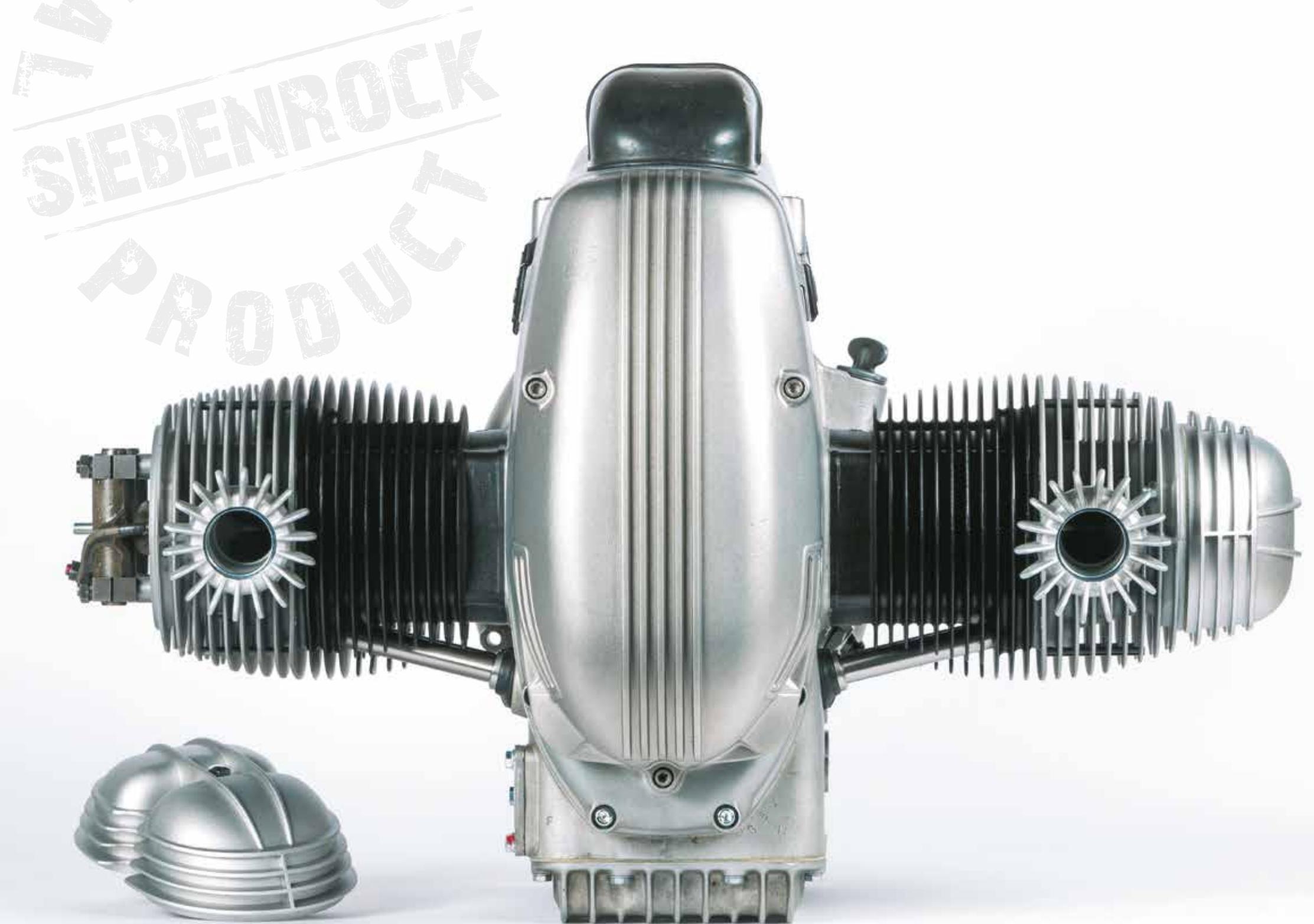


# SIEBENROCK

for your BMW 2V Boxer



MAGAZIN(E) 2018



A  
SIEBENROCK  
PRODUCT

# EDITORIAL

EDITORIAL | EDITORIALE

## D >> Von Enthusiasten für Enthusiasten.

Mit diesem Leitgedanken stellten wir letztes Jahr unser erstes Siebenrock-Magazin vor – und trafen voll ins Schwarze. Seltens haben wir so viele begeisterte Reaktionen von allen Seiten bekommen. Wir freuen uns riesig, dass dieses neue Konzept so gut bei Ihnen ankommt, und legen daher in der zweiten Ausgabe den Fokus noch mehr darauf, Ihnen einmalige und nie dagewesene Einblicke in die Welt der klassischen Zweiventil-Boxer zu geben.

Damit Sie quasi aus erster Hand erleben können, wie viel Know-how und Herzblut nötig ist, um die hohe Qualität eines original Siebenrock-Produkts zu erreichen, haben wieder ausgewählte Lieferanten und Partner ihre „heiligen Hallen“ für uns geöffnet – an dieser Stelle herzlichen Dank dafür.

Wir haben uns auch in der Szene umgeschaut und den besonderen Spirit der R 90 S Days im spanischen Santillana del Mar ebenso für Sie eingefangen wie die pure Euphorie, die wir beim 40 Jahre R 100 RS Treffen in den USA erleben durften. Mit dabei sind außerdem bekannte Größen aus dem BMW-Rennsport, wie Helmut Dähne und Herbert Schek. Alles in allem geht es im neuen Siebenrock-Magazin noch mehr als bisher um Menschen, Motorräder und Emotionen. Viel Spaß beim Lesen und Entdecken.

P.S. Unsere Produkte für Ihre BMW mit Varianten, Ausführungen und Preisen finden Sie wie gewohnt in unserer aktuellen Preisliste.

## E >> From enthusiasts to enthusiasts.

According to this motto we launched our first Siebenrock magazine last year – and were obviously bang on target. We rarely received such a lot of enthusiastic response from all over. So we are very pleased you all like the new concept. For our second issue, we have carefully focussed on unique and yet unknown views into the world of classic BMW airheads.

To give you first-hand experience of the amount of passion and know-how necessary to gain the high quality of an original Siebenrock product, a few chosen suppliers and partners opened their „sacred halls“ to us – we are very grateful for their help.

Also, we had a good look around the classic BMW scene and were able to catch the spirit of the R 90 S Days in Santillana del Mar, Spain just as the pure euphoria we were able to experience during the 40 years R 100 RS -Anniversary meeting in the USA.

Apart from this, we met well-known and interesting people from BMW Racing and Offroad, Helmut Dähne and Herbert Schek.

So the new Siebenrock magazine is all about people, motorcycles and emotions – even more of all that than before. Enjoy reading and exploring.

NB: As usual you'll find all our products for your BMW with variants, details and prices in our recent price list.

## I >> Da entusiasti per entusiasti.

Con questo pensiero guida lo scorso anno abbiamo presentato la prima nostra rivista Siebenrock e abbiamo fatto proprio centro. Raramente abbiamo ricevuto reazioni così entusiaste da tutte le parti. Siamo felicissimi che la nostra nuova idea sia stata così ben recepita da voi e nella seconda edizione ci concentriamo maggiormente nel fornirvi visioni uniche e senza precedenti del mondo del classico Boxer a due valvole.

Affinché possiate vivere quasi di prima mano quanto know-how e quanta passione siano necessari per raggiungere la qualità di un prodotto Siebenrock originale, fornitori e partner nuovamente selezionati ci hanno aperto i loro „santi capannoni“, cogliamo l'occasione per ringraziarli calorosamente.

Ci siamo anche guardati attorno e ci siamo fatti prendere dallo spirito particolare dei R 90 S Days a Santillana del Mar in Spagna anche per voi, come la pura euforia che abbiamo avuto l'opportunità di vivere per i 40 anni degli incontri R 100 RS negli USA. Inoltre ci sono anche i noti big della corsa sportiva BMW come Helmut Dähne e Herbert Schek.

Tutto sommato la rivista Siebenrock si occupa ancora più di prima di persone, moto e emozioni. Buon divertimento nella lettura e nella scoperta.

P.S. I nostri prodotti per la vostra BMW con varianti, versioni e prezzi li troverete come d'abitudine nel nostro listino attuale.



Foto: Osswald

Jochen Siebenrock

D >> Ingenieur & Unternehmer

E >> Engineer & entrepreneur

I >> Ingegnere e imprenditore

# INHALT CONTENT CONTENUTI





26



38

# INHALT CONTENT CONTENUTI



112



74

Editorial	<b>001</b>	Editorial   Editoriale
Inhalt	<b>002</b>	Content   Contenuti
News	<b>004</b>	News   Notizie
Siebenrock Kits	<b>012</b>	Siebenrock Kits
Perfection	<b>012</b>	Perfection
Ventilabriß	<b>020</b>	Valve demolition   Valve demolition
Ventilherstellung	<b>026</b>	Valve manufacturing   Produzione di valvole
R 90S Espania	<b>032</b>	R 90S Espania
Herbert Schek	<b>038</b>	Herbert Schek
Neue Bremsscheiben	<b>044</b>	New brake discs   Nuovi dischi freno
H-Kennzeichen	<b>048</b>	Historical number plate   La targa storico
Öl-Eigenschaften	<b>052</b>	Oil properties   Proprietà dell'olio
Helmut Dähne	<b>058</b>	Helmut Dähne
R 90 /6	<b>064</b>	R 90 /6
GS Heckledertasche	<b>066</b>	GS Rear leather case   Custodia in pelle posteriore
R100 RS 40 Years	<b>074</b>	R100 RS 40 Years
40th anniversary RS	<b>082</b>	40th anniversary RS
Boxer Belt	<b>090</b>	Boxer Belt
BMW Motorrad Days	<b>096</b>	BMW Motorrad Days, Garmisch
G/S Auspuffanlage	<b>102</b>	G/S exhaust system   G/S sistema di scarico
Kraftstoff-Tücken	<b>104</b>	Fuel cracks   Cricche di carburante
Aufkleber	<b>110</b>	Sticker   Sticker
BMW 2V Custombike	<b>112</b>	BMW 2V Custombike
Glemseck 101	<b>118</b>	Glemseck 101
Build your dream	<b>124</b>	Build your dream

# IMPRESSUM

## HERAUSGEBER

SIEBENROCK GMBH  
Wertstr. 34  
73240 Wendlingen

## GESCHÄFTSFÜHRER

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, SATZ, FOTOS, LITHO

TOMMY WEINZ,  
ansonsten siehe Angabe Foto

## TEXTE

Birgit Werthebach, Gerfried Vogt,  
Dirk Nickel, Hubertus Schneider,  
Harriet Siebenrock, Jochen Siebenrock,  
Tommy Weinz

## ÜBERSETZUNGEN

Eng: Gerfried Vogt, München  
Ital: Ristani, Stuttgart

## DRUCKEREI

KOHLHAMMER DRUCK  
Augsburger Straße 722  
70329 Stuttgart

[www.magura.com](http://www.magura.com)

# MORE CONTROL

THE COMPACT

Der brand new HC1 Radial Masterzylinder macht gute Bikes noch besser. Ob als Kupplung oder als Bremse. Mit der patentierten MAGURA HCT Technologie sorgt dieses kompakte Radialarmatur für mehr Fahrspaß, Sicherheit und Komfort. Jetzt online informieren unter [hc1.magura.com](http://hc1.magura.com)

The brand new HC1 radial master cylinder makes great bikes better. Whether as clutch or brake, with patented MAGURA HCT technology this compactly-designed radial fitting provides more riding pleasure, safety and comfort. Get the information now online at [hc1.magura.com](http://hc1.magura.com)



**MAGURA**

## STERNMUTTERSCHLÜSSEL „TOURING“

STAR NUT SPANNER „TOURING“ / CHIAVE PER DADI A STELLA „TOURING“



**D>>** Der Sternmutterschlüssel gehört in jede gut ausgestattete Werkzeugschale eines Tourenfahrers. Damit der Schlüssel in der Werkzeugschale der BMW auch Platz findet, ist er nur halb so lang wie die Werkstattversion. Der Sternmutterschlüssel ist ideal, um die Sternmutter auch unterwegs zu lösen oder fest zu ziehen.

**E>>** A star nut spanner is a must for every toolbox of a touring rider. To fit the box this version is only half the size of its workshop version. This star nut spanner is ideal to loosen or tighten star nuts where space is limited.

**I>>** La chiave per dadi a stella deve essere presente in qualsiasi vassoio portautensili ben fornito dei motociclisti. Affinché questa chiave possa entrare all'interno del vassoio portautensili di BMW, questa è lunga solo la metà rispetto alla versione da officina. La chiave per dadi a stella è perfetta per allentare e per serrare i dadi a stella, anche se c'è poco spazio a disposizione.

## TOOLBOX



**D>>** Die in Spritzguß gefertigte Werkzeugschale in Erstausrüsterqualität gibt es ab 2018 in einer optimierten Neuauflage. Für die /5-Modelle steht die von Siebenrock reproduzierte Werkzeugschale als kurze Ausführung und für alle /6- und /7-Modelle die Werkzeugschale in einer längeren Version zur Verfügung. Optional ist sie mit komplettem Zubehör erhältlich, mitDichtgummi, Frontklappe und Gummideckel.

**E>>** Available from 2018 is this injection-moulded toolbox in OEM quality as optimized reproduction. To fit the /5-models a Siebenrock reproduction short version can be obtained, for /6- and /7-models this tools is available in a longer version. The box may also be ordered with completed accessories such as sealing rubber, front cap and rubber top.

**I>>** Il vassoio portautensili realizzato in pressofusione con qualità di primo equipaggiamento è disponibile dal 2018 con una nuova versione migliorata. Per i modelli /5 il vassoio portautensili realizzato da Siebenrock è disponibile con un modello più corto, mentre per tutti i modelli /6 e /7 il vassoio portautensili è realizzato in una versione più lunga. Come extra è disponibile con tutti gli accessori, con guarnizione in gomma, portello frontale e coperchio in gomma.

# Für die Motorradfreude

Zeitschriften aus dem MM Medien Verlag. Alle für tolle Freizeit, Information, Begeisterung und Lesespaß:



für alle tolle  
Motorradzeitschriften

Die Zeitschriften der  
klassischen Motorrad-  
Werke sind wieder da.  
Sie sind im Jahr:  
4,90 Euro



für alle tolle  
Motorradzeitschriften

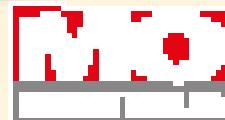
Die motorrad- und Tourenzeitschriften  
für Motorradfahrer, die etwas anders  
Möchten als die Massenmagazine.  
Sie sind im Jahr:  
4,90 Euro



für alle große  
Motorradfreunde

Die Zeitschriften  
der großen Motorrad-  
Werke sind wieder da.  
Sie sind im Jahr:  
4,90 Euro

Im guten Zeitschriftenhandel. Oder direkt bestellen beim:



MM Medien Verlag GmbH, Im Mauerfeld 1  
D-8500 Nürnberg 52, Tel. 0911/84 98 70-0  
Telefax (0911) 84 98 70-50  
Internet: [www.mm-verlag.de](http://www.mm-verlag.de), [www.mcncenter.de](http://www.mcncenter.de)



## LEUCHTENDER ÜBERBLICK

### HEADLAMP CONTROL UNIT / UNITÀ DI CONTROLLO DELLE LUCI

**D>>** Für die BMW Zweiventil-Boxer gibt es eine neue Kontrolllampeneinheit mit LED-Technik. Die perfekte Ausleuchtung der Instrumente ist für die /6 und /7-Modelle bis 1995 entwickelt worden. Bei hellem Sonnenlicht sind die Kontrollleuchten noch vollständig sichtbar, bei Nacht blenden sie den Fahrer nicht.

**E>>** Brand-new headlamp control units featuring LED inserts are now available for many BMW Airheads. This perfect instrument illumination has been developed to fit /6 and /7-models built till 1995. At bright sunlight the controls are still completely visible, at night they don't blind the rider.

**I>>** Per i motori boxer a due valvole BMW esiste ora una nuova unità di controllo delle luci con tecnologia a LED. Questa perfetta illuminazione degli strumenti è stata realizzata per i modelli /6 e /7 da fino a 1995. Le spie di controllo sono completamente visibili alla luce del giorno e di notte non accecano il conducente..

## STICKER

**D>>** Für den Tank der R100 GS gibt es blaue Abziehbilder. Die hochwertigen Aufkleber überzeugen mit brillanter Farbgebung und sind UV-beständig. Ein Satz besteht aus zwei Schriftzügen. Die Folien sind an den BMWs der R100 GS bis 9/90 verbaut und passen somit an alle Paralever GS-Modelle.

