si trattava ora di "salvare" la massima leggerezza e compatibilità con il fuoristrada nella produzione in serie. Il resto - come si dice - è storia.



UPDATE





G/S UPDATE

D >> Die Faszination der G/S ist auch heute noch ungebrochen. Original erhaltene, gepflegte Motorräder mit wenig Kilometern sind begehrte Sammlerobjekte –und immens schwer zu finden. Klar, denn die „Ur“-GS war niemals dazu gedacht, untätig in einer Sammlung zu stehen. Deshalb sind die weit- aus meisten G/S immer noch dort zu finden, wo sie hingehören: auf und neben den Straßen dieser Welt. Am Bikertreff ist der leichteste aller 800er Serienboxer immer wieder ein Hingucker, vereinzelt sieht man ihn sogar noch bei Endurorennen, aber seine wahre Bestimmung ist das Reisen. Gerade Fern- und Langzeitreisende setzen nach wie vor auf die solide, zuverlässige Technik aus Bayern, die auch im hintersten Winkel der Erde mit einfachen Mitteln zu warten und zu reparieren ist. Fast jeder Zweiventil-GS-Fan träumt davon, eine originale, unverbastelte G/S zu besitzen oder nach eigenen Vorstellungen neu aufzubauen. Meist bleibt dies jedoch ein Traum, denn der Markt für gut erhaltene Exemplare ist so gut wie leergefegt. Also stattdessen ein völlig heruntergekommenes Motorrad kaufen und liebevoll restaurieren? Wer bisher ein solches Projekt in Angriff nahm, brauchte ganz viel Zeit und Geduld, denn die Beschaffung der dazu notwendigen Ersatzteile war im besten Fall zeitaufwändig, oft sogar gänzlich unmöglich – es sei denn, er bediente sich im Sortiment des Boxer-Spezialisten Siebenrock. Der hat sich nämlich zum Ziel gesetzt, allen zu helfen, die gerne Erstbesitzer einer nagelneuen R 80 G/S wären.

E >> The fascination with the G/S lives on unbroken today. Original well-maintained motorcycles in good condition with low mileage are hotly sought-after collector's items - and extremely hard to find. Of course, the primordial GS was never meant to stand around inactively in a collection. That's why most G/S models are largely to be found right there where they belong: on and alongside the streets of this world.

The lightest of all 800 cc series Boxers is still an eye-catcher at any biker meeting. You even still see the odd one at enduro races, but its true calling is touring. Especially long-distance and long-term travelers still put their faith in the solid, reliable Bavarian technology which can be repaired even in the most remote corner of the earth and with simple means.

Almost every two-valve GS fan dreams of owning an original unmodified G/S or building a new one to custom specifications. This usually remains but a dream because the market for nicely-kept specimens is as good as exhausted. So, how about purchasing a fully rundown motorcycle and lovingly restoring it? If you have ever taken on such a project, you will have needed a great amount of time and patience, as sourcing the necessary spare parts has always been very time-consuming and often completely impossible - unless, of course, you made use of the range of Boxer specialists Siebenrock.

They have set themselves the target of helping anyone who would like to be the first owner of a brand new R 80 G/S. Thus, little by

I >> Il fascino della G/S continua ad essere immutato. Le moto fedeli all'originale, ben curate e con pochi chilometri sono oggetti da collezione molto ricercati, che sono però molto difficili da trovare. È vero che una "vecchia" GS non è mai stata concepita come oggetto da collezione. Pertanto si può trovare la maggior parte delle G/S là dove è di casa, ovvero sulle e ai bordi delle strade di tutto il mondo. In un raduno di motociclisti tutte le boxer 800 di serie attirano sempre l'attenzione, talvolta sono presenti anche nelle gare di enduro, ma la loro vera destinazione è viaggiare. In particolare coloro che intraprendono viaggi lunghi e in terre lontane continuano a fare affidamento sulla robusta ed affidabile tecnica della casa bavarese, che può essere mantenuta e riparata con mezzi semplici anche negli angoli più sperduti della terra.

Quasi ogni appassionato di GS a due valvole sogna di possedere una G/S originale, non elaborata, o di poterla montare nuovamente secondo la propria idea. Il più delle volte resta però un sogno, perché i modelli ben conservati vanno a ruba e spariscono presto dal mercato. Perché non acquistare allora una moto malridotta e restaurarla con amore? Chi sinora ha messo mano a un progetto di questo tipo, ha dovuto investire molto tempo e pazienza, poiché trovare i pezzi di ricambio necessari richiedeva molto tempo, per non dire che era un'impresa impossibile, salvo nel caso in cui si potesse scegliere nella gamma della Siebenrock, gli esperti della Boxer.

L'azienda si è posta l'obiettivo di aiutare tutti coloro che sarebbero lieti di possedere per la

G/S BAUKASTEN

Und so sind nach und nach alle für einen Auf- oder Umbau notwendigen Teile als originale, im Detail verbesserte Siebenrock-Produkte wieder erhältlich. Von A wie Auspuff in originale Schwarzchrom bis Z wie Zylinderschutzbügel kann der zukünftige G/S-Besitzer seinen neuen Wunschboxer genauso ausstatten, wie er ihn schon immer haben wollte. Die lange vermisste, kleine Lampenmaske, oft liebevoll „Keksdose“ genannt, ist ebenso wieder erhältlich wie der lange, hohe Kotflügel, die originale Sitzbank und die Instrumentenkombi. Den klassischen runden Ventildeckel gibt es in verschiedenen Varianten und – für noch mehr Individualität – auch als geteilte Enduro-Version mit formschöner Haltespange.

Für die technische Optimierung hält Siebenrock ebenfalls das nötige Zubehör parat: Ob moderne Bremsscheibe in Originaloptik, aber mit verbesserter Bremswirkung, langer 5. Gang oder Ölwanndistanzring für eine deutlich niedrigere Motortemperatur – der G/S-Fan kann seinen Boxer auch technisch individuell konfigurieren. Und wann verwirklichen Sie Ihren Traum von der originalen G/S?

little, all the parts required for construction of conversion have been made available as original Siebenrock products with improved details. With everything from the exhaust in original black chrome to the cylinder protection bar, the future G/S owner can fit out his new custom Boxer just like he always imagined it. The long-time absent small headlamp cowl, often referred to lovingly as the “cookie jar”, is available again, just like the long, tall mudguard, the original saddle and the instrument combo. The classic round valve cover is available in different versions - for even more individuality - including a split enduro version with an elegant retainer clip.

Siebenrock also has just the right accessories on hand for technical optimization: Whether it's a modern brake disc with the original look and improved braking performance, a long 5th gear or an oil sump spacer ring for a much reduced engine temperature which you seek - the G/S fan can even give his Boxer a customized technical configuration. So, when will you realize your dream of the original G/S?

prima volta una R 80 G/S nuova. E così tutti i pezzi necessari per costruire o trasformare una moto sono di nuovo disponibili come prodotti Siebenrock originali, perfezionati nei dettagli. A partire dallo scarico originale nero cromato fino alla barra paracilindri ogni futuro possessore di una G/S può allestire la Boxer dei suoi sogni proprio come l'ha sempre voluta. La mascherina portafaro, chiamata spesso “scatola da biscotti”, e a lungo introvabile, è ora nuovamente disponibile, proprio come il parafango lungo ed alto, la sella originale e il quadro strumenti combinato. Il classico coperchio per valvole rotondo è disponibile in diverse versioni e - per una maggiore personalizzazione - anche in versione separata da enduro con bel fermaglio di ritegno.

Alla Siebenrock sono disponibili anche gli accessori necessari per ottimizzare la tecnica: a partire dal moderno disco del freno in look originale, ma con azione frenante migliorata, dalla quinta marcia lunga o dal distanziale per coppa dell'olio con temperatura motore decisamente bassa, gli appassionati della G/S possono configurare individualmente la propria Boxer anche dal punto di vista tecnico. E quando realizzerete il vostro sogno di una G/S originale?

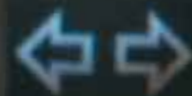


SIEBENROCK
GS2

by Acewell

TRIP 123000HRTT
44444.4V
AM PM
MAY AUG 2004

TURN



HIGH BE



GEN



OIL



ON

NEUTRA

P

OFF



KONTROLLANZEIGE

CONTROL INDICATOR / INDICATORE DI CONTROLLO

D >> Das Beste aus zwei Welten: Das Speedometer GS2 ist auf den ersten Blick ein klassisches Rundinstrument mit Nadel-Anzeige. Erst bei genauerem Hinsehen fällt das digitale Display ins Auge, das statt des gewohnten analogen Gesamtkilometerzählers im unteren Bereich des Tachometers zu finden ist. Es vereint die Funktionen von Drehzahlmesser, Kilometerzähler, Uhr, Voltmeter und modernem Bordcomputer in einem einzigen Instrument. Von der Fahrzeit über die Tageskilometer (Trip 1 und Trip 2) bis hin zur Temperatur kann alles angezeigt werden, was das Herz begehrt. Mit der praktischen Erinnerungsfunktion werden die Wartungsintervalle spielend eingehalten. Alle Daten werden auch bei ausgeschalteter Zündung gespeichert, angezeigt wird dann die Uhrzeit. Selbst die Hintergrundbeleuchtung für das LCD-Display ist einstellbar, wahlweise ist blau, grün oder rot möglich. Im Gegensatz zum originalen Tacho ist das Siebenrock Speedometer extrem wasser-, vibrations- und stoßfest (Schwingungen 8G, Stoß 100G getestet). Der Kabelbaum wurde so angepasst, dass er bei allen Modellen mit optional erhältlichem Drehzahlmesser einfach an den originalen BMW-Kabelbaum angesteckt werden kann. Kein Löten, kein Umklemmen, einfach Plug & Play. Der Radumfang ist für alle Radtypen einstellbar, die analoge Anzeige ist als Kilometer- oder Meilenversion erhältlich. Ein Muss für GS-Fahrer und alle anderen, die immer schon mehr Informationen wollten.

E >> The best of both worlds: At first glance, the GS2 speedometer is a classic round instrument with a needle indicator. It is not until you look more closely that you notice the digital display which can be found in the lower section of the speedometer in place of the usual analog mileage counter. It combines the functions of a rev counter, mileage counter, clock, voltmeter and modern on-board computer in a single instrument. You can display whatever the heart desires; from the journey time to the daily mileage (trip 1 and trip 2) and the temperature. The practical reminder function makes it easy to adhere to the maintenance intervals. All the data is saved, even when the ignition is switched off, and then just the time is displayed. Even the background lighting for the LC display is adjustable: it can be set to blue, green or red. Unlike the original speedo, the Siebenrock instrument is extremely resistant to water, vibration and shock (vibrations 8G, shock 100G tested). The cable harness has been adapted so that it can simply be connected to the original BMW cable harness on all models with optionally available rev counter. No soldering, no reconnection, just plug & play. The wheel circumference can be set for all wheel types. The analog indicator is available in kilometers or miles. A must for GS riders and anyone else who always wanted more information.

I >> Il meglio di due mondi: a prima vista lo speed meter GS2 è uno strumento tondo classico con una lancetta d'indicazione. Solo guardando meglio si nota il display digitale che ha preso il posto dell'abituale contachilometri analogico nella parte bassa del tachimetro. Esso riunisce le funzioni di contagiri, contachilometri, orologio, voltmetro e moderno computer di bordo in un unico strumento. Può visualizzare tutto ciò che si desidera, dalla durata del viaggio al chilometraggio giornaliero (trip 1 e trip 2), fino alla temperatura. Grazie alla pratica funzione promemoria diventa facile rispettare gli intervalli di manutenzione. Tutti i dati vengono salvati anche con l'accensione spenta, e viene visualizzato l'orario. È possibile regolare persino la retroilluminazione del display LCD: si può scegliere tra i colori blu, verde o rosso. Diversamente dal tachimetro originale, lo speed meter Siebenrock è particolarmente resistente agli urti, alle vibrazioni e all'acqua (vibrazioni 8G, urti 100G testati). Il fascio cavi è stato adeguato in modo tale che, su tutti i modelli, possa essere inserito facilmente sul fascio cavi originale BMW, ottenendo in opzione il conteggio del numero di giri. Un semplice collegamento plug & play, senza saldature o inversione dei collegamenti. La circonferenza della ruota può essere regolata per tutti i tipi di ruota, l'indicatore analogico è disponibile con indicazioni in chilometri o miglia. Un must per tutti i guidatori di una GS e per tutti coloro che desiderano avere più informazioni.