**E>>** Now blue stickers are available for the R100 GS petrol tank. These high quality decals offer brilliant colours and UV-resistance. The set includes two decals to cover the tank. The foils fit R 100 GS models up to 9/90 so they can also be put on all Paralever GS-models.

**I>>** Per il serbatoio della R100 GS ci sono delle decalcomanie blu. Questi pregiati adesivi colpiscono grazie ai colori brillanti e sono resistenti ai raggi UV. Un kit di adesivi è composto da due scritte per il serbatoio. Le pellicole sono applicate su tutte le BMW R100 GS fino a 9/90 e sono quindi adatte per tutti i modelli GS Paralever.



**D>>** Die neuen Aufkleber werten die Seitendeckel, bzw. die Batterieabdeckung der klassischen BMW-Modelle auf. Die Aufkleber für die Zweiventil-Boxer sind auf hochwertiger Übertragungsfolie aufgebracht und lassen sich einfach montieren. Sie besitzen eine sehr gute Klebefestigkeit und sind benzinresistent.

**E>>** These 600cc decals upgrade your side-panels/battery panels of BMW R 60/6- and R 60/7-modes. They are applied to high quality foils and are easy to fit. The decals have high adhesive force and are resistant to petrol.

**I>>** Gli adesivi 600cc valorizzano il coperchio laterale o la copertura della batteria dei modelli BMW R 60/6 e R 60/7. Gli adesivi per i motori boxer a due valvole sono applicati su una pregiata pellicola di applicazione e possono essere facilmente montati. Gli adesivi hanno un'ottima resistenza di adesione e sono resistenti alla benzina.





# MEIN BIKE, MEINE WELT, MEIN LOUIS

400 Marken, 80 Filialen und 1A Service!

www.louis.de  
Kostenlos 0800 100 1000

Europas 1. für Motorrad und Freizeit

[www.louis.de](http://www.louis.de) | 0180-731 320 00 | [mail@louis.de](mailto:mail@louis.de)



# SHOPPING 24/7

**D >>** Der Onlineshop von Siebenrock bietet viele Schmankerl für BMW-Enthusiasten. Unterteilt in übersichtliche Produkt-Kategorien wie beispielsweise Motor, Antrieb, Bremsen, Elektrik, Fahrwerk, Auspuff oder Sitzbänke, das Objekt der Begierde ist schnell gefunden. Egal ob Verschleißteil, Anbauteil, Zubehör oder was auch immer für den Zweiventil-Boxer gebraucht wird, im Onlineshop gibt es Motorradzubehör und Motorradteile in bester Qualität. Beste Materialien, erstklassige Verarbeitung und optimale Funktion zeichnen jedes Teil aus, das den Stempel „Original Siebenrock Produkt“ tragen darf. Diese Artikel tragen den Stempel natürlich auch im Onlineshop. Dank perfekt eingespielter Logistik verlassen viele Bestellungen bereits am gleichen Tag das Lager und sind bereits am nächsten Tag bei Ihnen.

Auch wenn sich bei uns alles um klassische BMW-Motorräder dreht, moderne Kommunikation ist für uns kein Fremdwort. Neuigkeiten und Bilder rund um Siebenrock gibt es ganz aktuell auf den Siebenrock-Kanälen von Instagram und Facebook.

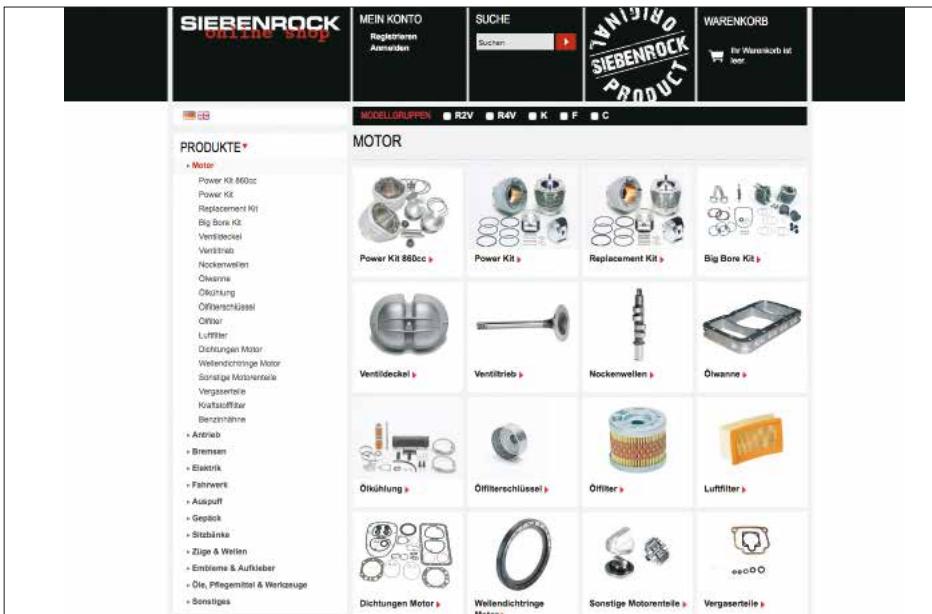
**E >>** The Our Siebenrock Online-shop offers lots of nice specialities for BMW-enthusiasts. Clearly classifies in product categories e.g. engine, drive, brakes, electrics, chassis, exhaust or seats the objects of desire can be found quickly. No matter if you're looking for consumables, attachment parts, accessories or whatever else is needed for classic BMW Airheads – in our Online shop parts and accessories are best quality.

Best materials, first-class workmanship and best function – these are the features of every part wearing the logo „Original Siebenrock Produkt“. All these products of course do also wear their stamp in our Online-shop. Thanks to experiences logistics orders leave our storage the same day and should reach you the day after.

Note: Even though we are all classic BMW "nuts" – means of modern communication are still common to us. News and images around Siebenrock are always available up-to-date on all Siebenrock-channels, Instagram and Facebook.

**I >>** Il negozio online di Siebenrock offre molte chicche ai patiti di BMW. Suddiviso in categorie ben definite di prodotti come ad esempio motore, cambio, freni, impianto elettrico, telaio, scarico o sedili, l'oggetto del desiderio si trova subito. È indifferente se si necessita di un pezzo soggetto a usura, una parte aggiunta, un accessorio o qualsiasi altra cosa per il motore boxer a due valvole, nel negozio online sono presenti accessori e componenti per moto di altissima qualità. I materiali migliori, la lavorazione di prim'ordine e il funzionamento ottimale caratterizzano tutti i componenti contrassegnati con il marchio „Prodotto originale Siebenrock“. Naturalmente il marchio è presente anche negli articoli venduti online. Grazie a un sistema di logistica ottimamente coordinato, già molti ordini lasciano il magazzino lo stesso giorno e il giorno successivo saranno da te.

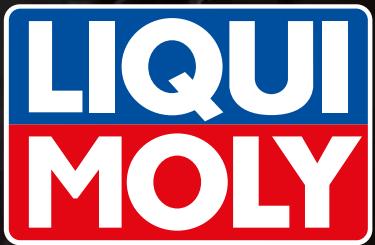
Anche se stiamo parlando di moto BMW classiche, conosciamo il valore della comunicazione moderna. Le novità e le immagini su tutto ciò che riguarda Siebenrock sono ora disponibili sui canali Facebook e Instagram di Siebenrock.



**MOTORREBIX**



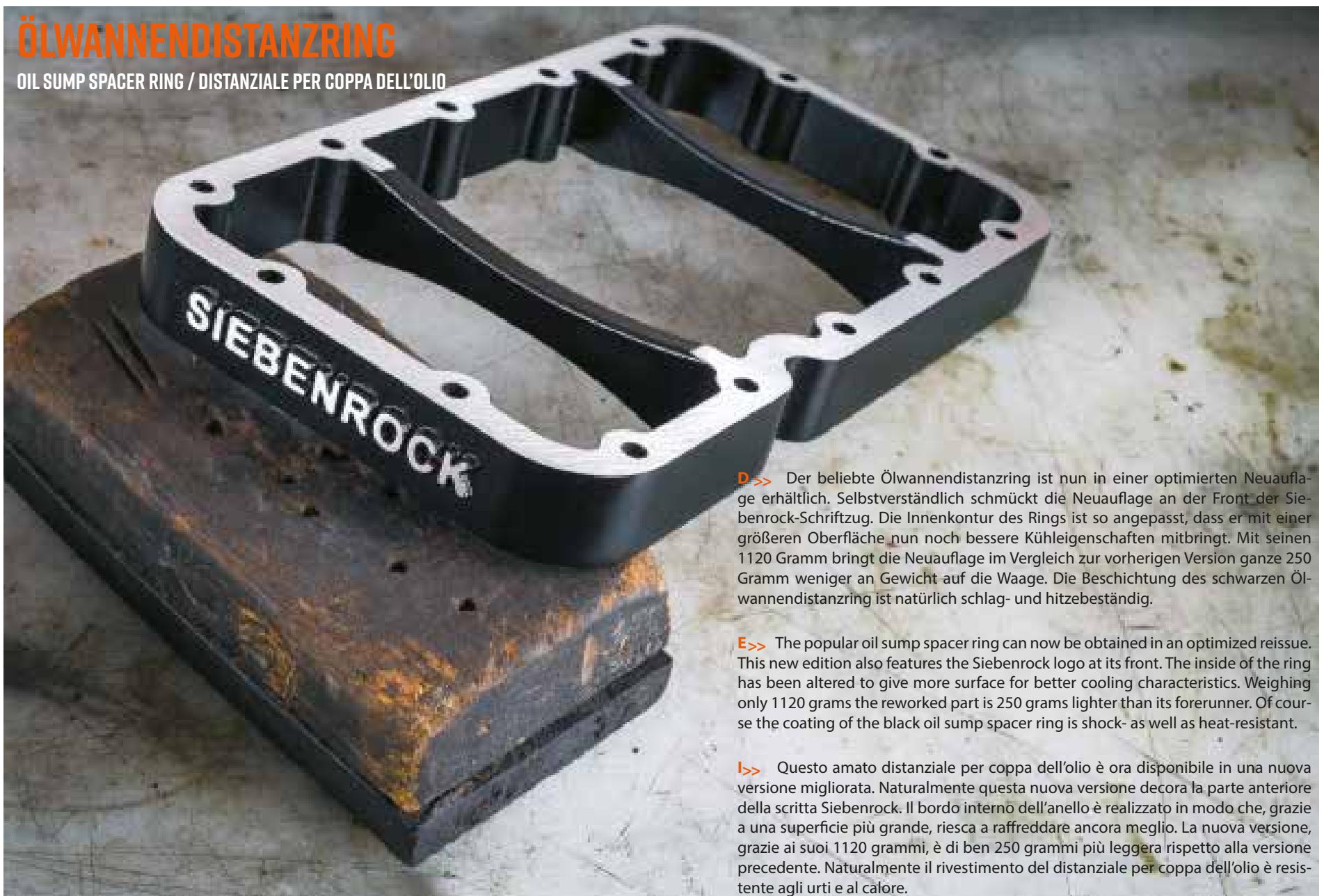
Qualität made in Germany. Für Ihr Motorrad.



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

# ÖLWANNENDISTANZRING

OIL SUMP SPACER RING / DISTANZIALE PER COPPA DELL'OLIO



**D>>** Der beliebte Ölwanndistanzring ist nun in einer optimierten Neuauflage erhältlich. Selbstverständlich schmückt die Neuauflage an der Front der Siebenrock-Schriftzug. Die Innenkontur des Rings ist so angepasst, dass er mit einer größeren Oberfläche nun noch bessere Kühl eigenschaften mitbringt. Mit seinen 1120 Gramm bringt die Neuauflage im Vergleich zur vorherigen Version ganze 250 Gramm weniger an Gewicht auf die Waage. Die Beschichtung des schwarzen Ölwanndistanzring ist natürlich schlag- und hitzebeständig.

**E>>** The popular oil sump spacer ring can now be obtained in an optimized reissue. This new edition also features the Siebenrock logo at its front. The inside of the ring has been altered to give more surface for better cooling characteristics. Weighing only 1120 grams the reworked part is 250 grams lighter than its forerunner. Of course the coating of the black oil sump spacer ring is shock- as well as heat-resistant.

**I>>** Questo amato distanziale per coppa dell'olio è ora disponibile in una nuova versione migliorata. Naturalmente questa nuova versione decora la parte anteriore della scritta Siebenrock. Il bordo interno dell'anello è realizzato in modo che, grazie a una superficie più grande, riesca a raffreddare ancora meglio. La nuova versione, grazie ai suoi 1120 grammi, è di ben 250 grammi più leggera rispetto alla versione precedente. Naturalmente il rivestimento del distanziale per coppa dell'olio è resistente agli urti e al calore.



## SIEBENROCK KITS

„PLUG AND PLAY“

**D >>** Wir wissen alle, dass die luftgekühlten Zweiventil-Boxermotoren langlebige, zähe Burschen sind. Dennoch sind auch sie nicht vor Verschleiß geschützt – Kolben und Zylinder sind irgendwann mal verschlissen. Nun sollte man überlegen – Standard oder darf ein bisschen mehr sein?

Mittlerweile können wir für fast alle klassischen BMW der Baujahre 1969 bis 1996 Zylinderkits liefern. Alle Laufbuchsen sind für lange Lebensdauer nikasilbeschichtet, mit geschmiedeten Kolben gewichtsoptimiert und haben das obligatorische Gutachten des TÜV. Die grundsätzlichen Unterschiede betreffen die größere Bohrung im Gehäuse, die bei der umfangreichen Motorrevidierung 1980 geändert

wurde. Bis auf vier „Ausreißer“ können wir heute jede klassische BMW dieser 27 Baujahre ausstatten – teils mit 1000cc, noch mehr kann unser größter Kit mit 1070cc. Für die ehemaligen Kurzhub-Einsteigermaschinen R 45 und R 65 stehen Kits mit 860cc ebenfalls ganz legal mit dem Segen des TÜV.

Klassifiziert haben wir unser Zylinder und Kolbenkitprogramm in vier Grundtypen, die sich gemäß der erwähnten Motorenüberarbeitung noch in Typen vor und ab Modelljahrgang 1981 unterscheiden – neue Motoren besitzen konstruktiv die neue Kurbelwellenschmierung und erhielten eine geänderte Bohrung am Zylindrufuß. Unser klassischer **Power Kit 1000cc** bietet nicht nur nikasilbeschichtete

**E >>** We all know airhead boxer engines are hard-wearing, sturdy chaps- However, with many miles clocked up they are all getting tired - pistons and liners will be at their limits someday. It's then when every owner wonders: Shall it replace the worn bits or go for an upgrade?

Meanwhile we can supply cylinder kits for almost every classic BMW built between 1969 bis 1996. All liners are nicasil-coated for minimal wear and long life. Their forged pistons are weight-optimized, and all kits come with legal paperwork. Basic differences between the kits are a bigger bore aka cut-out in the crankcase, something which had been altered during engine redesign in autumn 1980. Except for

just 4 „wild shots“ our kit range covers every classic BMW built within those 27 years - partly with a capacity of 1000cc, for more muscles on tap the 1070cc kit is the right choice! For all the short-stroke R 45 and R 65 machines we have our 860cc kit on offer - all road-legal and likewise TÜV-approved.

We have classified our top-end program range cut to size in four basic designs, distinguished according to the above mentioned engine revision into kits before and after 1981. Newer engines are equipped with an altered crankshaft lubrication system and feature a different bore at their cylinder base. Our classic **Power Kit 1000cc** not only offers nicasil-coated cylinders, but also lightened forged



**I >>** Tutti sappiamo che i motori Boxer a due valvole raffreddati ad aria sono tipi tosti, che durano a lungo. Eppure anche loro non sono immuni dall'usura – pistoni e cilindri prima o poi si usurano. Ora si pone la domanda: qualcosa di standard oppure può essere qualcosa di più?

Nel frattempo possiamo fornire dei kit per quasi tutte le BMW classiche dagli anni 1969 al 1996. Tutte le canne sono rivestite con Nikasil per durare a lungo, con pistoni fucinati con peso ottimizzato e hanno la perizia obbligatoria del TÜV. Eccetto che per quattro "fuori serie" oggi possiamo dotare tutte le BMW classiche di questi 27 anni, in parte con 1000cc, il nostro kit più grande fa ancora di più

con 1070cc. Per gli ex motori R45 e R 65 a corsa corta per motociclisti alle prime armi sono a disposizione i kit da 860cc- sempre in tutta legalità con la benedizione del TÜV.