AUFRECHTER, FLEXIBLER, ERGONOMISCHER

MORE UPRIGHT, FLEXIBLE AND ERGONOMIC / PIÙ DIRITTO, PIÙ FLESSIBILE, PIÙ ERGONOMICO



D >> Das Siebenrock S-Cockpit „Touring“ verbindet den beliebten Café racer-Look für die klassischen Boxer mit echten Tourerqualitäten. Die lenkerfeste Verkleidung wurde für alle Boxer der Baureihen /6 und /7 sowie die Monolever-Modelle bis Bj. 1995 entwickelt. Sie ist auf den ersten Blick vom Original nicht zu unterscheiden, aber natürlich entsprechend der Siebenrock-Philosophie im Detail verbessert. Wer nämlich genauer hinschaut, stellt fest, dass die Siebenrock-Verkleidung im Bereich des Lenkers großzügiger ausfällt. Diese Erhöhung um nur 28 mm im Vergleich zum BMW-Original macht einen Riesenunterschied. Entscheidet der Fahrer sich für einen etwas höheren Tourenlenker, sitzt er wesentlich aufrechter, bequemer und ergonomischer. Beim Originalenker passt jetzt der Hauptbremszylinder perfekt unter die Verkleidung. Und das lästige Anschlagen des Spiegels ist ebenfalls Vergangenheit. Der Windschutz ist spürbar besser, vor allem in Verbindung mit dem Windschild „Komfort“. Natürlich „made im Ländle“ und auf Wunsch auch mit passendem Anbausatz erhältlich.

46 63 700

E >> The Siebenrock S-Cockpit "Touring" combines the popular café racer look for the classic Boxer with genuine touring bike qualities. The fork-mounted fairing was developed for all Boxers from series /6 and /7 and mono-lever models built in 1995 and earlier. At first glance, it is hard to tell it from the original but it does of course feature improved details in accordance with the Siebenrock philosophy. If you look more closely, you'll see that the Siebenrock fairing is a little more generous in the area of the handlebars. This elevation of just 28 mm compared to the BMW original makes all the difference. If the rider opts for somewhat higher touring handlebars, he sits much more upright, more comfortably and more ergonomically. With the original handlebars the main brake cylinder now fits perfectly under the fairing. And the annoying knocking of the mirror is also a thing of the past.

The wind protection is noticeably better, above all in conjunction with the "Komfort" wind-screen. Made locally, of course, and available on request with the suitable mounting kit.

I >> Il Siebenrock S Cockpit "Touring" coniuga l'amato look della classica Boxer con le vere qualità di una granturismo. La carenatura fissata al manubrio è stata sviluppata per tutte le Boxer delle serie /6 e /7 e i modelli Monolever fino all'anno di costruzione 1995. A prima vista è difficile distinguerla dall'originale ma, secondo la filosofia Siebenrock, è stata migliorata in numerosi dettagli. Chi però osserva meglio, nota che la carenatura Siebenrock è più generosa nella regione del manubrio. Questo aumento di soli 28 mm rispetto all'originale BMW fa una grande differenza. Se il conducente sceglie un manubrio da turismo leggermente più alto, siede più diritto, comodo e in modo più ergonomico. Con il manubrio originale il cilindro del freno principale può essere sistemato perfettamente sotto la carenatura. Ed anche i fastidiosi battiti dello specchio appartengono al passato. La protezione antivento è nettamente migliore, soprattutto in abbinamento con il parabrezza "comfort". Naturalmente "made in Germany" e su richiesta disponibile anche con il kit di montaggio adeguato.

D >> Mehr Windschutz bei kaum veränderter Optik: Das vom renommierten Spezialisten MRA exklusiv für Siebenrock hergestellte Komfort-Windschild hat eine formschöne Abrisskante, die sich perfekt ins Design des S-Cockpits integriert, aber einen Spoilereffekt erzeugt und somit den Winddruck effektiv minimiert. Es ist robust, kratzfest und in zwei Varianten erhältlich – klar für das gewohnte klassische Erscheinungsbild, getönt für einen individuelleren Look. Natürlich mit TÜV/ABE.

E >> More wind protection with hardly any change to the look: The "Komfort" wind-screen, manufactured exclusively for Siebenrock by renowned specialists MRA, has an elegant contour which is integrated perfectly into the design of the S-Cockpit and also generates a spoiler effect, thus effectively minimizing wind pressure. It is robust, scratch-resistant and available in two variants - clear for the usual classic appearance, tinted for an individual look. With TÜV approval/general operating permit, of course.

I >> Maggiore protezione antivento in un look quasi invariato: il parabrezza comfort prodotto dal noto specialista MRA in esclusiva per Siebenrock presenta un bordo di taglio che, grazie alla sua bella forma, si integra perfettamente nel design dell'S-Cockpit, ma genera anche un effetto spoiler riducendo così efficacemente la pressione del vento. È robusto, resistente ai graffi e disponibile in due versioni - trasparente per conservare l'aspetto classico, colorato per un look individuale. Naturalmente con omologazione TÜV/ABE.



46 64 499



46 63 900



46 63 900S

TACHOGEHÄUSE

D >> Wieder da und besser denn je: Tachogehäuse für alle /6 und /7-Modelle sowie Monolever bis Bj. 1995. Bei BMW schon lange nicht mehr erhältlich, gibt es dieses heiß begehrte Teil jetzt als verbessertes Siebenrock-Produkt.

Jedes Tachogehäuse sieht exakt so aus wie das Original, so dass die klassische Optik der Youngtimer erhalten bleibt.

Die Verarbeitung wurde jedoch mit viel Liebe zum Detail verbessert: Hochwertiger Spritzguss statt des heute gern verwendeten 3D-Drucks sorgt für eine längere Haltbarkeit. Im Gegensatz zum BMW-Original sind in der Siebenrock-Version außerdem alle inneren Verschraubungspunkte mit langlebigen Gewindeeinsätzen ausgestattet.

62 11 664

62 11 779

62 11 436

SPEEDO HOUSING / CARCASSA DEL TACHIMETRO

E >> Back, and better than ever: Speedo housing for all /6 and /7 models and Monolevers built in 1995 or earlier. This hotly sought-after part has not been available from BMW for a long time and is now back as an improved Siebenrock product. Each speedo housing looks exactly like the original to maintain the look of the modern-era classic. However, the workmanship has been improved with a passion for detail: High-grade injection molding, instead of 3D printing which is often favored nowadays, makes for better durability. Unlike the BMW original, all the internal screw connection points on the Siebenrock version are also equipped with long-lasting thread inserts.



D >> Klare Sicht: Reparatursatz für gebrochene oder unansehnlich gewordene Tachogläser, bestehend aus zwei Ersatzgläsern und einem Spezialkleber für die leichte Montage. Für originale BMW-Instrumentengehäuse ebenso geeignet wie für die verbesserte Siebenrock-Version.



D >> Wirksamer Blendschutz: Der Gummiring für das Instrumentengehäuse sorgt auch bei starker Sonneneinstrahlung und sehr hellem Licht für freien Blick auf die Instrumente.



D >> Schnelle Hilfe für den Kabelbaum: Mit diesem Universal-Reparatursatz sind Kabelbrüche schnell behoben. Alle 12 Steckplätze sind belegt und die Kabel entsprechend gekennzeichnet. Sämtliche Instrumentenkombinationen von 1974 bis 1995 können abgebildet werden. Mit dem originalen Gummistecker.

I >> Di nuovo disponibile e meglio di prima: la carcassa del tachimetro per tutti i modelli /6 e /7 e Monolever fino all'anno di costruzione 1995. Da molto tempo non più disponibile alla BMW questo particolare molto richiesto è ora disponibile come prodotto Siebenrock migliorato. Ogni carcassa riproduce esattamente l'originale e quindi il look classico delle Youngtimer resta immutato. La lavorazione è stata eseguita con grande amore per il dettaglio: uno stampaggio ad iniezione d'alta qualità al posto della stampa 3D, comunemente utilizzata oggi, assicura una maggiore durata della carcassa. Inoltre, diversamente dall'originale BMW nella versione Siebenrock tutti i punti di avvitatura interni sono dotati di filetti riportati duraturi.

E >> Clear vision: Repair kit for broken or unsightly speedo lenses, comprising two replacement lenses and a special adhesive for easy installation. Suitable for original BMW instrument housings as well as the improved Siebenrock version.

I >> Ottima visuale: kit di riparazione per vetri del tachimetro rotti o divenuti illeggibili, composto da due vetri sostitutivi e da un adesivo speciale per facilitare il montaggio. Indicato sia per la carcassa del cruscotto originale BMW sia per la versione Siebenrock migliorata.

E >> Effective glare protection: The rubber ring for the instrument housing makes for a free view of the instruments even in strong sunlight or very bright light.

I >> Efficace protezione antiriflesso: l'anello in gomma per la carcassa del cruscotto assicura sempre una buona visuale sugli strumenti anche in caso di forti radiazioni solari e grande luminosità.

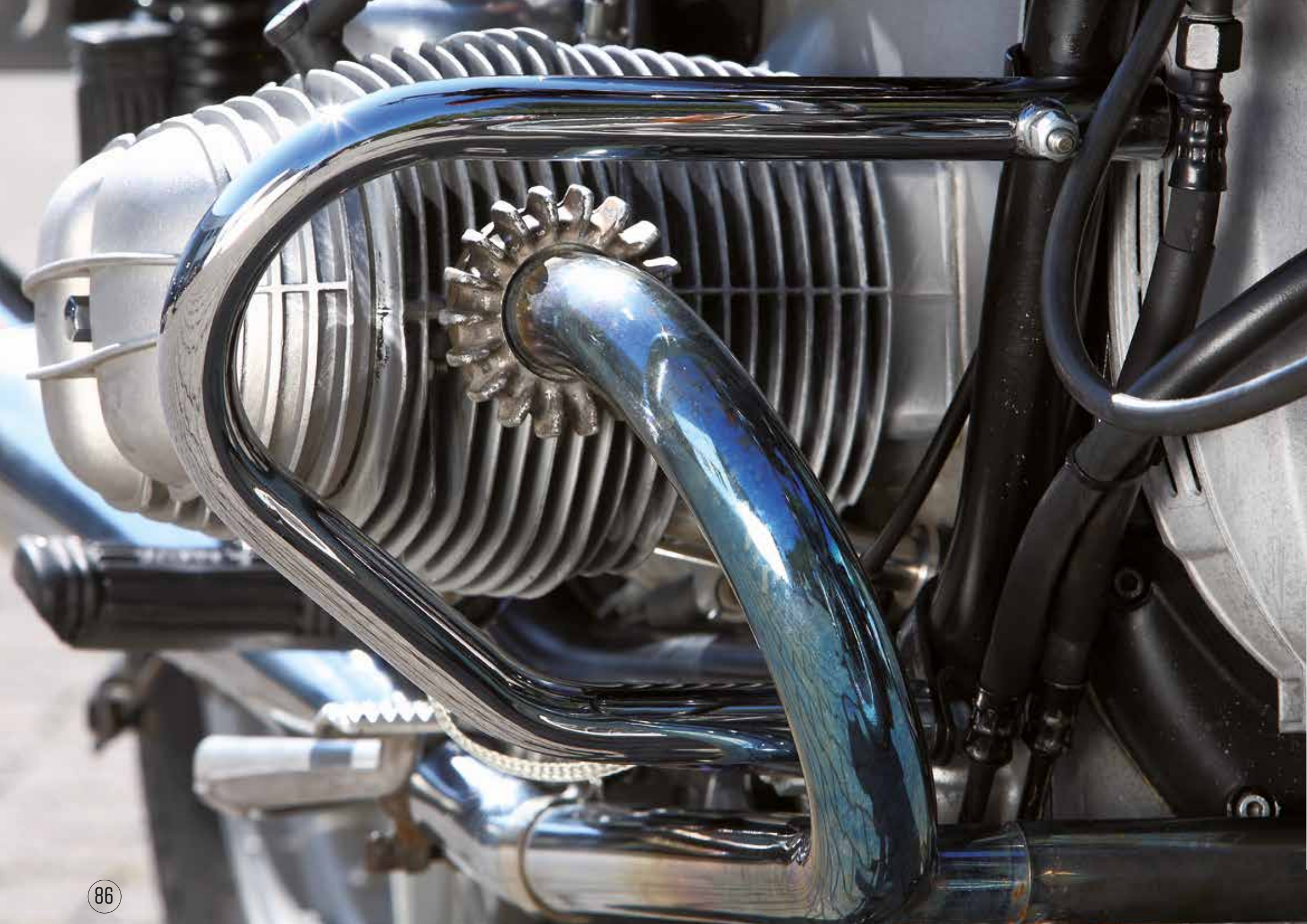
E >> Quick help for the cable harness: This universal repair kit eradicates cable breaks speedily. All 12 slots are occupied and the cables are marked accordingly. All instrument combinations from 1974 to 1995 can be replicated. With the original rubber plug.