Abbiamo classificato i nostri cilindri e il programma del kit dei pistoni in quattro modelli di base, che si differenziano a seconda della revisione del motore citata, ulteriormente nei modelli prima e dopo la classe dei modelli del 1981: i nuovi motori sono progettati con una nuova lubrificazione dell'albero motore e sono dotati di un foro nella base del cilindro. Il nostro Power Kit 1000cc offre non solo cilindri rivestiti con Nikasil, ma anche pistoni fucinati più leggeri, che assicurano una maggiore silenziosità e giri elevati con spontaneità.





Zylinder, sondern auch erleichterte Schmiedekolben, die für mehr Laufruhe und spontaneres Hochdrehen sorgen. Bei unserem **Power Kit 1000cc** sind die beiden Kolben jeweils 150g leichter, unsere „Extra“ Ausführung toppt dies mit bereits eingepressten Stößelstangenschutzrohren aus Edelstahl. Beide Kits bringen die R80G/S und GS-Modelle auf 60 PS, die Straßenversionen der 800er erstarken auf 64 PS. Hier sorgen ebenfalls unsere leichten Schmiedekolben für mehr Laufruhe und einen besseren Drehmomentverlauf ab 4000 Umdrehungen. Auch für Besitzer älterer Boxertypen haben wir uns ins Zeug gelegt: Durch zahlreiche Nachfragen können jetzt auch Motoren mit 99mm und sogar mit 97mm Gehäusebohrung mit mehr Leistung und Drehmoment nachgerüstet werden – ein angepasster Zylinderfuß macht auch hier der Einsatz nahezu verschleiß freier Zylinder möglich. Alle 1000er Modelle können auch mit unserem TÜV-geprüften **Replacement Kit 1000cc** ausgestattet werden.

pistons for smoother engine run and better revving. The **1000cc Power Kit** includes pistons which are 150g lighter than original ones, our Extra Kit comes with stainless steel rod tubes. Both kits take R 80 G/S and GS-Modelle up to 60 bhp, 800cc street versions have a little extra performance and make 64 hp. Still, running smoothness is down to the piston design, just as the improved torque from 4000 revs onwards. Just to please owners of older BMW airheads we have worked incredibly hard. Due to numerous requests now engines with 99mm and 97mm bores can also be upgraded to give better performance and more torque - a tailored cylinder bottom was the solution, it now suits earlier engines to use our new, hard-wearing cylinders.

All 1000cc BMW airheads can be equipped with our TÜV-approved **Replacement Kit 1000cc**. Improved action is cared for by special pistons - both are 110 g lighter than their forerunners, despite a compression ratio of 9,5.

Con il nostro **Power Kit 1000cc** entrambi i pistoni sono rispettivamente più leggeri di 150 g, la nostra versione “extra” li incorna con tubi di protezione dell’asta delle punterie in acciaio legato. Entrambi i kits possono portare i modelli R 80 G/S e GS a 60 CV, le versioni su strada delle 800 si potenziano fino a 64 CV. Qui sempre i nostri pistoni fucinati leggeri assicurano maggior silenziosità e un migliore andamento della coppia a partire da 4000 giri. Ci siamo attivati anche per chi possiede modelli Boxer più vecchi: grazie alle numerose richieste ora i motori da 99 mm e addirittura 97 mm di alesaggio della cassa possono essere accessoriati con maggiore potenza e coppia: una base del cilindro adattata in questo caso rende possibile l’impiego di cilindri pressoché senza usura. Tutti i modelli da 1000 possono essere dotati anche del nostro **Replacement Kit 1000cc** omologato dal TÜV, in cui due pistoni fucinati, anch’essi molto resistenti, assicurano più movimento. Sono più leggeri di 110 g rispetto agli originali e questo nonostante la compressione da 9,5.





Für mehr Bewegung sorgen dort zwei ebenfalls hochfeste, geschmiedete Kolben – sie sind 110 g leichter als die Originale, und das trotz 9,5-Verdichtung. Nicht vergessen haben wir unsere ehemaligen kurzhubigen „Boxerküken“: Ob R 65 oder das Einsteigermodell R 45, unser **Power Kit 860cc** macht die Motoren drehfreudiger und sorgt vor allem beim kleinsten Boxer für satten Leistungszuwachs von 40 Prozent, gepaart mit einem bärigen Drehmoment ab 2240 Touren. Auch hier turnen Schmiedekolben in beschichteten Zylindern.

Unersättliche mit R 100 Modellen ab 1981 können unseren **Big Bore Kit 1070cc** einbauen. Dort wiegen die gewichtsoptimierten Pleuel samt ARP Schrauben jeweils nur 450g, sorgen gemeinsam mit 98er Kolben(nur 460g) für satte 80 PS bei zirka 100 Nm – ohne nötiges Anpassen des Zylinderkopfes. Was da am Gashahn machbar ist, können Ambitionierte auch selbst erfahren - in Wendlingen steht ein Vorführfahrzeug bereit. Wer noch mehr will, darf hoffen, muss sich aber noch etwas gedulden – vielleicht werden es 1130cc?

Former entrance-class models - the short-stroke airheads - have also been included in our product range. To suit R 65 or its smaller brother R 45, our **Power Kit 860cc** pep's up engine performance significantly. In fact, it adds 40 percent more power to the smallest airhead units, with plenty more torque from 2240 rpm! Forged pistons run here in coated liners, too - for many troublefree miles and years.

Insatiable R 100 folks running post-1981 models may fit our **Big Bore Kit 1070cc**. Here, weight-optimized conrods featuring ARP bolts, are used - each unit is just 450 g. Helped by 98mm pistons with 460g, they give a whopping 80 bhp at roughly 100 Nm – without any cylinder head work, that is. To see and feel how it behaves on the throttle - any ambitious airhead enthusiast is welcome to make a decision her- /himself. At our workshop in Wendlingen there is a demonstrator waiting. A bit more go, anyone? Those of you who are still keen, please hope but be patient - 1130cc enough, maybe?

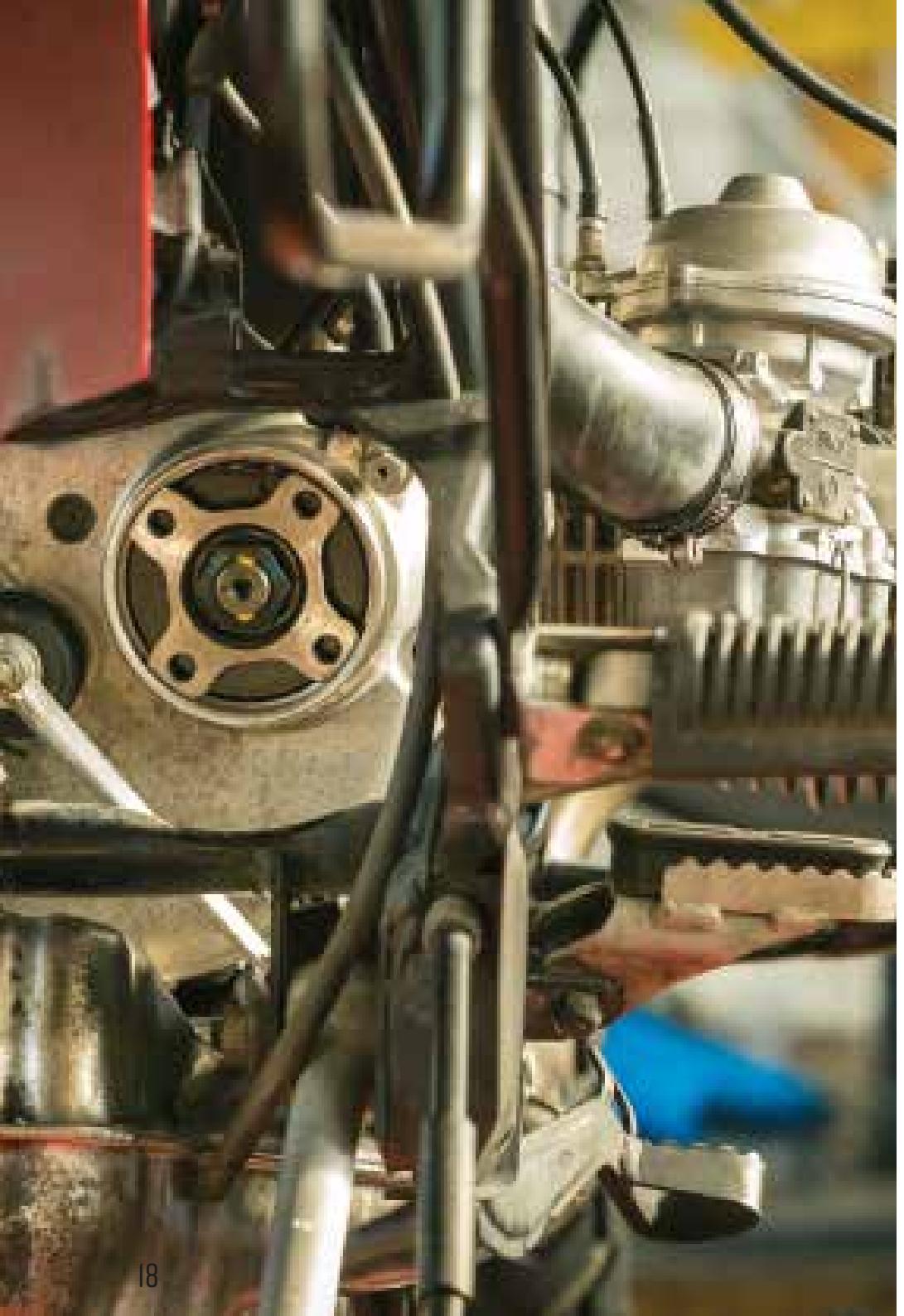
Non abbiamo dimenticato i nostri ex "guantoni da boxer" a corsa corta: che sia un R 65 o il modello R 45 per non esperti, il nostro **Power Kit 860cc** fa girare bene i motori e soprattutto per i Boxer più piccoli assicura un incremento di potenza di ben il 40%, accoppiato a una coppia fenomenale a partire da 2240 giri. Anche in questo caso i pistoni fucinati lavorano in cilindri rivestiti.

Gli insaziabili con i modelli R 100 a partire dal 1981 possono montare il nostro **Big Bore Kit 1070cc**. Qui la biella con peso ottimizzato completa di viti ARP pesano solo 450 g, insieme ai pistoni da 98 assicurano ben 80 CV a circa 100 Nm, senza necessità di adattare la testa del cilindro. Cosa si può fare al rubinetto del gas gli ambiziosi lo possono sperimentare loro stessi: a Wendlingen c'è un veicolo per dimostrazione. Chi vuole ancora di più può sperare, ma deve pazientare ancora un po', forse diventeranno 1130cc?

# KITS

## SIEBENROCK

ARTIKEL	PRODUKTION BIS 9.1975						PRODUKTION VON 9.1975 BIS 9.1980						PRODUKTION AB 9.1980																								
	R50/5	R60/5	R75/5	R60/6	R75/6	R90/6	R90S	R60/6	R75/6	R90/6	R90S	R60/7	R100/7	R100 S	R100 RS	R100 RT	R45	R65	R80	R80 RT	R100	R100 CS	R100 RS	R100 RT	R65 MONO 20 KW	R65 MONO 35 KW	R80 MONO	R80 RT MONO	R100 RS MONO	R100 RT MONO	R65 GS 20 KW	R65 GS 35 KW	R80 ST	R80 G/S	R80 GS	R100 GS	R45
II00072	PK	PK	PK	PK	PK	PK																															
II00080																					PK	PK															
II00082	1000																				PK	PK															
II00084	1000						PK	PK	PK	PK	PK	PK																									
II00085	1000						PK	PK	PK	PK	PK	PK																									
II00100																				RK	RK	RK	RK											RK	RK		
II00103	1000																			RK	RK	RK	RK														
II00104	1000																			RK	RK	RK	RK														
II00105																				RK	RK	RK	RK														
II00860																									PK			PK			PK						
II00861	B60																			PK																	
II00870	B60																							PK			PK			PK							
II00871																				PK																	
II01100	1070																			BB	BB	BB	BB										BB	BB			
II01110	1070																			BB	BB	BB	BB										BB	BB			



# PERFECTION

**D >>** Wer schon einmal einen Blick in den Siebenrock Online-Shop geworfen hat, dem ist sicherlich aufgefallen, dass es nicht nur offensichtliche Topseller sind, die das Produktpotfolio bestimmen. Mit dem Siegel „Original Siebenrock Product“ versehen, sind eine Vielzahl von Eigenentwicklungen, die nicht unweigerlich in riesigen Stückzahlen über die Ladentheke gehen. Jochen Siebenrock geht es darum, Schwachstellen an bekannten BMW Klassikern zu erkennen, eine Lösung zu finden und diese dem Kunden in Form eines exklusiven Zubehörteiles anbieten zu können.

Ein sehr gutes Beispiel einer solchen auf den ersten Blick unscheinbaren Eigenentwicklung stellt die Gummitülle der Tachowelle am Getriebeeingang für alle BMW Zweiventil Boxermodelle dar. Das Originalteil dürfte für eine Vielzahl an Getriebeschäden verantwortlich gewesen sein. Es verhindert nämlich nicht, dass Wasser eintritt. Das überarbeitete Siebenrock Teil kann dies dank seiner neu konstruierten Form ausschließen und ermöglicht dadurch entsprechend lange Getriebelaufzeiten.

Eine weitere Verbesserung eines relativ kleinen Originalteils mit großer Wirkung stellt der neu entwickelte Siebenrock Faltenbalg für den Einbau zwischen Getriebe und Schwinge dar. Die Neuauflage passt an alle BMW Zweiventil Boxermodelle mit Paralever. Aufgrund einer praxisgerechten und intelligent platzierten Nut an der Innenseite lässt sich das Bauteil einfacher fixieren und hält sich auch langfristig besser auf der Schwinge. Kraft einer größer dimensionierten Wandstärke auf der Schwingseite wird der Faltenbalg im eingebauten Zustand weniger gedehnt, was sich positiv auf die Haltbarkeit des Teiles auswirkt. Das darunter liegende Kardangelenk ist durch die Neuentwicklung optimal geschützt.

Jochen Siebenrock ist ein Mensch mit einer selbst auferlegten Mission. Er sucht auch im Kleinen stets das Perfekte. Er kann nicht anders.

**E >>** Anybody who had a closer look on the Siebenrock website and its Online-Shop, certainly noticed that it's not merely the obvious topsellers determining the product portfolio. The official signet „Siebenrock Original Product“ christens a broad range of special developments which might not sell in large quantities. Jochen Siebenrock's definite care is to find weak points on well-known BMW classics, then develop a proper solution in order to offer it to his customers as an exclusive accessory part.

A very good example of such an (at first glance) unpretentious idea is our rubber gaiter on the speedo cable entering the gearbox at every single classical BMW airhead. For sure the original part was the culprit for many gearbox failures. Problem is, that the original part does not prevent water from coming in. The reworked Siebenrock part can prevent this thanks to a special developed design and so makes the gearbox longer-lasting.

Another improvement of quite a small original part which has an decent effect is the newly developed Siebenrock rubber gaiter fitted between gearbox and swingarm. The redesign fits all classic BMW Boxer airheads with Paralever. Due to a practically-orientated and intelligently-placed groove in the inside the gaiter is easier to put on and also a tighter fit on the swingarm itself. With more thickness on the swingarm-side the gaiter gets less stress when in place, which means it does last longer. Thus, the CV-joint covered by this new development gets optimal protection.

Jochen Siebenrock seems to be someone on a self-imposed mission. Even within the unpretentious, he keeps looking for more perfection - he can't stop it.

**I >>** Chi ha già dato un'occhiata allo shop online di Siebenrock, avrà sicuramente notato che non sono solamente coniugati topseller a determinare il portafoglio prodotti. E' contrassegnata dal marchio „Siebenrock Original Product“ anche un'ampia gamma di realizzazioni in-house, che non deve necessariamente andare sul bancone del punto vendita in grandissime quantità. Per Jochen Siebenrock si tratta di individuare i punti deboli di famosi classici BMW, di trovare una soluzione e di riuscire ad offrirla al cliente sottoforma di un pezzo di ricambio esclusivo.

Un ottimo esempio di una tale realizzazione in-house, a prima vista poco appariscente, è rappresentato dalla boccola in gomma del cavo del contachilometri all'entrata della scatola del cambio, per tutti i modelli di boxer due valvole BMW. La parte originale potrebbe essere stata responsabile di un gran numero di danni al cambio. Infatti non impedisce che l'acqua entri. La parte modificata Siebenrock invece, può escluderlo grazie alla sua forma riprogettata, consentendo perciò al cambio di durare a lungo.