I >> Rimedio veloce per il fascio cavi: con questo kit di riparazione universale è possibile eliminare velocemente ogni rottura dei cavi. Le 12 connessioni sono tutte assegnate con relativa etichettatura dei cavi corrispondenti. È possibile riprodurre tutte le combinazioni di strumenti dal 1974 al 1995. Con connettore originale in gomma.

62 11 439

62 11 676

62 11 999



SCHUTZBÜGEL

CYLINDER PROTECTION BAR / BARRA DI PROTEZIONE



D>>> Glänzender Auftritt, perfekter Schutz: Eleganter Bügel für alle /7- Modelle und Monolever bis 1995, als Komplettsatz inklusive Motorbolzen und dem für eine schnelle und einfache Montage notwendigen Befestigungsmaterial. Im Falle eines Falles sind die formschönen Schutzbügel auch einzeln erhältlich.

E>>> Polished performance, perfect protection: Elegant bar for all /7 models and Monolevers built in 1995 or earlier, as a complete assembly kit including engine bolts and all the fastening material required for quick and easy installation. The shapely cylinder protection bars are also available individually, just in case.

I>>> Look lucente, protezione perfetta: elegante barra per tutti i modelli /7 e Monolever fino al 1995, come set completo comprensivo di bulloneria per motore e del materiale di fissaggio necessario per un montaggio facile e veloce. In caso di caduta le belle barre di protezione sono disponibili anche singolarmente.

46 71 834



D>>> Solider Schutz in unverwechselbarem Design: Der Siebenrock Zylinderschutzbügel Classic für die /5- und /6-Modelle zieht garantiert alle Blicke auf sich. In der originalen, lange Zeit nicht erhältlichen Trapezform gestaltet, ergänzt der Bügel aus verchromtem Stahlrohr die unverwechselbare Formensprache der klassischen Boxer perfekt. Inklusive Befestigungsmaterial.

E>>> Solid protection in an unmistakable design: The Siebenrock Classic cylinder protection bar for /5 and /6 models is certain to catch the eye. Made in the original trapezoidal shape, unavailable for a long time, the chrome-plated steel tubing bar perfectly complements the styling of the classic Boxer. Includes fastening material.

I>>> Robusta protezione in design inconfondibile: la barra paracilindri Siebenrock Classic per i modelli /5 e /6 non passa certo inosservata. Realizzata nella forma trapezoidale originale, non disponibile per un lungo periodo di tempo, la barra in tubo d'acciaio cromato è il complemento perfetto per l'inconfondibile linguaggio delle forme della classica Boxer. Materiale di fissaggio compreso.

46 71 100



ÜBER 40 JAHRE ALT...

OVER 40 YEARS OLD... / HA PIÙ DI 40 ANNI...

D>> ...und immer noch auf der Höhe der Zeit - das muss ihm erstmal einer nachmachen. Der klassische Krauser-Koffer wurde Anfang der 70er Jahre von Mike Krauser entwickelt und etablierte sich schnell als „der“ Reisekoffer für alle großen BMWs. Wer Touren fuhr, hatte „den Krauser“, etwas anderes kam nicht ans Motorrad. Umso größer der Schock unter den Fans, als Krauser 1989 die Produktion einstellen musste. Fünf Jahre lang waren weder Koffer noch Ersatzteile dafür erhältlich, bis Krauser-Fan Jochen Siebenrock sich der Sache annahm.

Der Name „Krauser“ gehörte mittlerweile zu Hepco&Becker und genau dorthin wandte sich der BMW-Spezialist mit seinem Plan, den Klassiker wieder aufleben zu lassen – in originaler Optik, technisch allerdings völlig neu konstruiert und in allen Details verbessert. 1993 wurde der neue alte „Krauser“ präsentiert und erfreut sich auch heute noch einer treuen Fangemeinde. Als original Siebenrock-Produkt ist er spritzwassergeschützt und hält endlich zuverlässig am Motorrad.

Der Klassiker wird immer noch regelmäßig „modellgepflegt“. Im Gegensatz zum Original wurde er für alle Monolever-Modelle mit Rundumträger optimiert. Außerdem passt heute sogar ein Helm hinein.

TRAVEL

E>>> ...and still up-to-date - that takes some matching. The classic Krauser case was developed in the early 70s by Mike Krauser, and quickly established itself as the ultimate travel case for all large BMWs. All touring riders owned "the Krauser"; nothing else was allowed on the motorcycle. This made the shock amongst fans all the greater when Krauser was forced to shut down production in 1989. For five long years neither cases nor spare parts were available, until Krauser fan Jochen Siebenrock took matters into his own hands.

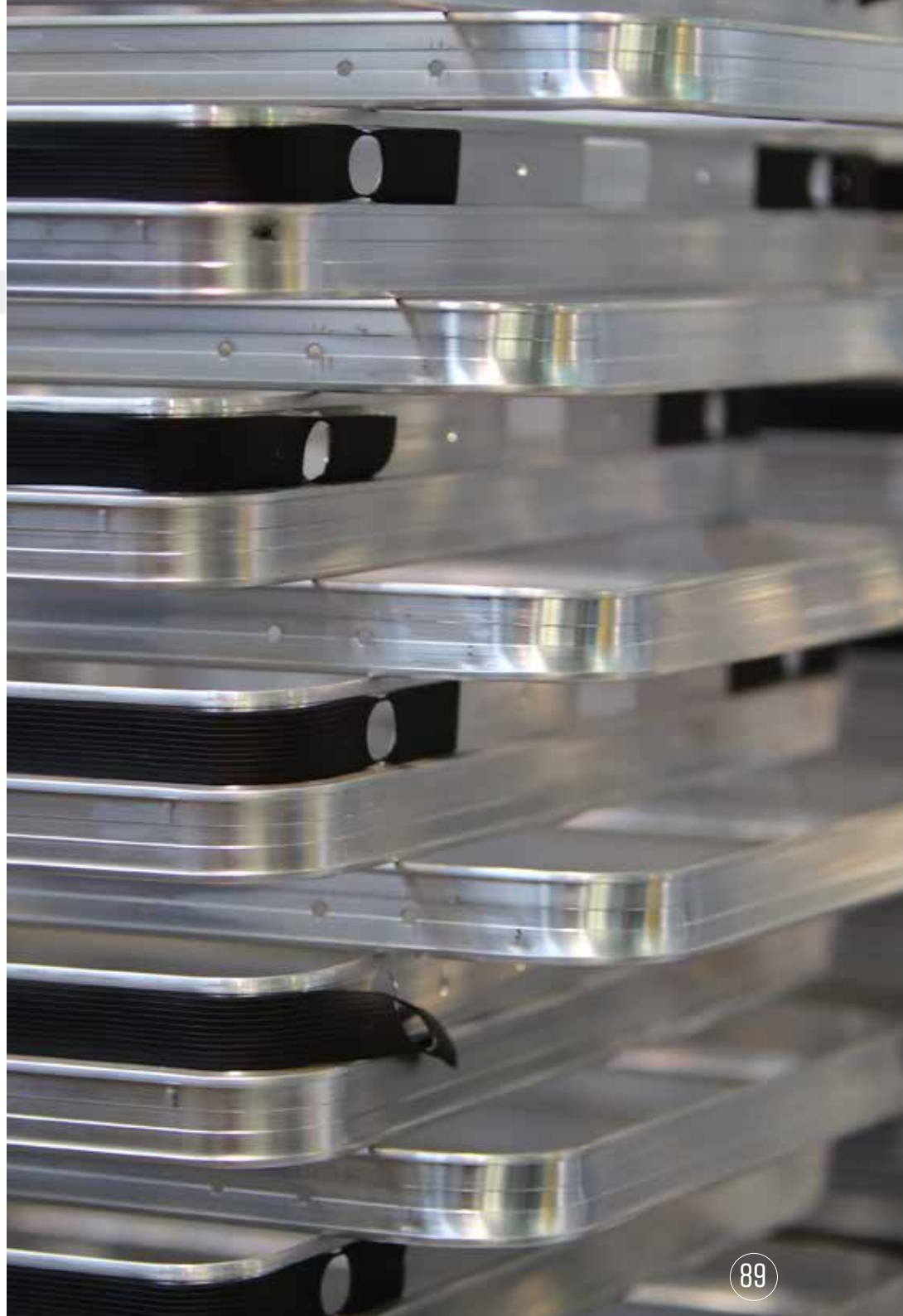
In the meantime, the name "Krauser" belonged to Hepco&Becker whom the BMW specialists approached with their plan to bring the classic product back to life - with the original look, but with a new technical design and with improvements to all details. The new old "Krauser" was launched in 1993, and to this very day it still maintains a faithful fan base. This original Siebenrock product is splash-proof and fastens reliably to the motorcycle.

The classic product is still regularly updated. Unlike the original, it has been optimized for all monolever models with an all-round mount. Nowadays, you can even fit a helmet in there too.

I>>> ...ma è sempre moderna - e sinora non ha trovato rivali. La classica borsa da moto Krauser è stata sviluppata agli inizi degli anni '70 da Mike Krauser e si è imposta velocemente come "la" borsa da viaggio per tutte le BMW di grande cilindrata. Chi partiva in viaggio aveva sempre "una Krauser", e scartava a priori ogni altra possibilità. È quindi facile comprendere il dispiacere degli appassionati quando Krauser dovette interrompere la produzione nel 1989. Per cinque anni le borse e i pezzi di ricambio non furono più disponibili, e cioè fino a quando Jochen Siebenrock, un ammiratore delle borse Krauser, decise di dedicarsi alla cosa.

Il nome "Krauser" apparteneva nel frattempo alla Hepco&Becker, ed è a loro che lo specialista BMW si rivolse con il suo progetto di ricreare le classiche borse con il look originale, ma di nuova costruzione e migliorate in tutti i dettagli. La nuova vecchia "Krauser" fu presentata nel 1993 e fa battere ancora oggi il cuore di molti appassionati. Come prodotto originale Siebenrock è protetta dagli spruzzi d'acqua e aderisce alla moto in modo affidabile.

La "classica" viene ancora perfezionata regolarmente. Diversamente dall'originale è stata ottimizzata per tutti i modelli Monolever con un telaio tutt'intorno. Inoltre, oggi può contenere persino un casco.





D >> Einblicke in die Fertigung des klassischen „Krausers“ bei Hepco&Becker: Die Bodenschalen werden in einem Arbeitsschritt tiefgezogen und anschließend fachmännisch handentgratet. Damit die Rahmen später perfekt an die Kofferträger passen, werden die Aluminiumprofile in mehreren Biegewerkzeugen maßgerecht gebogen.

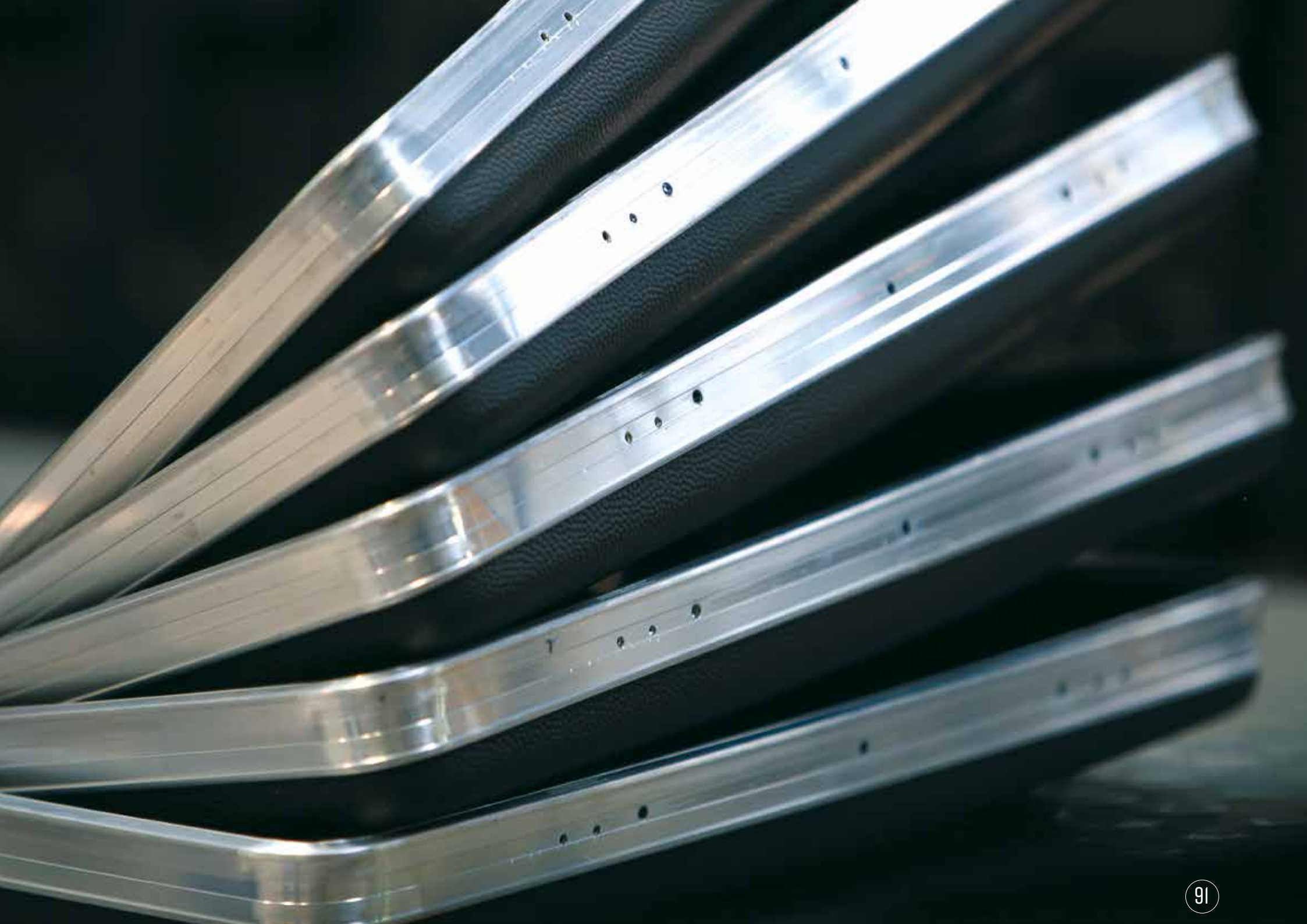
E >> Insight into the production of the classic “Krauser” at Hepco&Becker: The base shells are deep-drawn in one working step and then deburred professionally by hand. The aluminum profiles are bent to the exact dimension in multiple bending tools to make sure that the frames subsequently fit perfectly to the case mounts.