Un'ulteriore miglioria -di grande efficacia - di una parte originale relativamente piccola è rappresentata dal soffietto parapolvere Siebenrock di nuova concezione, che va installato tra la scatola del cambio e il forcellone. La nuova versione va bene per tutti i modelli di boxer due valvole BMW con paralever. Grazie ad un dado posizionato in modo pratico ed intelligente all'interno, il componente è più facile da fissare e rimane fissato più a lungo al forcellone. In virtù di uno spessore maggiore della parete dal lato del forcellone, il soffietto, quando è montato, si espande meno e ciò si ripercuote positivamente sulla durata del pezzo. Il giunto cardanico che si trova sotto viene protetto in modo ottimale da questa innovazione.

Jochen Siebenrock è un uomo con una missione autoimposta. Ricerca costantemente la perfezione nelle piccole cose. Non può farne a meno.

A photograph of a person's hand holding a pair of binoculars, looking through them at a landscape of rolling green hills under a clear blue sky.

**WORST**

# VENTILSPIEL

## VALVE CLEARANCES / GIRO VALVOLE

**D >>** Der Ventiltrieb macht an allen luftgekühlten 2-Ventilern von BMW Geräusche – lauter wird's häufig, wenn die Kipphebel im Zylinderkopf sich auf ihrer Achse mit zu großem Axialspiel bewegen. 15 000 km beträgt das Wartungsintervall des Axialspiels, sinnvoll wie zweckmäßig ist jedoch eine Prüfung beim Einstellen des Ventilspiels – weit wichtiger und laut Hersteller alle 7.500 km notwendig. Spiel zwischen Ventilschaftende und Kipphebel muss sein, um jederzeit einen Ausgleich der Wärmedehnung der beiden Bauteile zu gewährleisten – sonst kann der Ventilteller und somit der gesamte Motor Schaden durch Überhitzen nehmen.

Um die Kipphebel der /5-Modelle rechtwinklig und spielfrei einzubauen, hilft ein Spezialwerkzeug bei der Wartung. Für alle weiteren Boxermotoren, /6 sowie /7-Modelle bis 1985 gibt es verschiedene andere Methoden um das Kipphebelspiel zu korrigieren. Die Kipphebellagerböcke müssen zusammengedrückt werden – das klappt mit zwei Schraubzwingen am besten wenn der Druck mit jeweils einem Passstück (oder einer Stecknuss) am Arm eben nur auf die Böcke und nicht auf die Welle wirkt. Druck und Axialspiel sind auf diese Weise gut einstellbar. Im Rahmen der Motorrevision 1985 wurde der Boxermotor ab Herbst 1984 moderner, verschleißfreier und leiser gemacht. Auf den Achsen drehen sich um 3,5 mm gekürzte Kipphebel mit Kunststoffscheibe (AX-Lager). Dank Passscheiben war das Axialspiel nun

**E >>** In general, the valve gear on all BMW airheads is far from quiet – it gets even noisier if the rocker arms in the cylinder head move on their shafts with excessive axial play. Recommended maintenance interval for this is 15.000 kilometres/10.000 miles respectively, but it makes sense to check it while setting the valve clearances – which are far more important and according to the manufacturer, need to be checked and reset every 7.500 km (5000 miles).

To remount the rocker arm of /5-type airheads in a 90° angle and at zero clearance, a special tools helps for maintenance. For all other 2 V Boxer airheads, /6 as well as /7-type machines until 1985, there are various other methods to correct the axial rocker arm clearance. The bearing supports need to be compressed. Two suitable crew clamps can be used to apply pressure with an adapter or a socket – but only to the support and not to the shaft itself. Thus pressure and axial clearance can be set easily. As the airhead engine was revised in autumn 1984 it was updated, both noises and wear were significantly reduced. The shafts now wore rocker arms shortened by 3.5 mm helped by plastic washers (AX bearings). Thanks to shims setting the correct axial rocker arm clearance now was a cinch. Pressed-in rubber grommets prevented whizzing noises from the cylinder fins.

To set any clearances on the engine its temperature must not be above 35°C. As for valve clearances, the combustion chamber

**I >>** Le punterie di tutte le boxer BMW 2 valvole ad aria provocano rumori. Che si aggravano se i bilancieri nella testata hanno un gioco assiale eccessivo. Il gioco assiale dovrebbe essere registrato ogni 15.000 km. Si dovrebbe però effettuare un controllo in occasione della regolazione delle punterie: cosa questa molto più importante che si dovrebbe fare, a detta del costruttore, ogni 7.500 km. Ci deve essere un gioco tra il terminale dello stelo della valvola e il bilanciere, per garantire in ogni momento una compensazione della dilatazione termica di questi due componenti ed evitare che il disco della valvola e di conseguenza l'intero motore possano essere danneggiati dal surriscaldamento.

Per montare i bilancieri dei modelli serie 5 ad angolo retto e senza gioco ci si potrà servire di uno strumento speciale utilizzato per la manutenzione. Per tutti gli altri motori boxer, serie 6 e 7 fino al 1985 esistono diversi altri metodi per correggere il gioco dei bilancieri. I supporti dei bilancieri debbono essere stretti. Per farlo, utilizzare due morse, premendo con un adattatore (o una chiave a bussola) sul braccio, ma solo sui supporti e non sull'albero. In tal modo è possibile registrare correttamente la pressione e il gioco assiale. In seguito alla revisione del motore effettuata nel 1985, il motore boxer, a partire dall'autunno 1984, fu modernizzato e reso più resistente all'usura e più silenzioso. Sugli assi ruotavano bilancieri la cui lunghezza era stata ridotta di 3,5 mm, dotati di rondelle di





problemlos einzustellen. Eingepresste Gummipuffer verhinderten Schwirgeräusche der Kühlrippen.

Zum Einstellen und Kontrollieren von Ventil- und Axialspiel soll die Motortemperatur nie mehr als 35°C betragen. Es geht schließlich um komplette Gasdichtigkeit – Kraftstoffe mit Bleitetraäthyl hatten Schutzwirkung, modernes Benzin ist aber aggressiv- und korrosiver, alte Ventilsitze oft zu weich. Das Ventil läuft sich ein, wird am Sitz undicht und verbrennt. Als wichtigste Beobachtungsmaßnahme gilt nach wie vor die häufige Kontrolle des Ventilspiels und natürlich der Einbau von geeigneten Ringen bei der Revision des Zylinderkopfes. Sind neue Ventile notwendig? Unsere Palette besteht aus hochwertigen Komponenten in Schweizer Spitzenqualität. Alle Schäfte wurden hartverchromt und an den Schaftenden gehärtet. Die thermisch stärker belasteten Auslassventile sind zusätzlich Stellite gepanzert und somit optimal geschützt. Zum korrekten Ventilspiel wird zunächst die entsprechende Kontermutter gelöst. Durch Drehen der Stößeltasse wird dann zwischen Kipphebel und Ventil das Spiel (0,10mm am Einlass-, 0,20mm am Auslassventil) eingestellt bzw. korrigiert. Die Fühlerlehre soll sich unter leichtem Saugen ausziehen lassen. Beim Festziehen der Kontermutter immer die Stößeltasse gegenhalten und Spiel prüfen. Nun KW eine Umdrehung weiterdrehen (OT) um Axialspiel und Ventile am gegenüberliegenden Zylinder einzustellen. Ventil- und LIMA-Deckel wieder montieren und festschrauben – vorher Dichtungen sichtprüfen und den Gummistopfen nicht vergessen.

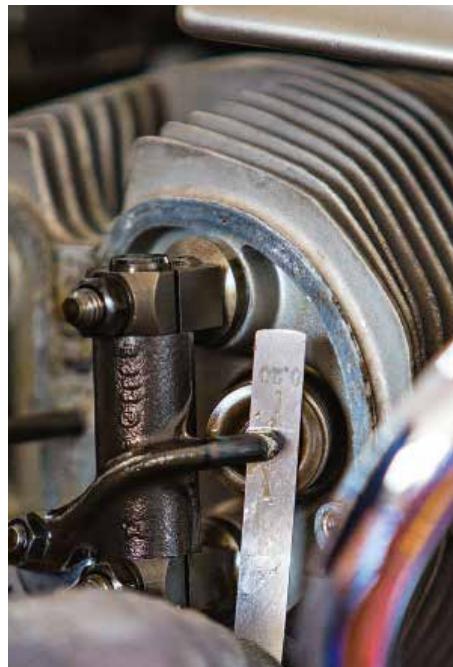
needs to be absolutely gastight – fuels with tetraethyl lead had protective effects for the valve seats. However, modern are more aggressive and corrosive, old valve seats often too soft. With wear, the valve seats are often no longer gastight, valve discs get burnt at the seats. So control of the valve clearances is still the most important task as well as using hardened valve seat rings for todays lead-free fuels if the cylinder head is being rebuilt. Are new valves to be used? Our valve range contains high quality components from Swiss manufacturers. All valve shafts are hard-chromed and hardened at their tips. Exhaust valves, which are prone to more thermal stress, have additional Stellite-plating for best protection.

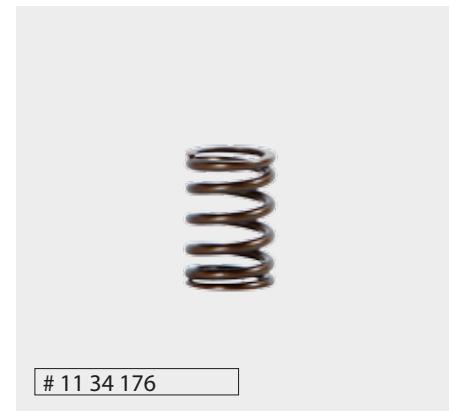
To obtain correct valve clearances first of all the appropriate locknut needs to be loosened. By twisting the bucket tappet the correct gap between rocker arm and valve (inlet valve: 0.10mm, exhaust valve: 0.20mm) can be obtained. Pulling the feeler gauge out should reveal a slight „suction“ which means the clearance is spot on. With tightening the locknut make sure to hold the bucket tappet tight in place to keep the set clearance – if in doubt, please control again. Now turn the crankshaft one complete turn (TDC) to set axial rocker arm and valve clearances on the opposite cylinder. Don't forget to put both valve- and alternator covers back on – seals have to be controlled just as the rubber grommets needs to put back in place.

plastica (cuscini AX). Grazie alle rondelle di spessoramento era diventato facile regolare il gioco assiale. I paracolpi di gomma inseriti impedivano i rumori causati dalle alette di raffreddamento.

Per la regolazione e il controllo del gioco delle valvole e del gioco assiale la temperatura del motore non dovrebbe mai superare i 35°C. È infatti importante ottenere una perfetta tenuta gas. I carburanti contenenti piombo tetraetile avevano un'azione protettiva, la benzina moderna è invece più aggressiva e corrosiva, le sedi delle vecchie valvole erano troppo morbide. La valvola si restringe, perde la tenuta sulla sua sede e si brucia. Oggi come in passato è pertanto importantissimo controllare frequentemente il gioco delle valvole e naturalmente montare idonei anelli durante la revisione della testata del cilindro. È necessario sostituire le valvole? I nostri prodotti sono realizzati con i migliori materiali e con la ben nota qualità svizzera. Tutte gli steli sono state cromati duri e temprati nel termionale dello stelo. Le valvole di scarico sopportano una maggiore sollecitazione termica e sono state rinforzate con stellite ottenendo la massima protezione.

Per effettuare una corretta regolazione del gioco delle valvole, allentare inizialmente il relativo controdado. Per regolare (o correggere) il gioco tra bilanciere e valvola ruotare la vite di registro (0,10mm sulla valvola di aspirazione, 0,20mm su quella di scarico). Lo spessimetro dovrebbe poter essere estratto con una leggera aspirazione. Quando si serrà il controdado, mantenere ferma la vite di registro controllando il gioco. Per regolare il gioco assiale e delle valvole sull'altro cilindro ruotare l'albero di 1 giro ritornando sulla stessa marcatura OT. Rimontare e serrare il coperchio delle valvole e della dinamo dopo aver effettuato un controllo visivo delle guarnizioni. Non dimenticare il tappo di gomma!









**SWISS MADE**

**D >>** Wer seinen Motor nach langen Jahren im Betrieb vollständig revidieren will, der gelangt irgendwann an den Ventiltrieb. Ventile in Spitzenqualität findet der Liebhaber klassischer BMW Zweiventilboxer im Siebenrock Online Shop oder im Ladengeschäft in Wendlingen. Natürlich hat es sich Jochen Siebenrock auch in diesem Bereich des Zubehörs nicht nehmen lassen, Produkte mit einer überragenden Qualität ins Programm aufzunehmen. So verwundert es dann auch nicht, dass die Firma Intervals Technologies AG, mit Sitz in der Schweiz, als Partner für die Herstellung der Ventile gewählt wurde.

Seit über 30 Jahren produzieren die Schweizer in dem knapp über 6000 Einwohner zählenden und im Kanton Tessin gelegenen Ort Biasca Ventile für den Ersatzteilmarkt. Dabei spielt es für sie keine Rolle, ob der Kunde diese für den Einsatz im Auto, dem LKW oder dem Motorrad braucht oder ob es um Diesel-Gas- oder Benzinmotoren geht. Die Eidgenossen sind für alles bestens gerüstet.

Am Anfang einer jeden Ventilproduktion der Intervals Technologies AG steht das Material. Hochlegierte Stähle mit einem hohem Nickel- und Chromanteil kommen hier zum Einsatz. Nachdem der so genannte Stabschnitt erfolgt ist, (was nichts anderes bedeutet, als dass ein Stahlstab mit einem bestimmten Durchmesser auf die gewünschte Länge zugeschnitten wird) beginnt die Reibverschweissung. Diese bei hochbeanspruchten Ventilen angewendete Technik gestattet die Verwendung von zwei unterschiedlichen Materialien für den Schaft und den Teller des Ventils. Der Schaft (magnetisch) kann induktiv gehärtet werden, während der Teller (nicht magnetisch) mit Stellit beschichtet werden kann, was einer Hartlegierung gleich kommt. Die Stellitpanzerung kommt vor allem bei Auslassventilen zur Anwendung, da durch sie

**E >>** Anyone rebuilding his engine after years of hard use will sometimes end up at the valve gear. Classic BMW airhead enthusiasts will find high quality valves either up the Siebenrock website in our Online Shop or stacked in our premises in Wendlingen. Even for those spares Jochen Siebenrock decided to add only outstanding quality products to his existing parts range. So it's not surprising that the Swiss-based Intervals Technologies AG confirm delivery of their valves for BMW airheads to Siebenrock.

The Swiss have been producing replacement valves for the spares market now for more than three decades – in the Ticino-based tiny town called Biasca which only has little more than 6000 inhabitants. They don't mind or care if their customers want their products for the use in cars, lorries or motorcycles or if engines use petrol or diesel. These people are just simply perfectly equipped for any requirements.