I >> Uno sguardo alla produzione della classica “Krauser” alla Hepco&Becker: il guscio del fondo vengono imbutiti in una operazione di lavoro e poi sbavati perfettamente a mano. Per adeguare successivamente i telai al portapacchi, i profili in alluminio vengono curvati in misura con appositi attrezzi.

D >> Bei den Scharnierverblendungen kommt es auf den sorgfältigen Zuschnitt an. Ebenso sorgfältig wird der Deckelhalter mit dem Rahmen vernietet. Das abschließende, passgenaue Zusammenfügen von Kunststoffschale und Aluminiumrahmen übernimmt eine Klammermaschine.

E >> When it comes to hinge covers, it's all about a careful cut. The cover mount is riveted to the frame with just as much care. The final, perfectly fitted assembly of the plastic shell and the aluminum frame is performed by an industrial stapling machine.

I >> Per il rivestimento delle cerniere è importante un taglio accurato. Con la stessa accuratezza il supporto del coperchio viene rivettato al telaio. Un'aggraffatrice provvede poi ad unire perfettamente il guscio in plastica al telaio in alluminio.





D >> Vor der Fügung der Schalen bringt ein erfahrener Mitarbeiter das charakteristische Rillenband von Hand an. Auch hier ist gewissenhaftes Arbeiten gefragt, weil das Rillenband im gleichen Arbeitsschritt mit einem Spezialkleber zusätzlich verklebt wird. Das sorgt für die nötige Haftung.

E >> Before the joining of the shells, an experienced worker fits the characteristic grooved tape by hand. This also requires painstaking work because the grooved tape is glued on with an additional special adhesive in the same working step. This provides the requisite hold.

I >> Prima del montaggio dei gusci un collaboratore esperto applica a mano il caratteristico nastro rigato. Anche in questo caso occorre lavorare con la massima attenzione poiché il nastro viene anche incollato con un collante speciale durante la stessa operazione. Ciò assicura la necessaria aderenza.

MA

D >> Während des Produktionsvorgangs, aber vor allem in der Endkontrolle wird jeder Koffer noch einmal genauestens unter die Lupe genommen und in allen Bestandteilen überprüft. So wird sichergestellt, dass die hohen Qualitätsanforderungen erfüllt werden, die sowohl Siebenrock als auch Hepco&Becker an ihre Produkte stellen.

E >> During the production process, and above all during final quality control, each case is put under the microscope and all its components are inspected. Both Siebenrock and Hepco&Becker make high quality demands of all their products. This ensures that they are met.

I >> Durante il processo produttivo, ma soprattutto durante il controllo finale, ogni borsa viene esaminata ancora una volta con la massima attenzione e controllata in tutte le sue parti. Si assicura così il rispetto degli alti requisiti di qualità che sono alla base di tutti i prodotti Siebenrock e Hepco&Becker.



DE



46 54 100



D >> Klassische Form, robuste Machart und jede Menge Stauraum - das ist das Erfolgsrezept des klassischen Krauser-Koffers, der seit 1993 exklusiv für Siebenrock hergestellt wird. Der absolut formstabile Hartschalenkoffer mit doppelt umlaufendem Alu-Profil fasst 35 Liter, hat eine Mulde für die Sitzbankreling und passt an alle Siebenrock- und BMW-Kofferträger. Er ist TÜV- und GS-geprüft und wird als kompletter Koffersatz (rechts und links) mit Metallhalterungen, Krallenschloss und Haltegurten geliefert. Sämtliche Teile des Siebenrock Classic Koffers sind auch einzeln als Ersatzteil erhältlich.

E >> Classic shape, robust construction and plenty of storage space - this is the recipe for success of the classic Krauser case which has been produced exclusively for Siebenrock since 1993. The fully dimensionally stable hard shell case with double all-round aluminum profile has a capacity of 35 liters, a groove for the saddle rail and fits on all Siebenrock and BMW case mounts. It is TÜV and GS tested and is supplied as a complete case set (right and left) with metal mounts, claw lock and straps. All the parts of the Siebenrock Classic case are also available as separate spare parts.

I >> Forma classica, struttura robusta e notevole capienza: ecco la ricetta di successo della classica borsa Krauser che, dal 1993, viene prodotta in esclusiva per Siebenrock. La borsa con gusci rigidi indeformabili e doppio profilo in alluminio ha una capienza di 35 litri, un incavo per il poggiaschiena del sedile passeggero, e può essere montata su tutti i portapacchi Siebenrock e BMW. È omologata TÜV e GS e viene consegnata come kit completo (a destra e sinistra) con supporti in metallo, chiusura ad incastro e cinghie. Tutti i componenti della borsa Siebenrock Classic sono disponibili anche come pezzi di ricambio singoli.

46 54 101

46 54 102



D >> Das Siebenrock Topcase Classic TC 30 ergänzt den klassischen Krauser-Koffer zum vollwertigen Gepäcksystem für die große Reise - oder macht als Solist für den Wochenendtrip eine gute Figur. In Verarbeitung und Ausstattung entspricht es den Classic Koffern.

E >> The Siebenrock TC 30 Topcase Classic top box can be used to complement the classic Krauser case to form a full luggage system for that long journey - or cuts just as good a figure on its own for a weekend trip away. The workmanship and furnishing are the same as the Classic cases.

I >> Il bauletto Siebenrock Topcase Classic TC 30 completa la classica borsa Krauser e insieme formano un sistema d'alta qualità, ideale per lunghi viaggi. Naturalmente fa bella figura anche se utilizzato da solo per una gita di fine settimana. Per lavorazione e dotazione è identico alle borse Classic.

46 54 130



TIPP >>

D >> Wer sich auf Reisen mehr Komfort wünscht, bestellt die passenden Innentaschen für Koffer und Topcase gleich mit. Aus reißfestem Nylon leicht, aber solide verarbeitet, mit praktischen Innenfächern, separat aufklappbarer Außentasche und Schultergurt. In den Deckel der Topcase-Tasche ist ein Warndreieck integriert.

E >> If you are looking for more comfort for your journeys, order yourself the matching interior bags for the case and top box. Made of tear-resistant nylon in light-weight but solid workmanship, with practical internal compartments, separately opening outer pocket and shoulder strap. A warning triangle is integrated into the top box bag.

I >> Chi desidera un maggior comfort durante un viaggio dovrebbe ordinare anche le tasche interne, adatte alla borsa e al bauletto. Prodotte in resistente tessuto di nylon sono dotate di pratici scomparti interni, tasca esterna separata apribile e di tracolla. Nella tasca del coperchio del bauletto è integrato un triangolo di emergenza.

46 54 131

SITZGELEGENHEIT FÜR SOLISTEN

SEAT FOR SOLOISTS / SELLA PER SOLISTI



R 80 GS BASIC

D>>> Von Solofahrern heiß begehrt, aber von BMW niemals angeboten: eine Einzelsitzbank für die R 80 GS Basic. Wir haben uns der Sache angenommen und den originalen BMW-Einzelsitz um eine speziell für die Basic konstruierte Gepäckbrücke ergänzt. Sie erinnert optisch an die bei BMW erhältliche Variante für die G/S, passt aber perfekt auf die Basic und glänzt zudem mit Verbesserungen im Detail. Dank der aufwändigen doppelten Pulverbeschichtung ist sie besonders kratzfest und UV-beständig - so, wie es sich für eine Gepäckbrücke gehört.

Die Einzelsitzbank für die R 80 GS Basic bieten wir als komplettes Set inklusive Haltewinkel und Verschraubungen wahlweise in rot, schwarz oder blau an.

Unser Tipp: Die blaue Sitzbank in Kombination mit der schwarzen Gepäckbrücke nimmt die unverwechselbare Optik der Basic auf - garantiert ein Hingucker.

E>>> Highly sought-after by solo riders, but never offered by BMW: a solo seat for the R 80 GS Basic. We took on the task and added a luggage rack, specifically developed for the Basic, to the original BMW solo seat. Optically it is reminiscent of the version available from BMW for the G/S but it fits perfectly on the Basic and also shines with some improvements to the detail. Thanks to the elaborate double powder coating, it is particularly scratch-proof and UV resistant - just the way it should be when it comes to a luggage rack.

We supply the solo saddle for the R 80 GS as a complete set including mounting bracket and screw connections, available in red, black or blue.

Our recommendation: The blue saddle in combination with the black luggage rack takes on the distinct look of the Basic - a guaranteed eye-catcher.

I>>> Molto richiesta da tutti coloro che amano viaggiare soli, ma che BMW non ha mai proposto: una sella monoposto per la R 80 GS Basic. Ci siamo occupati della cosa e completato la sella monoposto originale BMW con un portapacchi costruito appositamente per la Basic. Il suo look ricorda la versione per la G/S, disponibile alla BMW, ma si adegua perfettamente alla Basic, e si distingue inoltre per i dettagli migliorati. Grazie a un doppio rivestimento a polveri è particolarmente resistente ai graffi e ai raggi UV, proprio come è giusto che sia un portapacchi.

Proponiamo la sella monoposto per la R 80 GS Basic in un set completo comprensivo di staffa di fissaggio e collegamenti a vite, a scelta in rosso, nero o blu.

D>>> Einzelsitz BASIC, komplett mit Gepäckbrücke und Anbausatz

E>>> BASIC solo seat, assembly with luggage rack and fitting kit

I>>> Sella monoposto BASIC, completa di portapacchi e kit di montaggio

blau, blue, blu	# 52 55 090
schwarz, black, nero	# 52 55 080
rot, red, rosso	# 52 55 070





MAXIMALER KOMFORT

MAXIMUM COMFORT / MASSIMO COMFORT

D>>> Wer wissen möchte, wie die Siebenrock S-Sitzbank zu ihrem unvergleichlichen Langstreckenkomfort kommt, muss ins fränkische Burgwindheim fahren – oder einfach weiterlesen, denn wir haben Helmut Wurm und seinem Sattler-Team bei der Herstellung über die Schulter geschaut. Soviel vorweg: Bezug, Schaumstoffkern und Sitzbank-Unterwanne werden mit Fachkönnen und jahrelanger Erfahrung einzeln hergestellt und schließlich mit viel Liebe zum Detail zu einem „Gesamtkunstwerk“ zusammengefügt, das allen qualitätsbewussten Freunden klassischer BMW-Motorräder ein seliges Lächeln ins Gesicht zaubert. Vor allem die sehr plastisch wirkende Ausarbeitung der prägnanten Quersteppung begeistert immer wieder aufs Neue. Modernste Fertigungstechnik und traditionelles Handwerk gehen beim Sattler-Team Hand in Hand. So beginnt die Herstellung eines Bezugs am Computer. Denn jeder Bezug besteht aus mehreren Einzelteilen, die mit einer modernen CNC-gesteuerten Cutteranlage millimetergenau zugeschnitten werden. Die Digitalisierung der Formen geschieht ebenso am PC wie die perfekte Berechnung des Schnittbilds, die für optimale Materialausnutzung und eine gleichbleibend hohe Qualität sorgt. Und die steht für Siebenrock an erster Stelle, denn der BMW-Spezialist möchte seinen Kunden maximalen Komfort bieten. Er freut sich mit, wenn sie andächtig über die abgerundete Form streichen oder die perfekt ausgeführten Nähte bewundern. Deswegen setzt er auf Top-Qualität made in Franken.