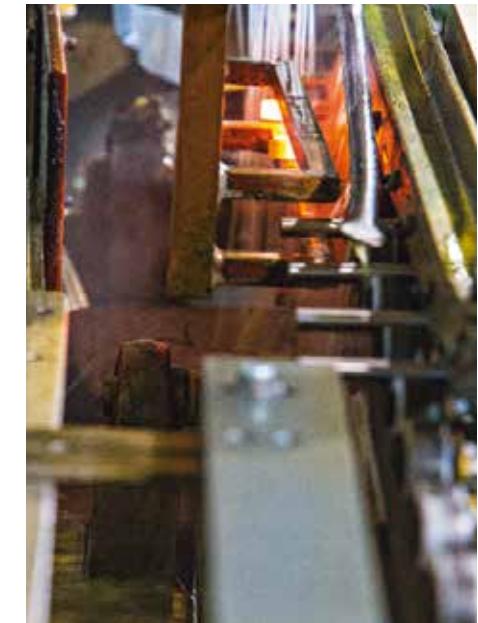
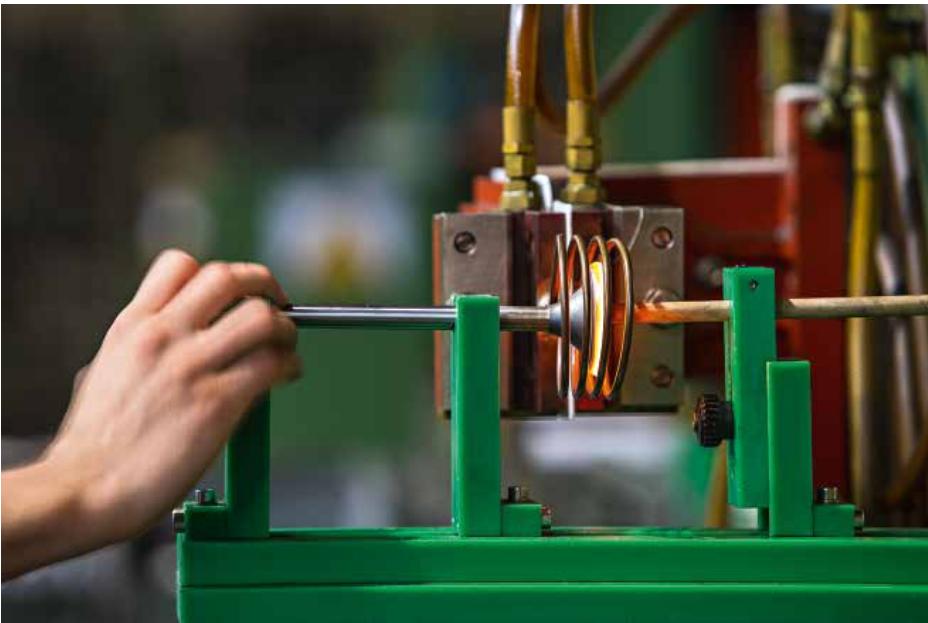
The right choice of materials always marks the start of every valve production from Intervals Technologies AG. High alloy steels with an intense nickel- and chrome content are being used here. After carrying out the so-called "rebar sectioning" (which is nothing else than cutting a certain diameter steel rod to size) friction welding is started. This technique permits the use of two different materials for shaft and valve head. The (magnetic) shaft can be hardened inductively, whereas the disc (non magnetic) is stellite coated which equals a hard alloy. Stellite plating is especially used for exhaust valves as this procedure secures an outstanding protection of valve seats against heat and corrosion. After treatment the welding seam of every single valve is tested for strength in a bending test. Then the valve diameter is ground to the customer's individual requirements by

**I >>** Chi ha intenzione di revisionare un motore dopo lunghi anni di funzionamento, prima o poi deve affrontare il tema delle valvole. Gli amanti del classico boxer BMW a due valvole troveranno valvole di qualità superiore nell'online shop Siebenrock, oppure nel negozio di Wendlingen. Anche in questa gamma di accessori Jochen Siebenrock ha naturalmente voluto inserire in assortimento prodotti di altissima qualità. Quindi non c'è da stupirsi se l'azienda Intervals Technologies AG, con sede in Svizzera, ha affidato a Siebenrock la distribuzione delle valvole per boxer BMW a 2 valvole.

Da oltre 30 anni, gli svizzeri di Biasca, località del Canton Ticino con poco più di 6000 abitanti, producono valvole per il mercato dei ricambi. Non importa se al cliente servono per l'automobile, il camion o la moto, o se si tratta di motori diesel o a benzina. I confederati sono ben attrezzati per qualsiasi applicazione.

Alla base di tutta la produzione di valvole di Intervals Technologies AG stanno i materiali impiegati. Vengono utilizzati acciai legati ad alto contenuto di nichel e cromo. Dopo che è avvenuto il cosiddetto taglio della barra (che non significa altro che una barra d'acciaio di un certo diametro viene tagliata alla lunghezza desiderata), inizia la saldatura a frizione. Questa tecnica permette l'uso di due materiali diversi per lo stelo e per la piastra della valvola. Lo stelo (magnetico) può essere indurito a induzione, mentre la piastra (non magnetica) viene rivestita di stellite, equivalente a una lega dura. L'armatura di stellite viene utilizzata soprattutto per le valvole di scarico, perché garantisce che le sedi delle valvole siano ben protette contro calore e corrosione. Dopo la lavorazione, la resistenza della saldatura di ogni singola valvola viene testata mediante una prova di flessione, nota anche come test





sichergestellt werden kann, dass die Ventilsitze gegen Hitze und Korrosion überdurchschnittlich gut geschützt sind. Nach der Bearbeitung wird die Schweißnaht jedes einzelnen Ventils mittels eines Bendingtests, auch als Biegeversuch bekannt, auf ihre Stärke hin geprüft. Danach wird der Durchmesser des Ventils gemäß den Vorgaben des Auftraggebers geschliffen um eine absolut präzise Ausgangslage für die nachfolgenden Produktionsschritte zu erhalten. Nun sind die Vorbereitungen für das Schmieden des Ventils erledigt. Der Stab wird induktiv zum Glühen gebracht und gegen den Amboss gedrückt wird, wodurch die sogenannte Kirsche entsteht. Diese wird in die Kopfform gepresst. Das Schaftende und der Schaft werden in den darauf folgenden Schritten mit Blick auf Kopfdurchmesser, Ventilsitz und Kalotte bearbeitet. Was bei jedem Arbeitsschritt im schweizerischen Unternehmen auffällt, ist der relativ hohe Anteil an Handarbeit und das bereits auf den ersten Blick erkennbare Herzblut, welches die Mitarbeiter der Intervals Technologies AG in ihre Arbeit fließen lassen. Jeder Mitarbeiter ist auch Qualitätsverantwortlicher und kontrolliert die von ihm verantworteten Arbeitschritte. Sehr schön! Doch zurück zum Produktionsprozess. Mit dem Schleifen des Schaftendes wird der Einstich für die Befestigung des Ventils hergestellt bevor es zur thermischen Härtung geht. Durch diesen Prozess wird das Schaftende verstärkt damit das Ventil über seine ganze Lebens-

electric annealing the bar which is pressed against an anvil – as a result the so-called cherry (that's what the Swiss call it) emerges. This bit is then pressed into valve head mould- The shaft and its end are then treated in further steps concerning head diameter, valve seat and calotte. Looking at the various steps carried out at the Swiss company a truly remarkable feature is the high percentage of manual work and the passion which is easily to be seen at first glance – everybody working at Intervals Technologies AG seems to work keen and passionate – quite a nice property. But let's get back to production: Milling the shaft end determines the overall valve length, before thermal hardening is next. This process assures the shaft end works as required with the valve seat, which is definitely the more stressed part of every valve, is additionally strengthened.

di piegatura. Successivamente, il diametro della valvola viene molato secondo le specifiche indicate dal committente, portando elettricamente all'incandescenza la barra e premendola contro l'incudine, operazione che genera la cosiddetta "cileggia". Questa viene trasformata nella testa della valvola. La parte terminale dello stelo e lo stelo vengono elaborati nei passaggi successivi in funzione del diametro della testa, della sede della valvola e della calotta.

Ciò che colpisce in ogni fase di lavoro dell'azienda svizzera è la percentuale relativamente elevata di lavorazioni manuali e la passione immediatamente percepibile che i dipendenti di Intervals Technologies AG mettono nel loro lavoro. Fantastico! Ma torniamo al processo produttivo. Con la fresatura dell'estremità dello stelo viene inoltre definita la lunghezza della valvola prima di passare all'indurimento termico. Questo processo assicura la funzionalità dell'estremità dello stelo e la sede della valvola, la parte più sollecitata, viene ulteriormente rinforzata. Per assicurare che la valvola chiuda correttamente la camera di combustione del





dauer zuverlässig befestigt bleibt. Bei monolithischen Ventilen wird der Ventilsitz als hoch beanspruchter Teil jedes Ventils induktiv gehärtet.

Damit ein Ventil den Brennraum des BMW Boxermotors ordnungsgemäß verschließt, wird der Ventilsitz in Biasca mithöchster Präzision geschliffen. Nur ein Schleifprozess mit Toleranz im Micronbereich, wie er bei der Intervals Technologies AG durchgeführt wird, garantiert den zuverlässigen Verschluss während der gesamten Lebensdauer. Als Vorstufe zum späteren Verchromen wird danach der Schaft glatt geschliffen. Der darauf folgende Prozess des Verchromens soll die möglichst reibungsfreie Bewegung des Ventilschaftes innerhalb der Ventilführung garantieren. Eine optische Schlusskontrolle, ausgeführt von erfahrenen Mitarbeiter des Unternehmens, beendet die Produktionsgeschichte eines jeden Ventils. Danach geht es zur Verpackungsstation und dann entweder in das Lager oder in den Versand.

Damit auch Jahre nach der Produktion jedes einzelne Produkt identifiziert und rückverfolgt werden kann, sind alle Ventile der Schweizer mit einer Laser gravierten Chargennummer versehen. Schweizer Präzision, wie man sie kennt und die man sich mit Blick auf seinen heiß geliebten Boxermotor nur wünschen kann. Danke dafür!

A perfect seal at the combustion chamber of the BMW Boxer engine means grinding is carried out in Biasca with great care. Only a lapping process in the micron range – that's how grinding is finished at Intervals Technologies AG - guarantees a reliable closure throughout its complete lifespan. As preliminary step before chroming is carried out the shaft surface is finished as smooth as possible. The next process of chroming is needed to assure a rather frictionless movement of the shaft inside the valve guide. Finally, a visual quality control, done by an experienced employee of the company, ends production of every single valve. Passing the quality control, it is packed up, ending up in storage or for immediate dispatch.

In order to identify and trace back every single product years after production, all valves wear a laser graved ID number. This is definitely Swiss precision, just as everybody knows it and regarding everyone's Boxer engine it can't be any better. Thanks a lot for this!

motore boxer BMW, questa viene molata con molta cura nel sito produttivo di Biasca. Solo un processo di molatura nell'ordine dei micron, così come viene eseguito presso Intervals Technologies AG, garantisce una chiusura sicura durante l'intero ciclo di vita di queste valvole. Come fase preliminare della successiva cromatura, lo stelo viene poi molato fino a diventare levigato. Il successivo processo di cromatura deve garantire un movimento il più possibile senza attrito dello stelo della valvola all'interno della guida. Un'ispezione visiva finale, effettuata da esperti collaboratori dell'azienda, pone fine alla storia della produzione di ogni singola valvola. Si passa poi alla stazione di imballaggio e quindi in magazzino, oppure alla stazione di spedizione.

Per fare in modo che anche dopo molti anni ogni prodotto possa essere identificato e rintracciato, tutte le valvole della casa svizzera presentano un numero di lotto inciso al laser. Precisione svizzera, così come la conosciamo e come ci si augura che sia garantita quando si tratta dell'adorato motore boxer. Molte grazie!





# ESPAÑA R 90 S

**D >>** Kann es für eine Motorradtour einen besseren Startpunkt geben als das Hotel San Marcos in der spanischen Provinz Kantabrien? Nicht in den Augen der spanischen BMW-Enthusiasten Amigos de Clásicas BMW de España. Das im Stil einer historischen Festung gestaltete Hotel im Norden Spaniens passt aufgrund seiner soliden Eleganz hervorragend zu den klassischen BMW Krafträdern. Im Besonderen jene, bei denen das Kürzel R90S in großen Lettern auf dem Motorblock verewigt ist.

Der spanische Club für klassische BMW Motorräder mit deren „Presidente“ Jose Ramon Ricart, war für die Organisation der 17. BMW R 90 S-Tage federführend und hatte die Bleibe als Ausgangspunkt für eine 250 Kilometer lange Rundtour ausgewählt. Nicht weniger als 48 Piloten und Pilotinnen sowie deren Mitfahrer und Mitfahrerinnen mit ihren perfekt präparierten R 90 S

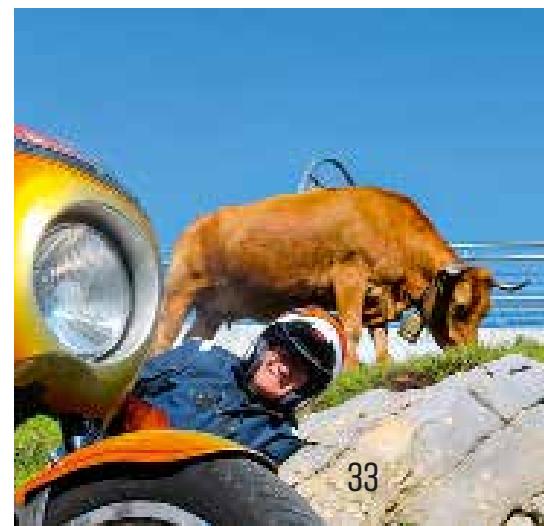
**E >>** Could there be a better place to start a tour than the Hotel San Marcos in the spanish region of Cantabria? A definite No - according to the Amigos de Clásicas BMW de España. The building situated in the North of Spain resembles a historical fortress. Due to its elegance, it suits the classic BMW machines pretty well. Especially those wearing the Logo R90S in large letters on their crankcase.

The members of the Spanish BMW classic motorcycle Club and their „Presidente“ Jose Ramon Ricart were responsible for the organisation of the 17th BMW R 90 S days. They decided to use the lodging as starting point for the 250 km round trip.

48 male and female riders had come for the event, along with their pillions, all on perfectly prepared R 90 S machines. Without any doubt, the route was very impressive. In fair weather

**I >>** Per un giro in motocicletta non esiste un punto di partenza migliore dell'Hotel San Marcos nella provincia spagnola della Cantabria. Almeno non per gli appassionati spagnoli della BMW del gruppo Amigos de Clásicas BMW de España. Questo hotel spagnolo situato nel nord della Spagna ricorda lo stile di una roccaforte storica e con la sua solida eleganza si sposa perfettamente alle classiche moto BMW, in particolare a quelle che mostrano la sigla R90S incisa per l'eternità a grosse lettere sul blocco motore.

Il club spagnolo che riunisce i motociclisti delle BMW classiche con il presidente Jose Ramon Ricart ha organizzato la diciassettesima edizione dello speciale evento dedicato alla BMW R 90 S e ha scelto questo albergo come punto di partenza per un percorso speciale lungo 250 km. Alla partenza si sono presentati con i loro modelli di R 90 S perfettamente messe a punto,





Modellen befanden sich am Start. Die Streckenführung der Tour war beeindruckend. Es ging bei bestem Wetter über die schönsten Straßen der kantabrischen Gebirgszüge. Feine, teils sehr eng ausgelegte Asphaltbänder und hier und da auch einmal eine kurze Schotterpiste führten außerdem durch den Norden von Burgos und immer wieder zu einer Erkenntnis: Auch über 40 Jahre nach der Produktion der BMW R 90 S ist es immer noch eine wahre Freude eines von diesen über 21.000 Mal produzierten Motorrädern auf engem Geläuf in die Radien zu werfen. Das Fahrwerk weiß dort auch heute noch durchaus zu überzeugen. Vorausgesetzt der Fahrer weiß, was er tut. Die Schönheit auf zwei Rädern ist ja schließlich keine neuzeitliche Rennsammel japanischer Machart. Es gilt herauszufinden, wie sie behandelt werden will. Hat man ihre Seele ergründet, dann kann man das Bewegen der R 90 S als Motorradfahren pur bezeichnen, auf das Wesentliche reduziert, mit sehr viel Komfort und ohne belastende Gedanken im Kopf. Aber auch wenn Leistung vornötigen ist, kann man auf die Bajuwarin zählen. Dann werden

the ride was following the finest roads in the Cantabrian Mountains. Fine, but partly with tight bends of tarmac, occasionally interrupted by a short gravel road, it led through the north of Burgos and constantly to another knowledge: Even 40 years after its production, the BMW R 90S still is a pleasure to ride. The machine which was only produced in 21.000 examples can be thrown through twisty route with ease. The chassis is still convincing – provided the rider know what she or he's doing. This beauty on two wheels is certainly no Japanese Racer. One needs to find out how to treat her. If the bike's soul has been explored, the ride aboard the R 90S has to be called „pure motorcycling“, reduced to the basics, with a lot of comfort and no burdening thoughts in the head. However, if performance is needed, the sporty Beemer can always been counted upon. The machine can still produce 67 bhp from its nearly 900 cc, and it takes less than 5 seconds until the speedo shows 100 kph, and quickly the 200 mark draws neared. The BMW R 90 S definitely is a matchless allrounder.



48 piloti, uomini e donne, con i loro copiloti. L'itinerario lungo il quale si è snodato il tour era impressionante. In condizioni meteo eccellenti sono state percorse le più belle strade della Cordigliera Cantabrica. Strisce d'asfalto sottili, a volte molto strette e qua e là una breve pista in sterzato ci hanno condotto oltre Burgos verso nord e ci siamo convinti di una cosa: anche 40 anni dopo la produzione della prima BMW R 90 S, è ancora una vera gioia guidare una di queste motociclette di cui esistono 21.000 esemplari. Il telaio risulta ancora oggi estremamente convincente, a condizione che il pilota sappia il fatto suo. Questa bellezza su due ruote non è un moderno e potente bolide di scuola giapponese. Bisogna scoprire come trattarla, ma una volta giunti alla sua anima, muoversi con una R 90 S è l'essenza del motociclismo puro, ridotto all'essenziale, che abbina grande comfort in sella e spensieratezza.