E>>> If you want to know how the Siebenrock S seat achieves its unrivaled long-distance comfort, you will have to ride to Burgwindheim in Franconia - or just continue reading, as we were able to look over the shoulder of Helmut Wurm and his saddler team whilst they manufactured it. A note in advance: the cover, the foam core and the bottom section of the seat are manufactured with specialist know-how and experience and then put together with a great passion for detail to complete this “work of art” which brings a smile to the face of every quality-aware fan of classic BMW motorcycles. It is above all the seemingly very plastic composition of the eye-catching horizontal quilting which never ceases to delight. State-of-the-art manufacturing technology and traditional craftsmanship go hand in hand for the saddler team. Thus, the production of a cover begins at the computer. Every cover is made up of multiple individual parts which are cut to size to the exact millimeter using a modern CNC-controlled cutter system. The digitalization of the shapes is performed on the PC, as is the perfect calculation of the cross section which makes for optimum material utilization and consistently high quality. And, for Siebenrock, it comes first, because the BMW specialists want to supply their customers with maximum comfort. They are just as thrilled to be able to devotedly stroke the rounded form or admire the perfectly finished seams. This is why they put their faith in top Franconian-made quality.

I>>> Chi desidera sapere come viene creata la comoda sella S di Siebenrock deve recarsi a Burgwindheim in Germania – oppure continuare semplicemente a leggere perché abbiamo accompagnato Helmut Wurm e il suo team di esperti durante la fabbricazione. Premettiamo che: ogni rivestimento, anima in schiuma e telaio della sella viene fabbricato singolarmente con abilità e sulla base di anni d'esperienza, per essere poi assemblato con molto amore per il dettaglio creando l'opera d'arte finale che regalerà un sorriso a tutti gli appassionati di moto BMW attenti alla qualità. Ad entusiasmare è la lavorazione delle caratteristiche cuciture trasversali che sembrano essere quasi tridimensionali. Il team di esperti si avvale sia della più moderna tecnica di produzione che della propria abilità artigianale. La produzione di un rivestimento inizia pertanto al computer. Poiché ogni rivestimento è composto da più pezzi singoli che vengono tagliati con precisione millimetrica con una moderna taglierina gestita da un controller. La digitalizzazione delle forme avviene a PC proprio come il calcolo dello schema di taglio al fine di assicurare lo sfruttamento ottimale del materiale e una qualità sempre elevata, a cui Siebenrock dà la massima priorità, perché lo specialista BMW desidera offrire ai propri clienti il massimo comfort. È con piacere che osserva i clienti quando accarezzano la forma arrotondata della sella o ammirano la perfezione con cui sono eseguite le cuciture. È per questo che si affida all'eccellente qualità made in Germany.

GERMANIA



D >> Zurück zum Entstehungsprozess. Wenn die Einzelteile für den Bezug zugeschnitten und kontrolliert sind, folgt einer der wichtigen Arbeitsschritte: Nun bekommt der Bezug seine speziell hergestellte Kaschierung. Dabei wird eine zusätzliche Schaumstoffschicht im gewünschten „Steppmuster“ dauerhaft mit der Bezugsobenseite verschweißt. Das minimiert Reibwiderstände und betont die beliebte prägnante Quersteppung der zweiten Serie der R 90 S.

E >> Back to the origination process. Once the individual pieces for the cover have been cut to size and inspected, one of the most important working steps is performed: The cover is fitted with a specially produced lining. In the process, an additional layer of foam is welded permanently to the top of the cover in the desired “quilted pattern”. This minimizes friction resistance and emphasizes the eye-catching horizontal quilting of the second series of R 90 S models.

I >> Ritorniamo al processo di produzione. Dopo che i singoli pezzi per il rivestimento sono stati tagliati e controllati, si passa a una fase operativa molto importante: uno strato di schiuma addizionale, prodotto appositamente e con il disegno delle cuciture desiderato, viene saldato al rivestimento. Ciò consente di ridurre l'attrito e di sottolineare le caratteristiche cuciture trasversali della seconda serie della R 90 S.

CRE

D >> Nach der Kaschierung gehen die einzelnen Bezugsteile in die hauseigene Näherei, wo sie mit ausgewählten, besonders robusten Garnen originalgetreu zusammengenäht werden. Im Sinne einer durchgängigen Qualitätssicherung gilt auch hier, innerhalb engster Toleranzen zu arbeiten.

E >> After lining, the individual pieces of the cover are passed on to the in-house sewing room where they are sewn together with selected, particularly robust yarns, true to the originals. In the interest of continuous quality assurance, the tightest tolerances apply to all work here too.

I >> Dopo l'applicazione dello strato di schiuma i singoli pezzi del rivestimento passano al reparto di cucitura interno dove vengono cuciti insieme con fili molto robusti, selezionati con cura, secondo il modello originale. Al fine di garantire una qualità sempre elevata, anche qui i margini di tolleranza sono minimi.

ATE





D >> Der Schaumstoffkern besteht aus Polyurethan und wurde in Zusammenarbeit mit Siebenrock individuell für die S-Sitzbank entwickelt. Er hat im Vergleich zum Original eine optimierte Kontur, um einen sauberen Übergang zum Tank zu gewährleisten. Damit alles perfekt zusammenpasst, wurde auch das Hochfrequenzschweißwerkzeug für die Ziernahtoptik des Bezugs an die neue Kontur angepasst.

Der Schaumstoffkern wird in einer modernen Überdruckanlage unter ständiger Prozessüberwachung exklusiv produziert. Die optimale Stauchhärte und damit der spätere Sitzkomfort ist durch ein entsprechendes Prüfverfahren festgelegt und ist somit jederzeit reproduzierbar.

E >> The foam core is made of polyurethane and was developed especially for the S seat in a joint project with Siebenrock. Compared to the original, it has the ideal contour to ensure a clean transition to the tank. In order for everything to fit together perfectly, the high-frequency welding tool was also adapted to the new contour for the look of the cover's decorative seam. The foam core is produced exclusively in a modern pressure unit with constant process monitoring. The optimum compression hardness and thus the subsequent sitting comfort is determined by the appropriate testing method and is thus reproducible at all times.

I >> L'anima di schiuma è realizzata in poliuretano ed è stata sviluppata in collaborazione con Siebenrock espressamente per la sella S. Il suo profilo è stato ottimizzato rispetto all'originale al fine di ottenere una linea fluida tra sella e serbatoio. Per assicurare un'insieme armonioso anche il dispositivo di saldatura ad alta frequenza per il look delle cuciture decorative è stato adeguato a nuovo profilo.

L'anima di schiuma viene prodotta in modo esclusivo in un moderno impianto in sovrappressione con monitoraggio costante del processo. La densità ottimale e quindi il successivo comfort di seduta viene determinata con una procedura di verifica specifica ed è quindi riproducibile in ogni momento.



PRUEFMITTEL NR 01

TESTING



D >> Die Sitzbank-Unterwanne ist dem Original nachempfunden. Sie wird aus Blech gepresst und für eine bessere Haltbarkeit mit einer KTL-Beschichtung versehen. Sie verfügt außerdem über die Anschraubpunkte für die originalen Scharniere, mit denen die Sitzbank befestigt wird.

Vor dem Zusammenbau werden alle Einzelteile nochmals kontrolliert. Dann wird die Sitzbank nach traditioneller, handwerklicher Art bezogen. Um den Schaumstoffkern vor Feuchtigkeit zu schützen, wird der Bezug an der Sitzbank-Unterwanne verklebt und anschließend mithilfe von Klemmeisen und Nieten nach Originalreferenz befestigt.

Bevor die S-Sitzbänke auf die Reise zu Siebenrock nach Wendlingen gehen, wird jede einzelne Sitzbank noch einmal in allen Bestandteilen kontrolliert. Eben echte deutsche Wertarbeit.

E >> The seat bottom section is based on the original. It is swaged from sheet metal and coated with KTL for more durability. It also has the screw fastening points for the original hinges which are used to affix the seat.

Before assembly, the individual parts are inspected once more. The seat is then covered in a traditional, artisan style. In order to protect the foam core from moisture, the cover is glued to the seat bottom section and then fastened in a replica of the original reference using clamp bars and rivets.

Before the S seats are sent on their way to Siebenrock in Wendlingen, all the components of each individual seat are inspected one more time. Quite simply high-class German workmanship.



I >> Il telaio della sella riproduce l'originale. È realizzato in lamiera pressata e sottoposto a verniciatura per cataforesi al fine di ottenere una maggiore durata. Sono previsti inoltre punti di avvitamento per le cerniere originali con cui la sella viene fissata.

Tutti i singoli pezzi vengono controllati nuovamente prima di essere assemblati. Quindi la sella viene rivestita a mano con metodo tradizionale. Per proteggere l'anima di schiuma dall'umidità, il rivestimento viene incollato al telaio della sella e quindi fissato con morsetti e rivetti secondo lo schema originale.

Ogni componente della sella S viene controllato ancora una volta prima di essere inviato alla Siebenrock a Wendlingen. Un lavoro di qualità made in Germany.



PERFECTION



SOFA MIT LANGSTRECKENKOMFORT

SOFA WITH LONG-DISTANCE COMFORT/ CONFORTEVOLE DIVANO PER LUNGI VIAGGI

D>>> Eine Klasse für sich: Die Siebenrock-Neuauflage der S-Sitzbank für die älteren Boxer vom Schlage einer R 90 S verbindet die originale Optik mit einem Sitzkomfort, der auch nach heutigen Maßstäben keine Wünsche offen lässt.

Vor allem die prägnante Ausarbeitung der charakteristisch gesteppten Sitzfläche begeistert. Dabei handelt es sich nicht um eine einfache Strukturprägung, sondern um eine echte Kaschierung, bei der das rutschhemmende Bezugsmaterial mit einer zusätzlichen Schaumstofflage dauerhaft verschweißt wird. Das bringt die markante Quersteppung zur Geltung und schont den darunterliegenden Schaumstoffkern. Dieser findet in Material und Härtegrad die perfekte Balance aus straff und weich, so dass der Fahrer sich sofort auf der Sitzbank wohlfühlt und auch nach Stunden noch komfortabel sitzt.

Bezug, Schaumstoffkern und Unterwanne sowie die passenden Befestigungsscharniere sind natürlich auch einzeln erhältlich, so dass eine Teilerneuerung der Sitzbank schnell und einfach möglich ist.

52 53 836

E>>> In a class of its own: The new edition of the Siebenrock S seat for older Boxers of the R 90 S ilk combines the original appearance with seat comfort which leaves nothing to be desired, even by today's standards.

Above all the eye-catching composition of the characteristic quilted seat is a delight. It is not a simple structural impression but rather a genuine lining with anti-slip cover material welded permanently to an additional layer of foam. It shows off the striking quilting and protects the foam core underneath. In material and degree of hardness, it finds the balance between firm and soft, meaning the rider immediately feels at home on the seat and is comfortable even hours later.

The cover, foam core, bottom section and the suitable fastening hinges are, of course, all available separately, meaning that you can always partly refurbish your seat quickly and easily.

I>>> Una classe a sé: la nuova versione della sella S di Siebenrock per i modelli più vecchi della Boxer del tipo di una R 90 S coniuga il look originale con una comodità di seduta impareggiabile anche secondo gli standard attuali.

Ad entusiasmo è soprattutto la lavorazione della caratteristica seduta trapuntata. Non si tratta di una semplice goffratura, ma piuttosto di un rivestimento in cui il materiale antiscivolo viene saldato ad uno strato di schiuma addizionale. Ciò valorizza le caratteristiche cuciture trasversali e protegge l'anima in schiuma sottostante. Si ottiene così il perfetto equilibrio tra morbidezza e rigidità del materiale dell'anima in schiuma, cosicché il conducente siede comodamente sulla sella anche dopo ore.

Rivestimento, anima in schiuma e il telaio della sella come pure le cerniere di fissaggio adatte sono naturalmente disponibili anche singolarmente, ed è quindi possibile sostituire velocemente e facilmente i singoli pezzi della sella.