Sulla classica bavarese è possibile contare anche quando è necessaria la potenza: con una cilindrata di 900 centimetri cubici la R 90 S è in grado di sviluppare una potenza di ben 67 CV. In



aus annähernd 900 Kubikzentimeter Hubraum 67 Pferdestärken generiert. Weniger als fünf Sekunden braucht es, bis der Tacho die 100 anzeigt und sich danach rasch der 200 nähert. Die BMW R 90 S ist ein beispielloser Alleskönnner. Doch zurück zur Tour: die endete nämlich unweit vom Ausgangspunkt am Hotel Parador de Santillana Gil Blas. Eine prominente Jury, besetzt unter anderem mit dem spanischen Motorrad-Restaurator Natxo Barral, hatte in insgesamt drei Kategorien die besten Motorräder der Exkursion auszuwählen. Den glücklichen Gewinnern wurden die Urkunden im Ehrensaal des Hotels überreicht. Ein würdiger Abschluss für eine perfekte Veranstaltung.

But let's get back to the tour – which ended not far from the starting point, at the Hotel Parador de Santillana Gil Blas. A prominent jury, with a well-known Spanish motorcycle restaurer Natxo Barral, picked out the best machines of the event according to three categories. In the hall of honour the lucky winners received their official documents. A worthy finish for a perfect event.

meno di 5 secondi raggiunge una velocità di 100 km/h e poi si avvicina rapidamente ai 200 km/h. La BMW R 90 S è un'autentica tuttofare.

Ma ritorniamo al tour: il traguardo era poco lontano dal punto di partenza, ovvero l'Hotel Parador de Santillana Gil Blas. Una giuria di celebri personalità che comprendeva tra l'altro il restauratore di motociclette Natxo Bar, doveva scegliere le migliori motociclette di tre categorie. Ai fortunati vincitori è stato consegnato un certificato nella sala delle premiazioni dell'hotel. È stata la degna conclusione di un evento perfetto.





# HERBERT SCHEK

**D >>** Wir sind auf dem Weg ins Allgäu, genauer gesagt nach Wangen, einer Stadt mit 27.000 Einwohnern im Landkreis Ravensburg. Der mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit berühmteste Einwohner dieser Stadt dürfte Herbert Schek sein und genau den wollen wir besuchen, um zu erfahren was das 1932 geborene Off-Road Ausnahmetalent alles zu erzählen hat.

Seit 1951 ist Schek im Geländesport aktiv. Er wollte immer nur fahren, hart am Gas bleiben, den Antriebsstrang auf Zug halten, Siege feiern und Meisterschaften für sich entscheiden. Das hat er auch wie kein anderer geschafft: 25 Sechstagefahrten (sechs Silber- und eine Bronzemedaille, viermal Gesamtsieger seiner Klasse), 15 Rallye Paris-Dakar-Teilnahmen (1984 Sieg der Marathon-Wertung), elf Deutsche Gelände-Meisterschaften im Einzel und drei Mal mit der Mannschaft sind nur ein kleiner Auszug dessen, womit Herbert Schek im Laufe von über 60 Jahren im Motorsport seine Vita spicken konnte.

Wir sind mittlerweile am Ziel und unser Interviewpartner erwartet uns bereits vor seinem Motorradladen, für den seine Tochter Cornelia die Geschäftsführung übernommen hat. Schek wird im Dezember 2017 stolze 85 Jahre alt. Das hat ihn aber nicht davon abhalten können, wenige Tage vor unserem Termin mit Nordschleifen-Rekordhalter Helmut Dähne die Dolomiten unsicher zu machen. „Wir haben es auf unseren alten Eisen richtig krachen lassen. Ich bekomme jetzt noch Gänsehaut wenn ich daran zurückdenke. Die jungen

**E >>** We're on our way into the Allgäu, or to be precise, to Wangen, a town with 27.000 inhabitants in the district of Ravensburg. For sure the most famous citizen there must be Herbert Schek. He is the one we want to visit - and to find out all about this exceptional offroad talent born in 1932.

He has been an active and avid offroad rider since 1951 - and always just wanted to ride, be hard on the throttle, keep the power train on the boil, celebrate victories and win championships. He'd done that like no one else: 25 Six-Days events (6 x silver, one bronze medal, 4 x overall winner of his class), 15 Rallye Paris-Dakar-events (1984 winner of the marathon class), 11 German Offroad championship single wins, three with the team - that's just a part of all the things dealing with 60 years of motorsport he was able to highlight his CV with.

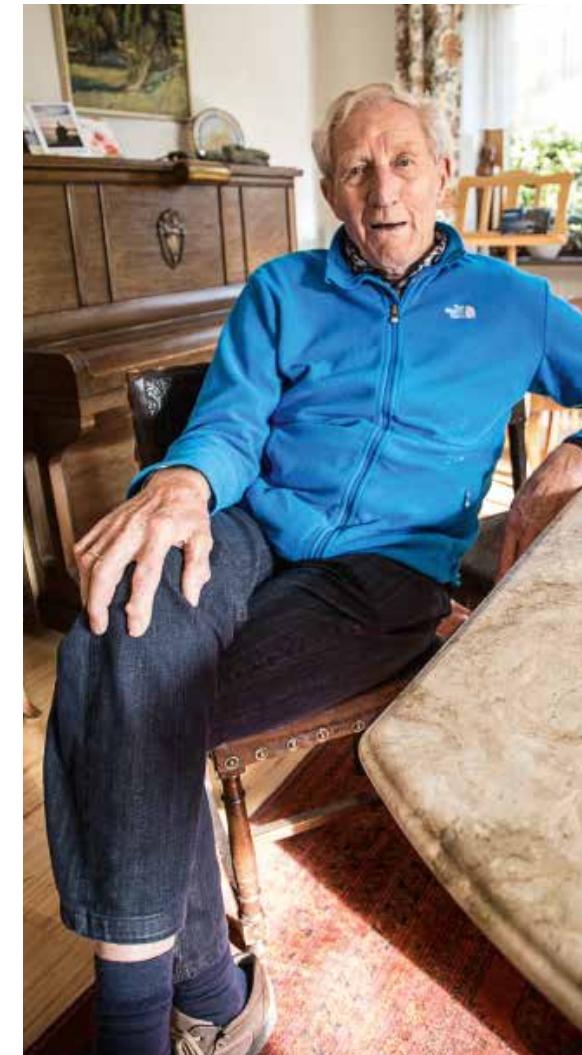
Meanwhile, we are there and our interview partner already greets us in front of his bike shop, of which his daughter Cornelia now is managing director. In December Schek will celebrate his 85th birthday. However, this didn't put him off having some motorcycle fun in the Dolomites with Nürburgring record holder Helmut Dähne only a few days before our visit.

„We really let it rip on our old steeds. Even now I get goose-skins thinking back. All these young dudes on their brandnew machines, we quickly left them all behind. As

**I >>** Siamo sulla strada per l'Algovia, più precisamente verso Wangen, una città con 27.000 abitanti nel distretto di Ravensburg. Probabilmente l'abitante più famoso di questa città è Herbert Schek, proprio la persona che andiamo a visitare per scoprire cosa ci può raccontare l'eccezionale talento off-road nato nel 1932.

Schek pratica il motociclismo fuoristrada dal 1951. Ha sempre voluto guidare, rimanere attaccato al manubrio, mantenere il tracciato in pista, celebrare le vittorie e vincere campionati. E ce l'ha fatta come nessun altro: 25 percorsi di sei giorni (sei medaglie d'argento e una medaglia di bronzo, quattro volte vincitore generale della sua classe), 15 gare Parigi-Dakar (1984 vittoria del campionato di maratona), undici campionati di motociclismo fuoristrada tedeschi da singolo e tre volte in squadra sono solo un piccolo esempio di quello che Herbert Schek è riuscito a fare in oltre 60 anni della sua vita nel motociclismo.

Ora siamo quasi al traguardo e il nostro intervistato ci sta già aspettando davanti al suo negozio di moto, di cui sua figlia Cornelia ha assunto la direzione. A dicembre 2017 Schek compirà ben 85 anni. Ma questo non gli ha impedito di superare le Dolomiti, pochi giorni prima del nostro appuntamento, insieme a Helmut Dähne, il titolare di record di Nordschleifen. „Ci siamo davvero scatenati con le nostre vecchie moto. Mi viene ancora la pelle d'oca quando ci penso. I giovani selvaggi sulle loro nuovissime moto ce li siamo lasciati subi-





Wilden auf ihren brandneuen Motorrädern haben wir ganz schnell hinter uns gelassen. Als wir ganz oben am Gipfel die Helme abnahmen hat der Nachwuchs schon etwas gestaunt. Zwei Rentner, die wissen wie's geht. Das hat mir gefallen!", schwärmt der Meister nicht ohne Stolz.

Begonnen hat die bis heute andauernde wilde Fahrt kurz nachdem der Allgäuer mit jungen 18 Jahren seinen Führerschein ausgehändigt bekam. In Isny gewann er damals sein erstes Rennen. Es war ein Skijöring Wettbewerb, bei dem ein Motorrad einen Skifahrer hinter sich herzieht. Im Sommer folgten Rennen auf Asche, Asphalt und im Gelände, die er mit seiner Puch bestritt. „Im Dreck konnte ich mit meiner Puch gut mithalten. Überall sonst kam es zu sehr auf das Material an. Da bin ich halt im Geländesport geblieben“, so Schek. Eine beispiellose Off-Road Karriere auf einer Vielzahl an Fabri-

katen nahm danach ihren Lauf. Wer den Namen Schek heute hört, verbindet ihn hauptsächlich mit der Marke BMW. Die Anfänge der Partnerschaft waren sporadischer Natur. Schek trat 1966 auf einem Krad der Bayern als Ersatzmann bei der Sechstagefahrt in Schweden an und fuhr auf Anhieb einen Sieg ein. Danach war der Allgäuer auf Jawa unter Vertrag, bevor die Münchner erneut anklopften. Auf einem nur mäßig erprobten 750er/5 Prototypen gewann er bei der Sechstagefahrt in Garmisch-Partenkirchen eine Goldmedaille. Im darauffolgenden Jahr 1970 sollte Schek dann als BMW Werksfahrer an den Start gehen. Er erklärte den Verantwortlichen im Vorfeld, dass ihre Maschinen für internationale Wettbewerbe zu schwer seien. BMW glaubte nicht daran, das Gewicht um über 50 Kilogramm reduzieren zu können, wie es Schek verlangte. Darum einigte man sich schlussendlich darauf, dass er sich selbst, in seiner Werkstatt, um die Gewichtsreduzierung und

we reached the top and took off our lids, the offspring was sure a bit amazed. Two pensioners knowing their business. I quite liked that!", the master recalls with a bit of pride.

His wild runs - which are still going on today - have started just after the 18 year-old got his driving license. In Isny he had won his first race. It was a Skijöring event, at which a motorcyclist leads a skier behind. The next summer races on ash, tarmac and offroad soon followed suit, the latter he raced on his Puch „In the mud I was easily able to keep up with my Puch. On all the other races it was much more down to the material. So I decided to stick of offroad racing," Schek says.

An unprecedented offroad career on various makes then took off. Anyone today hearing the name Schek simply connects it mainly to BMW. However, the very start of their partnership was quite sporadic. In 1966, Schek

started at the Six-Days in Sweden as a replacement on a white-and-blue bike and immediately took the win. After that, he had a contract with Jawa until the manufacturer from Munich knocked on his door again. On a little proven 750/5-prototype he could win a gold medal at the Six-Days in Garmisch-Partenkirchen. The next year - this was 1970 - Schek was meant to start as a BMW works rider. Before that he had pointed out to the responsible that the machine was far too heavy to cope in international events. BMW, however, didn't believe that it was able to reduce the weight by more than 50kg, just as Schek requested. So in the end they agreed on the idea that Schek himself dealt with all weight reduction and optimizing of the works machinery. The gifted racer and spanner wielder managed to make ends meet - he could lower the weight to less than 140kg. Reward for all his troubles was the Six-Days victory on the Isle of Man 1971.



to alle spalle. Quando siamo arrivati in vetta e ci siamo tolti i caschi, i giovani ci guardavano stupefatti. Due pensionati sanno il fatto loro. Mi è piaciuto!", ricorda con piacere e orgoglio il maestro.

La corsa selvaggia, andata avanti fino ad oggi, è iniziata poco dopo che il giovane dell'Algovià prese la patente di guida all'età di 18 anni. A Isny fece la sua prima corsa. Era una gara di skijöring, dove una moto tira uno sciatore dietro di lui. In estate, le corse si svolsero su cenere, asfalto e sul terreno, dove ha concorso con la sua Puch. "Nel fango sono riuscito a tenere bene il passo con il mio Puch. Per il resto dipendeva troppo dal materiale. Per questo sono rimasto nel motociclismo fuoristrada," afferma Schek.

Una carriera off-road senza precedenti che ha fatto il suo corso su marche diverse. Chiunque senta oggi il nome di Schek, lo collega principalmente al marchio BMW. Gli inizi del

partenariato erano molto sporadici. Schek si è unito con la sua moto al Bayern nel 1966 come sostituto nel percorso di sei giorni in Svezia, riportando subito una vittoria. Dopo di che è stato ingaggiato da Jawa prima che tornassero i monacensi. Ha vinto una medaglia d'oro sul percorso di sei giorni con un prototipo da 750 cavalli/5 a Garmisch-Partenkirchen. L'anno successivo, nel 1970, Schek iniziò come pilota BMW. Ai funzionari disse in anticipo che le loro macchine erano troppo pesanti per le competizioni internazionali. BMW non credeva che il peso si potesse essere ridurre di oltre 50 chili, come chiedeva Schek. Quindi venne concordato che dovesse occuparsi lui della riduzione del peso e dell'ottimizzazione dell'apparecchiatura nella sua officina. Il potente cacciavite e l'esperto corridore riuscirono nell'impossibile impresa: riuscì a ridurre il peso delle macchine a meno di 140 chilogrammi. La ricompensa dello sforzo fu la vittoria dei Six-Days sull'isola di



die Optimierung der Werksgeräte kümmern sollte. Der begnadete Racer und versierte Schrauber schaffte das schier Unmögliche: er konnte das Gewicht der Maschinen auf unter 140 Kilogramm senken. Der Lohn der Mühe war der Sieg der Six-Days auf der Isle of Man 1971.

„Das war schon immer mein Ding: Gewicht einsparen wo es nur geht. Jedes relevante Bauteil habe ich mir vorgenommen. Wo auch immer es möglich war, habe ich Löcher gebohrt, Teile komplett weggelassen oder durch einen gleichwertigen Ersatz aus leichterem Material ausgetauscht. Danach konnte man mit den Motorrädern richtig angreifen.“ Obwohl BMW die motorsportlichen Aktivitäten 1972 wieder einstellte, bekam Schek ein Jahr darauf den Auftrag vier wettbewerbsfähige Motorräder für die amerikanischen Six-Days aufzubauen, weil der dortige Markt für die Bayern immer wichtiger wurde. Trotz einiger Probleme mit den Maschinen, die laut Schek von BMW selbst verursacht worden waren, gewann er auch dort mit dem selbst aufgebauten Motorrad eine Goldmedaille. Doch damit nicht genug. BMW präsentierte 1980 die R 80 G/S auf der IFMA. Parallel dazu verstärkten die Münchner ihr Engagement im Geländesport. Als internationale Bühne dien-

te die Rallye Paris-Dakar. 1981 erreichte Hubert Auriol zwar auf der G/S als Erster das Ziel, 1982 scheiterte er jedoch an der Technik seines damaligen Einsatzfahrzeugs. Daraufhin schlug erneut die Stunde von Herbert Schek: „1983 habe ich dann für Auriol die Maschine aufgebaut und schon war er wieder ganz vorne. 1984 und '85 hat Rahier, der legendäre Belgier, mit meinen Maschinen die Rallye Dakar gewonnen. Für mich blieb sogar noch der Sieg in der privaten Marathonwertung.“

Sein Geld verdient der Allgäuer heutzutage mit diversen Immobilien in Deutschland und in Spanien. „Da sind überall Solardächer drauf. Die Einnahmen können sich sehen lassen. Das lohnt sich.“ Am liebsten werkelt Schek aber noch immer in seiner privaten Werkstatt an allerlei Zweirad-Exoten. Wer allerdings mit weißen Tüchern abgedeckte Museumsstücke erwartet, der sieht sich getäuscht. „Geländemaschinen sind nicht dazu da, gut auszusehen. Sie müssen Leistung bringen und leicht sein. Alles was in meiner Garage steht, wird irgendwann wieder im Dreck bewegt. Im besten Fall von mir selbst!“

„That has always been my speciality - lowering weight wherever possible. I reworked every single component. I drilled holes, binned certain parts or replaced them with parts from lighter material. After this you could make your attack with these bikes.“

Allthough BMW dropped their motorsport activities in 1972, Schek received an order to build four capable offroad machines for the next Six-Days in the USA as the American market obviously was more important to the Bavarian motorcycle and car manufacturer. Despite the bikes had some problems which according to Schek had been caused by BMW itself, he managed to win a gold medal with his home-build machines. However, there was more to come. BMW launched their R 80 G/S at the 1980 IFMA. As an addition the manufacturer decided to get deeper involved into offroad motorsport. The main International event for this was the Rallye Paris-Dakar. Even though in 1981 Hubert Auriol was first to reach his destination on a G/S, he failed in 1982 due to technical problems on his machine. Again, this was where Schek was taking over. „In 1983 I built the bike for Auriol and he was again up front. 1984 and '85 Rahier, the Belgian legend, had

won the Rallye on my machines. There was even another remaining victory for me - I scored in the private marathon class.“

Today, he earns his money with various real estate projects in Germany and Spain. „They've all got solar roofs on top. Revenues are quite respectable - that is definitely worth it.“ Still his main pastime is working on all sorts of exotic two-wheelers over in his workshop. Don't dare thinking these are museum's pieces covered in white. „Offroad bike are not meant to look like beauties. They need to have decent power and little weight. All the stuff I've got here in my garage will be run again in the mud - by myself, at best!“

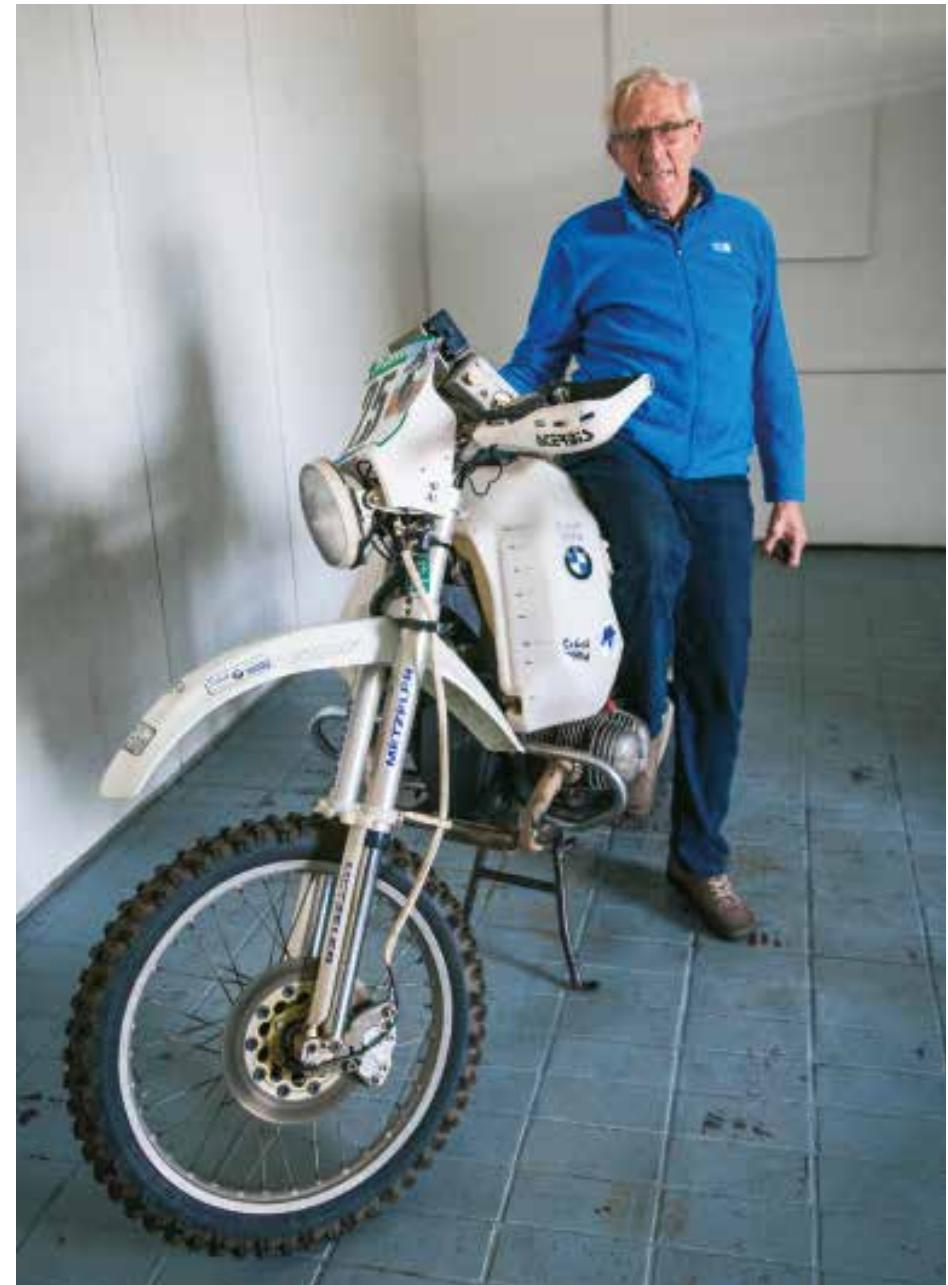


Man nel 1971. "Questa fu sempre la mia posizione: ridurre il peso dove possibile. Mi sono occupato di ogni componente importante. Laddove possibile, ho forato, alcuni li ho completamente omessi o sostituiti con un pezzo equivalente di materiale più leggero. Dopo di che era possibile andare all'attacco con i motocicli."

Anche se BMW avesse ripreso le attività di motociclismo nel 1972, Schek fu incaricato di costruire quattro moto competitive per la Six-Days americana un anno dopo perché il mercato locale della Baviera stava diventando sempre più importante. Nonostante alcuni problemi con le macchine, causate secondo Schek dalla BMW stessa, vinse anche in quella occasione una medaglia d'oro con la moto da lui creata. Ma non è tutto. La BMW presentò la R 80 G/S all'IFMA nel 1980. Allo stesso tempo, la squadra di Monaco aveva rafforzato il proprio impegno per il motociclismo fuoristrada. Sulla scena internazionale c'era la Parigi-Dakar. Nel 1981, Hubert Auriol fu il primo a raggiungere il traguardo sulla G/S, tuttavia nel 1982 fallì la tecnica del suo veicolo di sostituzione. Ma l'ora di Herbert Schek doveva scoccare ancora una volta: "Nel 1983 ho creato la macchina per Auriol e siamo tornati in auge. Nel 1984 e nel 1985, Rahier, il leggenda-

rio belga, vinse il rally Dakar con le mie macchine. Per me rimaneva addirittura la vittoria nella maratona privata."

Il tedesco dell'Algovie guadagna ora grazie alle varie proprietà in Germania e in Spagna. "Ci sono pannelli solari ovunque. Le entrate sono evidenti. Ne vale la pena." Ma Schek preferisce ancora lavorare su tutti gli esemplari esotici a due ruote nella sua officina privata. Tuttavia, chi si aspetta di trovare pezzi da museo coperti di panni bianchi resta deluso. "I veicoli fuoristrada non mirano ad avere un bell'aspetto. Devono fornire prestazioni ed essere leggeri. Tutto quello che è nel mio garage prima o poi andrà a muoversi di nuovo nel fango. Nel migliore dei casi insieme a me!"



# Bite





# ENTSCHLEUNIGUNG

FROM 100 TO 0 / DA 100 A 0

**D >>** Zusammen mit ATE wurden 1972 die ersten Scheibenbremsen für die neue /6-Serie entwickelt – mit Pendelsätteln deshalb, weil viel Wert auf Wartung und Pflege gelegt wurde: An der R90S mit Doppelscheibe hätte ohne diesen Kniff, stets ein Bremssattel bei Radausbau abmontiert werden müssen. Das Bremsverhalten bei Nässe war anfangs nicht immer zufriedenstellend – Besserung versprach nach einigen Versuchsreihen ein Lochen der Bremsscheiben. Lochmuster waren Anfang der Siebzigerjahre geheim und ein viel diskutiertes Thema an den Motorradstammtischen und in den Clubs. Bald tauchten dann in den Kleinanzeigen der Fachzeitschriften vermehrt „Spezialisten“ auf, die fachgerechtes Nachbearbeiten der Bremsscheiben versprachen. Etlichen /6 und R90S wurde so ein verändertes Nassbremsverhalten „eingelocht“, bis im Herbst 1974 die /6-Modelle endlich mit 260mm Bremsscheiben und versetztem drei-zwei-Lochbild ausgeliefert wurden. Im Fahrversuch mit dem Frankfurter Bremsspezialist hatte sich diese Anordnung schließlich bewährt. Thermische Überlastung führte aber manchmal zu Verzug und feinen Haarrissen. Die ab 1978 eingebauten Bremsscheiben mit 2-2 Lochung sowie deren an R80ST, allen GS und Kurzhubern angebauten Pendants waren zwar robuster, sind aber auch heute - nach mehreren Jahrzehnten Einsatz - oft jenseits der Verschleißgrenze, rostig, riefig oder drehen sich mit nicht mehr

**E >>** In cooperation with Tewes the first disc brakes were developed in 1972 for the new /6-series – these days equipped with swinging brake calipers as a lot of value was attached to maintenance and workshop care: Without this (today outdated) caliper idea a simple tire change on the twin-disc R 90S would have always included taking one of the calipers off the fork leg. Braking performance in the wet was not satisfactory at first – an improvement by perforating seemed promising after a few test series. At the beginning of the 1970s perforating pattern ideas were quite a hot issue at local motorcycle regulars as well as in bike clubs and pubs. Soon the small ads of the bike magazines revealed more and more specialists promising better brake performance by reworking the brakes according to their own patterns. Thus, more than a few /6 and R90S got the treatment for better braking in the wet, until in autumn 1974 the brandnew /6-series machines were upgraded with 260mm brake discs and an offset 3-2 pattern – during thorough testing with the brake manufacturer from Frankfurt this idea had finally got the best results and proved reliable. Excessive heat sometimes caused overloads which resulted in warping and hairline cracks. Then, discs provided from 1978 had a different 2-2 hole pattern - they proved to last longer, just as well as those used for the R 80 ST, all GS-types and all short-stroke airheads. However, after some decades of use, most of them are

**I >>** Insieme a Tewes nel 1972 sono stati studiati i primi freni a disco per la nuova serie /6, con pinze freni, per il motivo che è stata data molta attenzione alla manutenzione e alla cura: sulla R 90S con disco doppio senza questo trucco si doveva smontare sempre una pinza togliendo la ruota. La frenata sul bagnato inizialmente non era ancora sempre soddisfacente. Dopo alcune serie di prove il miglioramento lo ha promesso un foro dei dischi del freno. Il modello dei fori all'inizio degli anni settanta erano un segreto e un argomento ampiamente discusso nelle solite tavolate sulle moto e nei club. Poco dopo nei piccoli annunci delle riviste specializzate sono comparsi sempre di più „specialisti“ che promettevano lavori di ripassatura a regola d'arte dei freni a disco. In parecchie /6 e R 90S con l'inserimento di un foro è stata modificata la frenata sul bagnato, fino a quando nell'autunno 1974 i modelli /6 sono stati consegnati finalmente con dischi del freno da 260 mm e schema dei fori 3-2 sfalsato – nella prova di guida con lo specialista dei freni di Francoforte questa disposizione infine si è consolidata. L'eccesso di sollecitazione termica tuttavia qualche volta ha portato a ritardi e sottili incrinature. I freni a disco montati a partire dalla 1978 con foratura 2-2 e anche i loro pendant montati su R 80 ST, su tutte le GS e i modelli a corsa corta erano sì più robusti, ma anche oggi, dopo diversi decenni di uso, spesso oltre il limite dell'usura, sono arrugginiti, rigati oppure girano con colpo laterale non più tol-



# 34 11 566

# 34 11 502

# 34 11 500

tolerierbarem Seitenschlag. Da Originalersatzteile vergriﬀen sind, hat Siebenrock mittlerweile alle Bremsscheibenmuster wieder im Programm – neu aufgelegt und in hochwertiger Qualität inzwischen bei Magura gefertigt. Eine moderne, vorsichtig wärmebehandelte Chromstahllegierung sorgt für geringere Rostanfälligkeit und mehr Sicherheit ohne Gefahr von Rissbildung. Edelstahlnieten sorgen für festen, rostfreien Sitz auf dem Adapter. Allzeit bereit, werden unsere Bremsscheiben zum Schluss, für hervorragenden Rundlauf, mit Zirkularschliff nachbearbeitet, alle 80 oder 100 Löcher sauber entgratet. Dann warten unsere Neulinge auf ihre ATE- oder Brembo-Gegenstücke – um vernichtete Bewegungsenergie dann gleichmäßig aufzunehmen und schleunigst abzubauen, ohne sich was anmerken zu lassen. Freilich helfen da ein paar richtige, gut eingebremste Beläge in der Bremszange wie auch druckstabile Leitungen und frische Bremsflüssigkeit für einen möglichst gut ertastbaren Druckpunkt. Auch das alles finden Sie übrigens bei uns – bestellbar oder direkt in Wendlingen. Damit Ihre Maschine auch morgen noch kraftvoll zubeißen kann und sicher zum Stehen kommt – und Sie viele Kilometer sicheren Fahrspaß genießen.

now at their wear limit or even beyond, and certainly had gone rusty, scored, running out of true at an intolerable limit.

As NOS replacements were no longer obtainable, Siebenrock added new ones to his product range - now all patterns are again available, remanufactured in high quality by Magura in Germany. A modern, carefully heat-treated chrome-steel alloy makes sure these discs are less prone to rust and supply more security without fearing hairline crack. Stainless steel rivets keep tight, rustfree seating of the discs to the adapter. Our newly manufactured discs are all finished by fine circular grinding for best true-running accuracy, all 80 and 100 holes respectively are trimmed thoroughly.

After this, our „newbies“ are waiting for their ATE- or Brembo counterparts - to swallow terminated motion energy and degrade it evenly without showing it. Of course, a pair of decent, worn-in pads do help, just as pressure-resistant brake lines and fresh fluid will support them. You'll find all this at our premises in Wendlingen, on our website or by mail order. For a better, stern bite and a quick retard - and to make your ride an utter pleasure and always a secure one.

lerabile. Dal momento che i ricambi originali sono esauriti Siebenrock nel frattempo ha di nuovo in programma tutti i campioni di dischi dei freni – rivisitati e nel frattempo prodotti con qualità pregiata da Magura. Una lega in acciaio cromato moderna sottoposta con cautela a trattamento termico assicura una minore tendenza all'arrugginimento e una maggiore sicurezza senza pericolo di formazione di incrinature, rivetti in acciaio legato per una sede fissa, senza ruggine sull'adattatore. Sempre pronti, i nostri dischi dei freni in conclusione vengono ripassati per girare in tondo in modo eccezionale con rettifica circolare, su tutti gli 80 o 100 fori vengono eliminate le sbavature con precisione. In seguito i nostri novellini attendono i loro contropeszi ATE o Brembo per assorbire in modo omogeneo l'energia del movimento distrutta e smaltirla più velocemente possibile, senza che si faccia notare qualcosa. Ovviamente in questo caso un paio di pastiglie giuste, con buon rodaggio nella pinza del freno come anche tubi con pressione stabile e liquido dei freni fresco assicurano un punto di pressione ben riconoscibile. Tra l'altro anche tutto questo lo trovate da noi – si può ordinare oppure direttamente a Wendlingen. Per fare in modo che il vostro motore domani possa mordere ancora con piena potenza e si fermi con sicurezza e voi possiate godervi un divertimento alla guida sicuro per molti chilometri.



# 34 11 005



## HISTORIC?

**D>>** Uwe und Susanne haben sich ihren Traum verwirklicht. Seit Januar 2017 sind sie Besitzer einer R 100 GS, der Reiseenduro, mit der sie sich für 25 erfolgreiche Ehejahre beschönkt haben, um nun auf Tour zu gehen. Das Ziel steht schon lange fest: Paris, die Metropole, die sie damals als Frischverliebte eben mal so zum Frühstück besucht und seitdem nicht mehr erlebt haben. Was sich wohl alles seit den frühen Neunzigern verändert hat? Um die Reise möglichst gut vorzubereiten, ist der Gang zu einem Automobilclub unerlässlich. Dort nämlich erfahren Sie, dass sie mit ihrer alten Dame gar nicht ohne Weiteres in Paris einfahren können.