S-SITZBANKBEZUG

S SEAT COVER / RIVESTIMENTO SELLA S



52 53 890

FORMTEIL

SEAT SHAPED PART / IMBOTTITURA SELLA



52 53 891

UNTERWANNE

SEAT LOWER SECTION / TELAIO SELLA



52 53 893



MODELLPFLEGE

MODEL MAINTENANCE / CURA DEL MODELLO

D >> Eine klassische BMW braucht die richtige Pflege, da sind sich wohl alle Besitzer eines solchen Liebhaberfahrzeugs einig. Wer den Wert seines „Schätzchens“ erhalten möchte, gönnt ihm regelmäßig die „Wellnesseinheiten“, die es verdient - und zwar von innen und außen. Für einen glänzenden Auftritt, der alle Blicke auf sich zieht, sorgt eine ganze Palette spezieller Mittel, die Lack, Chrom und Gummitteile optimal pflegen. Bei aller äußerlichen „Kosmetik“ sollte aber auch die Technik nicht zu kurz kommen. Gerade klassische Motorräder, die oftmals mehr stehen als gefahren werden, brauchen die regelmäßige Pflege „von innen“. Unabhängig von der Fahrleistung ist idealerweise einmal im Jahr ein Ölwechsel fällig. Dabei sollten auch alle anderen Flüssigkeiten gleich mit überprüft werden. Das erhöht die Betriebssicherheit und verhindert Standschäden. BMW-Spezialist Siebenrock hat in Werkstatt und Ausstellung beste Erfahrungen mit den Produkten von LiquiMoly gemacht. Das Ulmer Unternehmen vertreibt seine rund 4.000 Produkte mittlerweile in 120 Länder, so dass BMW-Freunde überall auf der Welt die bekannte Qualität „made in Germany“ bekommen. Dass es sich lohnt, Zeit und Geld in die Pflege einer klassischen BMW zu stecken, merkt man an den bewundernden Blicken der anderen, vor allem aber an dem guten Gefühl, dass das Motorrad nicht nur toll aussieht, sondern auch zuverlässig läuft.



E >>> Owners of such a collector's item agree: a classic BMW needs the right care. If you want to maintain the value of your "treasure", you will regularly treat it to the "health and beauty treatments" it deserves - both inside and out. A whole range of special media which provide paintwork, chrome and rubber parts with the ideal care, makes for a dazzling appearance which truly catches the eye. However, for all the external "cosmetics", the technology should not come up short. In particular classic motorcycles, which are stored more than they are ridden, need regular care "on the inside". Ideally, an oil change is due once a year, regardless of mileage. At the same time, all other fluids should be checked in the process. This increases the operational reliability and prevents storage deterioration.

BMW specialist Siebenrock has had the most positive experiences in the workshop with products from LiquiMoly. The company, from Ulm in Germany, now markets its range of around 4,000 products in 120 countries, meaning that BMW fans around the globe can receive the renowned German quality. You can tell that it is worth your while investing time and money in a classic BMW from the admiring glances of others, but above all from the great feeling of having a motorcycle which does not just look good, but also runs reliably.

I >>> Una BMW classica richiede una cura adeguata: su questo sono d'accordo tutti i possessori di un tale veicolo da amatore. Chi desidera conservare il valore del suo "tesoro", le regala regolarmente una "seduta di wellness", ben meritata, sia all'interno che all'esterno. Un'intera gamma di prodotti speciali, che curano perfettamente la vernice, le cromature e le parti in gomma, le assicura un look lucente, che richiamerà tutti gli sguardi. Terminati i trattamenti cosmetici esterni, non si dovrebbe tuttavia dimenticare la tecnica. In particolare le moto classiche, che spesso stanno solo ferme e non vengono guidate, richiedono una cura regolare "dall'interno". Indipendentemente dal chilometraggio è consigliabile cambiare una volta all'anno l'olio. Allo stesso tempo si dovrebbero

controllare anche tutti gli altri liquidi. Si aumenta così la sicurezza durante il funzionamento ed evitano i danni tipici di un veicolo che viene usato poco.

Siebenrock, lo specialista di BMW, nella sua officina e show room ha fatto ottime esperienze con i prodotti LiquiMoly. Attualmente l'azienda tedesca di Ulm distribuisce la propria gamma di circa 4.000 prodotti in 120 Paesi, e quindi gli appassionati BMW troveranno ovunque nel mondo i noti prodotti di qualità "made in Germany". Non solo gli sguardi ammirati degli altri confermeranno che vale la pena di investire tempo e denaro nella cura di una classica BMW, ma anche la certezza che la moto non ha solo un look fantastico, ma funziona anche in modo affidabile.



FAHRWERK NACH MASS

SUSPENSION TO MEASURE / CHASSIS SU MISURA

D >> Bei HH Race-Tech ist der Name Programm: Das Unternehmen hat sich schon lange einen Namen für die Entwicklung und Herstellung von Fahrwerkskomponenten für den Motorsport gemacht. Man muss aber nicht unbedingt Rennfahrer sein, um das Know-how und die langjährige Erfahrung des Fahrwerksspezialisten Hubert Hofmann und seines Teams nutzen zu können. Im Gegenteil, der Kundenstamm besteht heute überwiegend aus ganz normalen Motorradfahrern, die keine sportlichen Ambitionen haben, sondern sich einfach nur ein besseres Fahrverhalten wünschen.

Die Kunden kommen in der Regel auf Empfehlung – und gehen mit einem Fahrwerk, das perfekt auf Motorrad, Besatzung, Einsatzzweck und die eigenen Anforderungen abgestimmt ist.

Höher oder tiefer legen? Mehr Stabilität beim Bremsen? In Kurven sicher in der Spur bleiben? Für die Fahrwerksexperten Alltagsaufgaben, für den Motorradfahrer oft der entscheidende Meilenstein auf dem Weg zu mehr Fahrfreude.

E >> The name says it all: HH Race-Tech is a renowned company for the development and production of suspension-components for the motorcycle sport. But you do not have to be a racing motorcyclist to use the expertise and the long experience of suspension specialist Hubert Hofmann and his team. On the contrary, the majority of their customers are normal motorcyclists without racing ambitions who just want a better road performance.

The customers usually come on recommendation - and leave with a suspension that is perfectly matched to the motorcycle as well as the rider and his requirements.

You want to lift or lower your bike? More braking or tracking stability? For the suspension experts those are everyday tasks, for the motorcyclist often a milestone for more fun on the road.

I >> Il nome HH Race-Tech è già un programma: ormai da molto tempo l'azienda si è fatta un nome nello sviluppo e nella produzione di componenti per lo chassis di moto da competizione. Non occorre tuttavia essere un pilota per poter usufruire del know-how e della pluriennale esperienza dello specialista Hubert Hofmann e del suo team. Al contrario, la sua clientela comprende oggi soltanto motociclisti normali, senza particolari ambizioni sportive, ma che desiderano solo un comportamento di guida migliore. I clienti vengono generalmente su consiglio di altri clienti e lasciano l'officina con uno chassis, perfettamente adeguato alla moto, al suo equipaggio, all'impiego a cui è destinato e alle esigenze personali.

Più alto o più basso? Maggiore stabilità in fase di frenata? Non uscire dalla carreggiata durante una curva? Per gli esperti di chassis sono domande di routine, ma per il motociclista si tratta spesso di aspetti decisivi che gli assicurano un maggiore divertimento alla guida della sua moto.





D >> Alle Stoßdämpfer von HH Race-Tech basieren auf der leistungsfähigen Gasdrucktechnologie, die in Verbindung mit einem speziellen Kolbendesign dafür sorgt, dass die gewünschte Dämpfung auch bei hoher Belastung konstant zur Verfügung steht. Die Federbeine lassen sich in Zug- und Druckstufe individuell einstellen und sind dank der hochwertigen, schwarzen Zink-Eisen-Beschichtung der Stahlgehäuse (im Schnittmodell deutlich zu sehen) extrem stabil und sehr langlebig.

E >> All HH Race-Tech shocks use the powerful gas-pressure technology that – in combination with a special piston design – ensures that the desired absorbing effect is constantly available even under heavy use. The shocks can be individually adjusted in compression and rebound. Due to the high quality black zinc-iron-coating of the steel housing (as can be seen in the sectional model) they are extremely durable.

I >> Tutti gli ammortizzatori di HH-Race-Tech sono basati sulla performante tecnologia a pressione di gas che, in combinazione con uno speciale design dei pistoni, assicura che l'ammortizzazione desiderata resti costante anche in caso di carico elevato. Gli ammortizzatori possono essere regolati individualmente in termini di estensione e compressione, e sono estremamente stabili e duraturi grazie al rivestimento nero in ferro-zinco d'alta qualità dell'alloggiamento in acciaio (chiaramente visibile nel modello in sezione).



K
C
O
F
S



VARIOSHOCK

D >> VarioShock – das ist eine von HH Race-Tech exklusiv für Siebenrock entwickelte Produktlinie hochwertiger Federbeine made in Germany. Wie bei Siebenrock üblich, natürlich mit dem gewissen Etwas. Alle VarioShock-Federbeine sind nämlich um plus/minus 10 mm längenverstellbar. Ganz einfach von außen und ohne Spezialwerkzeug. So können BMW-Fahrer ihr Motorrad im Handumdrehen an die eigenen Bedürfnisse anpassen.

Wer sich einen steileren Lenkkopfwinkel für ein handlicheres Fahrverhalten wünscht, wählt die maximale Länge. Umgekehrt sorgt ein kürzeres Federbein für eine stabile Straßenlage und ermöglicht auch kleineren Fahrern einen sicheren Stand. Die Federbeine passen für alle BMW G/S und GS sowie für die Straßenmodelle mit Monolever oder Paralever.

Im Vergleich zur Serie glänzen die Siebenrock-VarioShock-Stoßdämpfer mit einem besseren Ansprechverhalten und einem Mehr an Komfort, Sicherheit und Stabilität.

Erhältlich sind vier Varianten: Das einfache, robuste EcoBasic lässt sich in der Federvorspannung einstellen. Die Version GS Sport erlaubt zusätzlich eine getrennte Einstellung von Zug- und Druckstufe. Competition und Competition Plus haben außerdem einen externen Ausgleichsbehälter. Alle Modelle werden standardmäßig mit ABE und schwarzer Federfarbe ausgeliefert. Orange und Weiß sind auf Anfrage ebenfalls erhältlich.

E >> VarioShock is a product line of high quality shock-absorbers exclusively developed for Siebenrock by HH Race-Tech. Made in Germany and - as usual with Siebenrock - with that certain something.

All of the new Siebenrock VarioShock shock-absorbers can be adjusted in length by +/- 10 mm – very easily and without any special tools. Thereby the chassis can be adjusted to individual need in a blink of the eye.

Those who wish a steeper rake angle and thus a more nimble riding experience choose the maximum length. The other way round a short shock absorber makes for a sound road holding and facilitates a solid reach for smaller riders. The shock-absorbers are available for all BMW G/S and GS, as well as for the road models with Monolever and Paralever.

Compared to the series, Siebenrock VarioShock offers a better road performance and more comfort, safety and stability.

Available in 4 versions: The simple and robust EcoBasic is adjustable only in spring preload. The GS Sport can be varied separately in rebound and compression stages and the versions Competition and Competition Plus additionally have an external reservoir.

All VarioShocks come with ABE and spring color black. Orange and white available on demand.

I >> VarioShock – è una linea di ammortizzatori made in Germany che HH Race-Tech ha sviluppato in esclusiva per Siebenrock. Naturalmente con qualcosa di particolare, come è d'abitudine alla Siebenrock. Tutti gli ammortizzatori VarioShock possono essere regolati in lunghezza con un margine di circa 10 mm, facilmente e senza attrezzi speciali. I conducenti di una BMW possono così adeguare velocemente la moto alle loro esigenze specifiche.

Chi desidera una maggiore inclinazione della testa dello sterzo per un comportamento di guida più maneggevole sceglierà la lunghezza massima. Viceversa un ammortizzatore più corto assicura un assetto stabile e consente a conducenti di bassa statura di restare fermi in modo stabile. Gli ammortizzatori sono adatti a tutte le BMW G/S e GS ed anche per i modelli da strada con Monolever o Paralever.

Gli ammortizzatori VarioShock Siebenrock hanno caratteristiche di risposta migliori rispetto a quelli di serie, e si distinguono anche per maggiore comfort, sicurezza e stabilità.

Sono disponibili in quattro versioni: il modello semplice e robusto EcoBasic può essere regolato con pretensione della molla. La versione GS Sport consente anche una regolazione separata del livello di estensione e compressione. Le versioni Competition e Competition Plus sono dotate inoltre di serbatoio di compensazione esterno. Tutti i modelli sono forniti di serie con certificato di omologazione e molle di colore nero. I colori arancione e bianco sono disponibili a richiesta.



KRAUSER MKM

D >> Man liebt sie oder man hasst sie. Ohne Zweifel, die Anfang der 80er-Jahre vorgestellte Krauser MKM 1000 polarisiert. Dabei war der von Mike Krauser entwickelte Sportboxer auf Basis der R 100 S seiner Zeit technisch weit voraus. Allein mit dem innovativen Gitterrohrrahmen aus hochwertigem Chrom-Molybdän konnte Krauser im Vergleich zur Serie über sechs Kilo Gewicht sparen. Weitere exklusive Komponenten wie die typische Krauser-Verkleidung, der Monocoque in der Ein- und Zweimannvariante sowie das dreifarbige Streifendekor in den typischen Krauserfarben rundeten das optische Erscheinungsbild der Krauser-BMW ab. Insgesamt wurden nur 237 Stück dieser Rarität hergestellt und in gerade mal acht Länder verkauft, davon kurioserweise 144 Stück nach Japan. Als begehrtes Sammlerstück hat die MKM 1000 mittlerweile deutlich an Wert gewonnen hat, zumal keiner weiß, wie viele Exemplare überhaupt noch erhalten sind.

E >> You love it or you hate it. Without a doubt, the Krauser MKM 1000 polarizes since it was introduced at the beginning of the 80s. In fact, Mike Krauser's sports boxer based on the R 100 S was technically way ahead of its time. With the innovative tubular trellis-frame made of high quality chrome molybdenum alone Krauser could save over six kilos compared to the series. Other exclusive components such as the typical Krauser fairing, the monocoque as a single- or two-person version and the striped pattern in the Krauser colors blue, orange and magenta complete the visual appearance of the Krauser BMW. This rare motorcycle was built only 237 times. It was sold in only eight countries, 144 pieces surprisingly went to Japan. As a coveted collector's item, the MKM 1000 has gained in value – especially since no one really knows how many of the original 237 are still running.

I >> Amata o odiata, non ci sono vie di mezzo! Una cosa è certa, la Krauser MKM 1000 presentata agli inizi degli anni '80, non passò certo inosservata. Sicuramente la Boxer sportiva sviluppata da Mike Krauser sulla base della R 100 S era tecnicamente molto avanzata per quei tempi. Solo con l'innovativo telaio a struttura tubolare in cromo molibdeno d'alta qualità Krauser riuscì a risparmiare sei chili rispetto alle moto di serie. Altri componenti esclusivi come la tipica carenatura Krauser, la monoscocca in versione monoposto o biposto e la decorazione a strisce nei tre colori tipici Krauser completano il look della Krauser BMW. In totale sono stati prodotti soltanto 237 esemplari di questa rarità e venduti in soli otto Paesi, di cui curiosamente 144 unità in Giappone. Nel frattempo la MKM 1000 è un ambito pezzo da collezione e come tale il suo valore è salito notevolmente, soprattutto perché nessuno sa quanti esemplari siano ancora disponibili.





MKM 001

D>> Umso bemerkenswerter die Tatsache, dass es dem BMW-Spezialisten Jochen Siebenrock gelungen ist, die allererste MKM aufzutreiben, den Ur-Prototypen mit der Fahrgestellnummer 001, der von Mike Krauser selbst gefahren wurde. Vom geschweißten Alutank mit seltenem Sportklappdeckel über die Verkleidung bis zu den Sitzbank- und Kotflügel-Prototypen - bei der MKM 001 ist alles Handarbeit. Das Motorrad war seit 1986 abgemeldet und kommt nun nach 30 Jahren wieder ans Tageslicht, leider nicht mehr in allen Details original. Deswegen geht nun die Recherche los. Denn als bekennender Krauser-Fan möchte Siebenrock die MKM 001 natürlich originalgetreu restaurieren. Aber welche Auspuffanlage war damals verbaut? Welche Ausstattung hatte das Motorrad? Welche Farbvariante verbarg sich unter der aktuell blauen Lackierung? Diese Fragen lassen sich gar nicht so einfach beantworten, denn in offiziellen Archiven existieren keinen Fotos mehr vom Originalzustand der Maschine.

Deswegen hier der Aufruf an alle Zeitzeugen: Wer noch hilfreiche Fotos im Album hat oder das Motorrad damals im Original gesehen hat, möge sich bitte direkt bei Jochen Siebenrock in Wendlingen melden.

E>> All the more remarkable is the fact that BMW specialist Jochen Siebenrock managed to get hold of the very first MKM 1000, the prototype with the registration number 001, ridden by Mike Krauser himself. On this MKM 1000 everything is handmade, from the welded aluminium tank with its rare hinged cover to the fairing and the prototypes of seat and fender. The motorcycle was deregistered since 1986 and now - after 30 years - comes back to the surface, sadly no longer completely original. As an avowed Krauser fan, Siebenrock wants to restore the MKM 001 to its original appearance. The research has started. Which exhaust system was installed? What other equipment did the machine have? What color variant hides under the current blue paint? The answers to those questions don't come easy because there are no photos of the MKM 001 in its original state. That's where you and your friends come in: Who still has helpful photos in his album or remembers seeing the original MKM 001 back in the 80s, can contribute by contacting Jochen Siebenrock directly.

I>> Straordinario è in particolare il fatto che lo specialista BMW Jochen Siebenrock sia riuscito a ritrovare la primissima MKM, il prototipo con il numero di telaio 001, che Mike Krauser guidava di persona. Tutto nella MKM 001 è stato realizzato a mano dal serbatoio in alluminio saldato con coperchio sportivo particolare alla carenatura, dai prototipi di sella e parafango. La moto non era più immatricolata dal 1986, e ritorna ora alla luce dopo 30 anni, purtroppo non più originale in tutti i dettagli. Pertanto è iniziata la ricerca. Infatti Siebenrock, appassionato Krauser dichiarato, desidera restaurare la MKM 001 restando naturalmente fedele all'originale. Ma che impianto di scarico era stato montato allora? Qual era l'allestimento della moto? Quale colore si nasconde ora sotto l'attuale vernice blu? Non è possibile rispondere facilmente a queste domande, poiché negli archivi ufficiali non esistono più foto dello stato originale della macchina. Pertanto un appello a tutti i testimoni di quel tempo: chi possiede ancora foto utili nel suo album o ha visto allora la moto in originale, dovrebbe per favore contattare direttamente Jochen Siebenrock a Wendlingen in Germania.



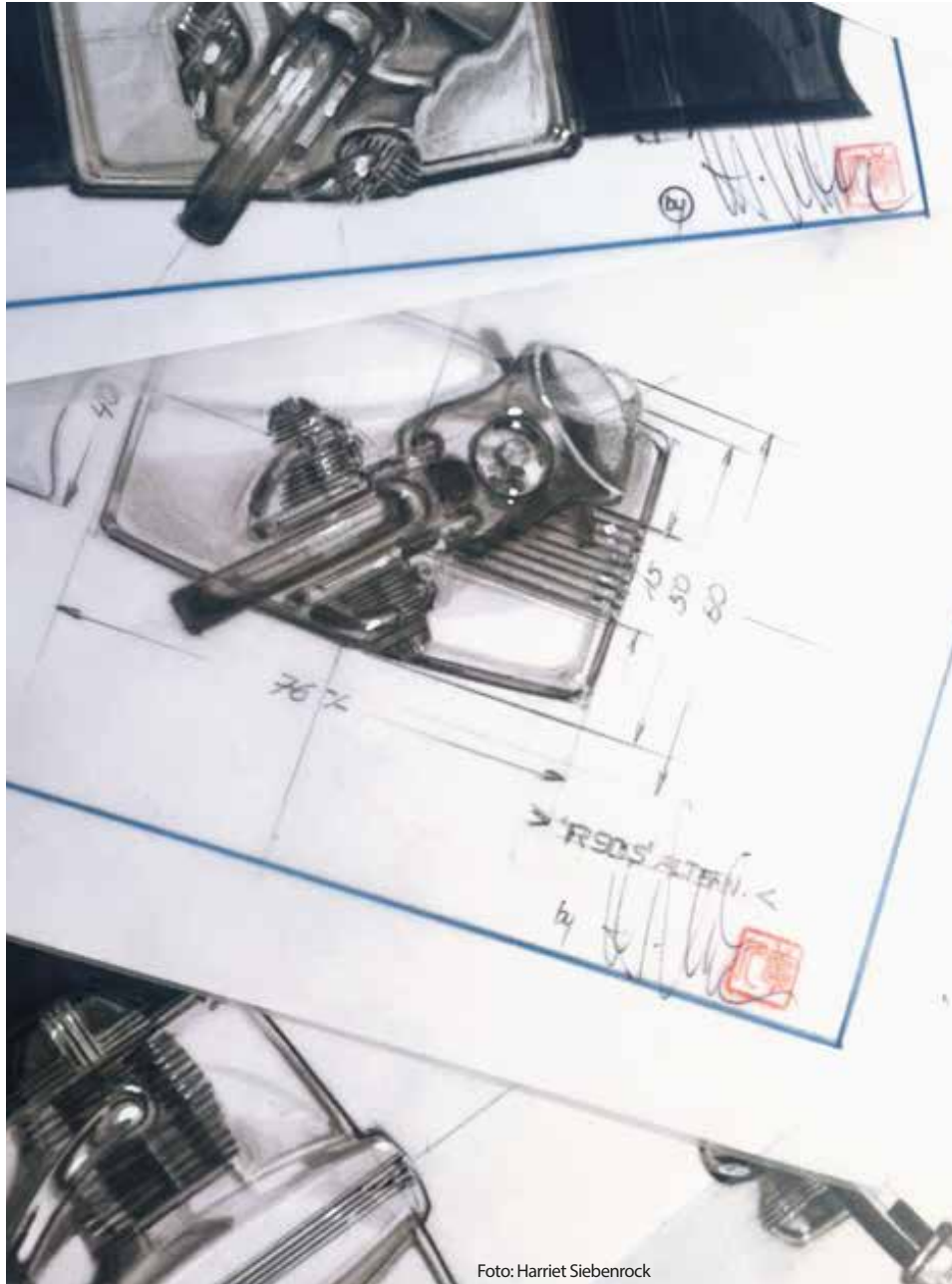


Foto: Harriet Siebenrock



BOXER SPIRIT

D >>> Welche Accessoires brauchen echte Fans des klassischen BMW-Boxers? Was macht sie stolz und glücklich? Womit können sie ihre Verbundenheit mit der Marke BMW oder ihre Liebe zur R 90 S am besten zum Ausdruck bringen?

Diese Fragen haben sich die beiden BMW-Enthusiasten Hans A. Muth und Jochen Siebenrock gestellt und sind zu einem ebenso einfachen wie verblüffenden Ergebnis gekommen: BMW-Freunde freuen sich sicherlich am meisten über genau die Accessoires, die uns selbst noch fehlen, bei denen wir selbst leuchtende Augen und ein „Haben will“-Gefühl bekommen.

So wurde die Idee zu Boxer Spirit geboren, der ultimativen Accessoires-Linie von Enthusiasten für Enthusiasten. Noch steckt das Projekt in den Kinderschuhen, aber wer Muth und Siebenrock kennt, weiß, dass die beiden Macher bereits mit Hochdruck an der Verwirklichung arbeiten. Unterstützt werden sie dabei von Harriet Siebenrock, die sich bei Siebenrock um Marketing und Werbung kümmert.

Erste Skizzen zeigen bereits, wohin die Reise gehen wird. Boxer-Freunde dürfen also gespannt sein, denn schon bald können sie ihren ganz persönlichen Boxer Spirit voll ausleben – mit schönen, nützlichen und einfach unentbehrlichen Accessoires, die Herz und Auge erfreuen. Accessoires, die von echten Enthusiasten mit Leidenschaft und Liebe zur klassischen BMW entworfen wurden. Eben Boxer Spirit.

E >>> Which accessories do true fans of the classic Boxer need? What makes them proud and happy? How can they express their affinity with the BMW brand or their love for the R 90 S?

Both BMW enthusiasts Hans A. Muth and Jochen Siebenrock have asked themselves these questions, and they have come to a conclusion which is as simple as it is brilliant: BMW fans are most certainly thrilled about precisely those accessories which we are still looking for; those which make our eyes light up and give us that feeling of "gimme-gimme".

That's how the idea for Boxer Spirit was born; the ultimate accessories line by enthusiasts for enthusiasts. The project is still in its infancy but those who know Muth and Siebenrock know that the two movers and shakers are already working flat out on its implementation. In the process, they are being provided with support from Harriet Siebenrock who takes care of marketing and advertising at Siebenrock.

Initial sketches already show which way things are going. Boxer fans will be waiting with baited breath as they will soon be able to live out their very own Boxer Spirit - with beautiful, useful and simply indispensable accessories which delight both the heart and the eyes. Accessories designed by genuine enthusiasts with a passion and love for the classic BMW. Quite simply Boxer Spirit.

I >>> Quali sono gli accessori di cui hanno bisogno i veri appassionati della classica BMW Boxer? Cosa li rende orgogliosi e felici? Come possiamo esprimere al meglio il loro legame con la marca BMW o il loro amore per la R 90 S?

I due entusiasti di moto BMW, Hans A. Muth e Jochen Siebenrock, si sono posti queste domande e sono giunti a un risultato semplice ma anche stupefacente: agli appassionati BMW farà sicuramente piacere trovare soprattutto quegli accessori di cui anche noi sentiamo la mancanza, quelli che fanno brillare gli occhi anche a noi e ci danno la sensazione "di doverli avere ad ogni costo".

È nata così l'idea che ha portato alla creazione della Boxer Spirit, la splendida linea di accessori creata da entusiasti per ogni entusiasta. Il progetto è ancora agli inizi, ma chi conosce Muth e Siebenrock, sa che i due artefici stanno già lavorando a pieno ritmo alla sua realizzazione. Hanno anche l'appoggio di Harriet Siebenrock, che si occupa di marketing e pubblicità alla Siebenrock.

I primi schizzi mostrano già chiaramente quali saranno i risultati finali. Gli appassionati della Boxer possono quindi essere certi di poter avere presto la loro Boxer Spirit personalizzata con accessori belli, utili e semplicemente indispensabili: una gioia per gli occhi e per il cuore. Accessori che sono stati progettati da veri entusiasti con passione ed amore per la classica BMW. Insomma Boxer Spirit!





KRAUSER KLEBESÄTZE

KRAUSER STICKERS / SET DI ADESIVI KRAUSER

D >>> Eine gute Nachricht für alle Besitzer und Restauratoren einer MKM 1000:

Die kompletten Klebesätze sind wieder da. BMW-Spezialist Siebenrock hat sich die Mühe gemacht, sowohl das große Streifendekor in den Krauser-Farben magenta, orange und blau als auch die kleineren Logo-Aufkleber wieder aufzulegen.

Wer also schon immer davon geträumt hat, seinen im Laufe der Zeit verblichenen Klebesatz wieder „aufzufrischen“, wird jetzt im Siebenrock-Sortiment fündig. Weil Jochen Siebenrock mehrere MKM 1000 im Neuzustand besitzt, sind die neuen Klebesätze 1:1 vom Original übernommen und perfekt auf die einzelnen Modellvarianten abgestimmt. Um das Bild rund und endgültig alle Krauser Fans glücklich zu machen, hat Siebenrock außerdem die gestickten Patches neu aufgelegt, die damals die Mechanikeranzüge von MKM zierte – in mehreren Größen und der originalen Stickqualität. So kommt echtes MKM-Feeling auf.

E >>> Good news for all owners and restorers of a MKM 1000. The complete sticker sheets are available again. BMW specialist Siebenrock has taken the trouble to recreate both the big striped pattern in the Krauser colors magenta, orange and blue as well as the smaller logo stickers.

So if any of your stickers has faded over time, in the Siebenrock assortment you find everything you need to „refresh“ your MKM 1000 with new color. Because Jochen Siebenrock owns several new MKM 1000 himself, he was able to copy the stickers one to one from the original and to adapt them to the individual models.

To complete the picture and make all Krauser fans happy, Siebenrock has also recreated the embroidered patches that adorned the suits of the MKM mechanics - in several sizes and the original embroidery quality. Enjoy the real MKM feeling.

I >>> Una buona notizia per tutti i possessori e i restauratori di una MKM 1000: i set di adesivi completi sono di nuovo disponibili. Siebenrock, lo specialista BMW, ha avuto cura di applicare sia la grande decorazione a strisce nei colori magenta, arancione e blu della Krauser, sia le piccole etichette del logo.

Chi ha sempre desiderato di rinnovare il proprio set di adesivi scolorito dal tempo, lo troverà ora nella gamma Siebenrock. Poiché Jochen Siebenrock possiede diverse MKM 1000 in ottime condizioni, i nuovi set di adesivi sono stati adottati 1:1 dall'originale, e adeguati perfettamente alle singole versioni dei modelli.

Per completare l'insieme e fare del tutto felici i fan Krauser, Siebenrock ha inoltre applicato nuovamente anche i patch ricamati che decoravano allora le tute dei meccanici della MKM - in grandezza e qualità del ricamo originale. Così si risveglia un autentico feeling MKM!





NIVIDA

LASLO PERES GS-UMBAU

LASLO PERES' CUSTOMIZED GS / UNA GS RICOSTRUITA DA LASLO PERES

D>>> Kurzhuber stehen für echten Geländespaß. Dank ihrer schmalen Baubreite, gepaart mit Drehfreudigkeit und Leistung, erfreuen sie sich bei Endurofahrern allergrößter Beliebtheit. So kam auch für Laslo Peres nur ein Kurzhuber in Frage, als er 1988 begann, eine R 65 GS-Unfallmaschine nach eigenen Ideen umzubauen.

Im ersten Schritt wurde der Boxer mit entsprechend gekürzten HPN 1040 Kubik-Zylindern auf 910 Kubik „aufgebohrt“. Das brachte zwar die gewünschte Leistung, hatte aber den Nachteil, dass die Vergaser nun extrem dicht am Motorblock saßen, so dass sich die Chokebetätigung ständig verklemmte. Also vertauschte Perez kurzerhand die beiden Vergaser, so dass der Choke nun außen liegt und das Problem ebenso unkonventionell wie dauerhaft gelöst ist.

Den deutlichsten Leistungszuwachs brachte aber nicht nur der Kurzhuber, sondern auch eine SGS2-Auspuffanlage von SR-Racing, kombiniert mit einer 320 Schleicher-Nockenwelle. Die Peres-GS bekam außerdem eine Magnetzündung, einen Magura-Kurzgasgriff und einen langen 5. Gang. Für den Zwei-Personen-Betrieb im Gelände wurde das originale Rahmenheck durch einen stabileren Eigenbau mit drei Streben ersetzt.

In Sachen Fahrwerk stand zunächst ein Umbau auf Paralever an, kombiniert mit der Telegabel der K 100 RS. Diese Konfiguration musste später moderneren Komponenten weichen. Vorne wählte Peres die Upside-Down-Gabel aus der HP2, hinten kam eine 1150er-Schwinge mit Scheibenbremse

E>>> Short-strokes offer the „non-plus-ultra“ in real offroad fun. Enduro riders love them thanks to their smaller build, combined with boosted dynamics and more power. So it definitely had to be a short-stroke for Laslo Peres as he began to turn a damaged R 65 GS into the bike of his dreams. In the first step the boxer was “drilled open” to 910cc with shortened HPN 1040cc cylinders. This brought the desired performance but had the disadvantage that the carburetor now sat in extremely close proximity to the engine block and the choke control constantly jammed. Peres exchanged the left and right carburetor without further ado, so that the choke is now outside and the problem solved – in an unusual way, but permanently. The most significant power gain was by combining the short-stroke with an SGS2 exhaust system by SR-Racing and a 320-camshaft. Furthermore, the Peres-GS is equipped with a magneto ignition, a Magura Quick throttle and a long 5th gear. To be able to do offroad rides two-up, the original rear subframe has been replaced by a more stable “self-made” with three struts. Concerning suspension Peres initially chose a conversion to paralever, combined with the telescopic fork of the K 100 RS. This configuration had to give way later to more advanced components. For the front Peres used an upside-down fork from the HP2, for the rear he took the swing-arm of a 1150 GS complete with disc brake and monoshock. Now his GS really has a modern chassis, but the offroad performance of this modification didn't turn out as well as he expected. That's

I>>> I motori a corsa breve sono sinonimo di divertimento assicurato nel fuoristrada. Sono particolarmente amati dai piloti di enduro per la loro larghezza ridotta, abbinata alla potenza e alla capacità di ruotare a regimi elevati. Per questa ragione Laslo Peres decise di adottare un motore di questo tipo quando nel 1988 iniziò a ricostruire una R 65 GS incidentata secondo la sua idea.

Innanzitutto il Boxer con i relativi cilindri HPN da 1040 cc fu “alesato” a 910 cc. Ciò assicurava la potenza desiderata, aveva però lo svantaggio che il carburatore si trovava molto vicino al blocco motore, e quindi lo starter si inceppava ogni volta che veniva azionato. Peres decise così di scambiare i due carburatori, in modo tale che lo starter si trovasse all'esterno e il problema fosse risolto definitivamente, anche se in modo non convenzionale.

Non fu però solo il motore a corsa breve ad assicurare un netto aumento di potenza, ma anche un impianto di scarico SGS2 di SR-Racing abbinato a un albero a camme 320 Schleicher. Sulla GS di Peres furono montate anche un'accensione a magnete, una manopola di comando gas breve Magura e una 5a marcia lunga. Per l'utilizzo fuoristrada a due la coda originale del telaio fu sostituita con una struttura stabile con tre rinforzi.

Per quanto concerne lo chassis pensò inizialmente a una conversione a Paralever, combinata con una forcella telescopica della K 100 RS. Questa configurazione dovette lasciare il posto più tardi a componenti più moderni. Davanti Peres scelse la forcella upside down della HP2, dietro montò un forcellone oscil-





und Zentralfederbein zum Einsatz. Nun hat seine GS zwar ein modernes Fahrwerk, zeigt aber im Gelände nicht die Performance, die er erwartet hatte.

Deswegen steht bald ein neuer Fahrwerksumbau an. „Back to the roots“ ist das Motto. Hinten wird die klassische Paralever-Schwinge zum Einsatz kommen, vorne die Seriengabel aus den Paralever-GS-Modellen, die er ganz klassisch mit Federn und Öl an seine Bedürfnisse anpassen möchte.

Sein persönliches Fazit: Der optimale Allround-Zweiventil-Boxer für Gelände und Straße ist ein Kurzhuber mit Paralever, SGS2-Auspuffanlage und langem 5. Gang.

why he plans another chassis modification with the motto „Back to the roots“ soon. He will go back to a classical paralever swing arm combined with the serial fork of the paralever GS which he wants to adapt to his needs in the oldfashioned way with different springs and oils. His personal conclusion: The ideal twovalve boxer for on- and offroad use is a short-stroke with paralever, SGS2 exhaust system and a long 5th gear.

lante 1150 con freno a disco e ammortizzatore centrale. Ora la sua GS è dotata di uno chassis moderno, ma fuori strada non ha la performance che si attendeva.

Per questo modificherà presto di nuovo lo chassis. „Back to the roots“ è il suo motto. Dietro monterà il classico forcellone Paralever, davanti la forcella di serie dei modelli GS Paralever, che desidera adeguare alle sue esigenze in modo tradizionale con molle e olio. Insomma, riassume brevemente: il Boxer 2V ottimale per fuoristrada e strada è un motore a corsa breve con Paralever, impianto di scarico SGS2 e 5a marcia lunga.





HIGH QUALITY

Gabel-
Cartridge-Kit
einstellbar mit
Druck / Zugstreife,
Federvor-
spannung und
hydraulischen
Endanschlag!



Federbeine für alle BOXER und F-Modelle aus eigener Produktion

Voll Federwerkstattleistungen in verschiedenen Auslieferungen:
Pneumatische Gabelung, hydraulische Federverspannung,
Türker- und Ölwanneanlagen
aller Federwerke.

HH ~~SPORTS~~
race-tech
slap products

20080 Lohndorfweg - Fax 03423 64444-9

www.hh-racetech.com

Wir bewegen mit Entwicklung und Forschung.
Automobilhersteller weltweit vertrauen
unseren Lichtmaschinen und Anlassern.



valeo added ■■■■■

15 Produktlinien, 1 Multispezialist – Valeo.

Als Multispezialist ist es unsere Aufgabe, jedes Produkt immer wieder zu verbessern. So sind wir mit jeder einzelnen unserer 15 Produktlinien einer der weltweit führenden Erstausrüster der Automobilbranche geworden.

Automotive technology, naturally



Wir bewegen mit Entwicklung und Forschung.
Automobilhersteller weltweit vertrauen
unseren Lichtmaschinen und Anlassern.



valeo added ■■■■■

15 Produktlinien, 1 Multispezialist – Valeo.

Als Multispezialist ist es unsere Aufgabe, jedes Produkt immer wieder zu verbessern. So sind wir mit jeder einzelnen unserer 15 Produktlinien einer der weltweit führenden Erstausrüster der Automobilbranche geworden.

Automotive technology, naturally



**SIEBENROCK GMBH
WERTSTRASSE 34
73240 WENDLINGEN
GERMANY**

FON +49 70 24 - 46 880

FAX +49 70 24 - 46 88 90

INFO@SIEBENROCK.COM

WWW.SIEBENROCK.COM

ONLINE SHOP>>



SIEBENROCK