Denn Paris wie auch Lyon und Grenoble sperren nicht nur alle Autos vor Erstzulassung 1997 aus ihren Umweltzonen aus, sondern auch Motorräder, die vor dem 1. Juni 2000 erzt zugelassen wurden. Somit hätten sie anstatt einer sogenannten Crit'Air Plakette, ein „Knöllchen“ in Höhe von 78 Euro erhalten. Fahrzeuge mit dem Vermerk „Véhicule de collection“ (= Oldtimer) in der Zulassungsbescheinigung seien allerdings von der Sperre ausgenommen, belehrt sie der Mitarbeiter. Diese Ausnahmeregelung gelte grundsätzlich auch für im Ausland zugelassene Oldtimer. Der erneute Gang zur Zulassungsstelle steht nun als nächstes auf dem Programm. Zusätzlich, um eine H-Nummer zu beantragen, müssen sie bei der Zulassungsstelle ein Oldtimergutachten gemäß Paragraph 23 StVZO vorlegen, das zuvor bei einer der amtlich anerkannten Sachverständigenorganisationen

besorgt werden muss – Kosten: 120 bis 140 Euro. Zeitgleich mit der Paragraph-23-Prüfung steht außerdem die normale Hauptuntersuchung an und das obwohl ihre Maschine erst kurz zuvor getüft wurde – Pech! Die Voraussetzungen, die ihr „altes Mädchen“, wie sie das Motorrad liebevoll nennen, für eine positive Begutachtung laut TÜV Süd haben muss, sind folgende:

- Keine erkennbaren technischen Mängel im Sinne der StVZO unter Berücksichtigung des damaligen Standes der Technik und der Vorschriftenlage
- nur leichte, für kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut angemessene Gebrauchsspuren
- keine Fehlteile oder erkennbare Unfallrestschäden oder Anzeichen unsachgemäßer Instandsetzung
- alle wesentliche Baugruppen müssen sich weitgehend in Originalkonfiguration, im Originalzustand oder im nachweislich zeitgenössischen Zustand befinden.

Großes Aufatmen bei Susanne und Uwe: die Einstufung ist positiv und somit können sie auf der Zulassungsstelle ein Nummernschild mit dem begehrten „H“ beantragen. Der Sachbearbeiter muss ihnen leider mitteilen, dass sie ihre alte Ziffernkombination, welche sich aus ihren Initialen und dem Hochzeitsdatum zusammensetzt, nicht wieder verwenden können. Denn Kennzeichen dürfen nicht mehr als acht Stellen haben. Um die alte Ziffernkombination weiterverwenden zu können, dürfte sie maximal siebenstellig

**E>>** Uwe and Susanne have made their dream come true. Since January 2017, they are proud owners of a R 100 GS. They made themselves a present for 25 successful years of marriage – a touring enduro, for two-up journeys. Their destination had long been fixed: Paris, French capital where the freshly in love couple had once only been for breakfast and never ever since. A lot there would surely be different compared to the 1990s, wouldn't it? To prepare the trip as thoroughly as possible the way to the vehicle club is a must. There, however, they were told their old bike might be locked out from Paris. Why is that?

It's because Paris, just as Lyon and Grenoble do not only lock out all cars first registered before 1997 out of their green zone, but also motorcycle with first registration before June 1, 2000. So the couple had not been able to obtain a so-called Crit'Air-sticker but for sure would be greeted with a "ticket", costing them 78 Euro. However, vehicles registered as „Véhicule de collection“ (Vintage), are excepted from this sanction, a staff member from the ADAC club instructed them. This exception would also apply for vintage vehicles from foreign countries. Now they need to make another visit to the registration office. As an extra, to get the H (for historic) on the number plate, they need to show a vintage vehicle certificate according to Germanys highway traffic act. It needs to be obtained from an official expert – at a cost of 120 to 140 Euro. At the same time, their technical examination (MOT/TÜV) needs to be renewed – despite the fact the BMW had

passed it only a month ago – what a waste. Requirements for the old girl (as they call their beloved Beemer) to get the certificate are, as the TÜV stated:

- No recognizable faults according to/affecting the highway traffic act, regarding state-of-the-art and regulation situation of the day
- only light, for cultural interesting examples of motor vehicle technology appropriate signs of usage
- no missing parts of signs of accidents or improper maintenance/repair work

-all important assemblies must be in considerably original configuration, in original condition or in "verifiable contemporary condition"

Susanne and Uwe are relieved: they got a positive classification, now they are able to apply for their „H“ on the plate. However, the clerk tells them they can't use their old number combination, which was their initials and their wedding day. Reason for that – it would be more than an 8 digit Number including the „H“. A bit of a downer, which they have to swallow. As they decide to use the old BMW only in summer, they go for a combination of H and seasonal registration, which is also possible. So they even save some money (Flat-rate H-Tax for motorcycles: 46 Euro). From now on they don't need to bother about registration sign-offs during winter. Cheap insurance for motorcycles older than 30 years is an ad-

**I >>** Uwe e Susanne hanno realizzato il loro sogno. Da gennaio 2017 sono i proprietari di una R 100 GS, l'enduro da viaggio, che si sono regalati per il loro 25° anniversario di matrimonio. La destinazione è stata fissata già molto tempo fa: Parigi, la metropoli che avevano visitato brevemente da appena fidanzati e dove da allora non sono mai più tornati. Chissà quante cose saranno cambiate dai primi anni Novanta? Per poter preparare al meglio il loro viaggio non possono non recarsi presso un club automobilistico. Lì infatti scoprono che con la loro vecchia signora non possono entrare a Parigi.

Perché Parigi, così come anche Lione e Grenoble, chiude le porte delle zone a traffico limitato non solo a tutte le auto con prima immatricolazione prima del 1997, bensì anche ai motori con prima immatricolazione prima del 1° giugno 2000. Pertanto avrebbero dovuto procurarsi un cosiddetto bollino Crit'Air, un "puntino" da 78 euro. I veicoli con la nota "Véhicule de collection" (= oldtimer) nel certificato di immatricolazione, tuttavia, sono esclusi dal blocco, come ha spiegato loro il collaboratore. Questa regola d'eccezione varrebbe in linea di principio anche per i veicoli oldtimer immatricolati all'estero. Il prossimo passo da compiere è ora recarsi nuovamente all'ufficio di immatricolazione. Inoltre, per richiedere una targa H (targa per veicoli storici) devono presentare all'ufficio di immatricolazione una perizia che dimostri che si tratta di un oldtimer in conformità a paragrafo 23 del Regolamento sull'ammissione alla circo-

lazione stradale, che devono prima procurarsi presso una delle organizzazioni di periti riconosciuta ufficialmente – Costi: dai 120 ai 140 euro. Oltre alla verifica prevista dal paragrafo 23 vi è la normale ispezione principale, anche se il loro veicolo ha appena fatto la revisione – che sfortuna! I requisiti che la loro "vecchietta", come la chiamano loro amorevolmente, deve soddisfare per ottenere una perizia positiva secondo l'ente di revisione tecnica sono i seguenti:

- Nessun difetto tecnico riscontrabile ai sensi del Regolamento sull'ammissione alla circolazione stradale in considerazione dell'allora stato della tecnica e della situazione normativa
- segni d'usura limitati e adeguati per un veicolo
- nessun pezzo mancante o danni da incidenti visibili o segni di una riparazione non idonea
- tutte le componenti montate devono trovarsi perlopiù nella configurazione e nello stato originale oppure essere chiaramente in uno stato moderno.

Susanne e Uwe tirano un profondo sospiro di sollievo: la valutazione è positiva, dunque possono recarsi all'ufficio di immatricolazione e richiedere una targa con l'ambita "H". Purtroppo l'addetto deve comunicare loro che non possono riutilizzare la loro vecchia targa, che avevano definito utilizzando le loro iniziali e la data del loro matrimonio. Perché le targhe non possono più essere composte da più di 8 caratteri. Per poter continuare a utilizzare la



sein, damit Platz für das „H“ bleibt. Ein kleiner Wermutstropfen, den die beiden schlucken müssen. Da sie ihren Oldie nur im Sommer bewegen wollen, entscheiden sie sich für eine Kombination aus H- und Saison-Kennzeichen. Somit sparen sie Steuern (Motorradpauschale beim H-Kennzeichen: 46 Euro jährlich, hubraumunabhängig) und werden so zukünftig um das zeitraubende An- und Abmelden bei der Zulassungsstelle herum kommen. Eine preisgünstige Oldtimerversicherung gibt es ja für alle Motorräder ab 30 Jahre, für den Fall, dass ein Alltagsmotorrad/-roller nachgewiesen werden kann. So, jetzt müssen sie nur noch das Nummernschild befestigen und es kann losgehen. Paris wartet schließlich auf sie. Eine ganze Weile bereits...

Anmerkung: Das H am Kennzeichen war bislang eine von Motorrad-Youngtimer-Besitzern müde belächelte Angelegenheit, die ausschließlich für die Automobilclientel galt. Das kann sich in den nächsten Jahren ändern – denn was bisher nur einige wenige französische Städte durchgesetzt haben, wird Schule machen: In Frankreich reihen sich nun schon Lille und Strasbourg ein, und London plant, seine ab April 2019 eingeführte Umweltzone ab 2021 auch an den Zufahrtstraßen für ältere Motorräder zu sperren.

vantage, but often companies want proof of an (running, insured and registered) everyday vehicle.

Now our couple only needs to fix the plate and make move instantly. Paris had been waiting – for quite a while...

Note: Here in Germany, the H on a motorcycle was something riders of Classic or Youngtimer machines used to laugh at – the main tax advantage was only for car owner. This might change within the next few years in case the idea from those few French cities set a precedent: Lille and Strasbourg want to follow suit, and there are plans of the UK capital to lock out older motorcycles two years after introducing the green zone on the Thames.

loro vecchia combinazione di cifre, deve essere ridotta a sette caratteri, in modo tale che rimanga lo spazio per la "H". Una pillola amara, che i due devono ingoiare. Poiché vogliono usare la loro oldie solamente in estate, scelgono la combinazione H più il segno della stagione. In questo modo risparmiano sulle imposte (tassa motocicli per le targhe H: 46 euro all'anno, indipendentemente dalla cilindrata) e in futuro non dovranno più perdere tempo per recarsi all'ufficio di immatricolazione a registrare e disdire. Per tutti i motocicli dai 30 anni di età esiste un'assicurazione economica per i veicoli oldtimer, per il caso in cui venga dimostrato che si tratti di una moto o un motorino normale.

Bene, ora non devono far altro che fissare la targa e partire. Parigi li sta aspettando. Ormai da molto tempo...

Nota: Finora la H sulla targa era una questione che riguardava esclusivamente la clientela automobilistica e veniva derisa dai proprietari di motocicli youngtimer. Nei prossimi anni le cose potrebbero cambiare – perché quello che finora hanno applicato solo poche città francesi, farà scuola: In Francia si stanno aggiungendo già Lille e Strasburgo. Londra sta pianificando di vietare a partire dal 2021 anche l'ingresso dei motocicli più vecchi alle strade di accesso alla zona a traffico limitato che verrà introdotta nell'aprile del 2019.





SIEBENROCK

# ÖLTEMPERATUR

OIL TEMPERATURE / TEMPERATURA DELL' OLIO

**D >>** Damit der luftgekühlte Boxermotor stets gut gekühlt und an allen thermisch hochbelasteten Stellen optimal geschmiert wird, ist gutes Öl in ausreichender Menge notwendig. Hat sich die Zusammensetzung eines typischen Motorenöls über die Jahre hinweg verändert, so sind seine Aufgaben nach wie vor gleich geblieben: Neben dem Schmieren und Kühlen muss das Öl auch noch Bauteile gegeneinander abdichten und Kräfte übertragen, sowie Verbrennungsrückstände in der Schwebe halten – Säuren neutralisieren, Wasser einbinden und letztendlich noch Korrosionsschutz bieten. Gefordert sind außerdem Alterungs- und Scheuerbeständigkeit und vor allem eine stabile Viskosität innerhalb eines sehr breiten Temperaturintervalls. Auch im Motor selbst gibt es für die Schmierung unbemerkt Stolpersteine – die Kolbenbewegung sorgt vor allem im alten Boxergehäuse, vor Modelljahrgang 1981, für schäumendes Öl und Panschverluste. Um vorzeitigem Verschleiß vorzubeugen, sollte bei hoher Belastung und hohen Drehzahlen die Wechselintervalle verkürzt werden.

Methoden, wie die schwere Aufgabe – ständig wechselnde Belastung, ob im Gelände, im Stau oder bei Dauervollgas – besser zu meistern ist, haben uns auf allerlei Ideen und Produkte gebracht, die auch dem Fahrer das Leben und die Wartung erleichtern. Der Siebenrock Ölwanndistanzring hilft schlicht und ergreifend durch mehr Öl, das dem Kreislauf zur Verfügung steht. Als Alternative für R 80 G/S und GS sorgt unser Leichtmetall-Nach-

**E >>** To keep the airhead engine always cool and well lubricated at its thermally highly stressed places, good oil in sufficient quantities is necessary. Although the formula of a typical engine oil has constantly changed over the years, its tasks are still the same - then and now. Apart from lubricating and cooling oil needs to seal different components from each other, transfer high forces. Furthermore, it needs to keep combustion residues in suspense, has to neutralize acids, bind water and of course offer some protection against corrosion. It also needs ageing resistance and shear strength, furthermore a constant viscosity within a broad temperature interval. Even within the engine there are a few unnoticed obstacles: Especially in pre-1981 BMW air-head engines, piston movement causes oil foam and churning losses. To keep wear and tear at bay, oil change intervals need to be shortened at high loads and high revs.

Methods, how to master this duties – constantly changing loads offroad, in traffic jams or at full throttle - need to be found. So we thought of all kinds of products, to make life and maintenance easier for any rider or owner. Our Siebenrock oil sump spacer ring simply helps by increasing oil capacity, which provides the circuit with more lubricant. As an alternative for R 80 G/S and GS models, our all light-metal aftermarket cooler provides a steadily optimized temperature for the oil to work. Just as simple solutions are often the best one, this can be proved by our oil filler funnel: An all-clean item, as it is screwed into

**I >>** Affinché il motore boxer raffreddato ad aria rimanga sempre ben "fresco" e sia lubrificato in modo ottimale in tutti i punti sottoposti a sforzi elevati è necessaria una sufficiente quantità di olio di buona qualità. Nel caso la composizione di un classico olio per motore sia cambiata nel corso degli anni, la sua funzione e la sua efficacia non sono naturalmente rimaste quelle originarie: oltre a lubrificare e raffreddare, l'olio deve anche isolare reciprocamente le parti costruttive e naturalmente produrre in tal modo un trasferimento di forze, così come mantenere in sospensione residui di combustione, neutralizzare acidi, incorporare acqua e infine offrire una resistenza alla corrosione. Sono richieste, inoltre, una resistenza all'abrasione e all'usura, ma anzitutto una viscosità stabile nell'ambito di un intervallo di temperature molto ampio. All'interno del motore, peraltro, sono presenti delle irregolarità poco visibili durante il movimento del pistone, principalmente in vecchi modelli di motori boxer precedenti le serie del 1981, e ciò produce una schiumosità dell'olio e perdite dovute all'agitazione, con effetti sulla lubrificazione. Per prevenire un'usura prematura, in caso di regimi intensi e sforzi, così come un numero di giri elevato, gli intervalli di cambio devono essere ridotti. I metodi, così come il difficile compito di controllare la costante variazione dell'impiego e dello sforzo, sia su terreno, sia negli ingorghi oppure al massimo regime, ci hanno fornito ogni genere d'idee e prodotti che rendono al guidatore la manutenzione più semplice e gli semplificano la vita. L'anello distanziatore della coppa dell'olio Siebenrock



rüstkühler dafür, dass der Schmierstoff stets in optimaler Temperatur arbeitet. Dass gerade einfache Lösungen oft die praktikabelsten sind, zeigt unser Ölneinfülltrichter: Eine saubere Sache, denn er wird eingeschraubt und verrutscht nicht – klein, handlich und stabil, ideal für unterwegs und in der heimischen Garage.

Was Ölqualitäten und deren Eigenschaften betrifft – da wissen unsere langjährigen Partner von Liqui Moly bestens Bescheid, wir haben sie zu Themen befragt, die unseren Kunden auf den Nägeln brennen.

#### **Klassische luftgekühlte BMW-Boxermodelle sind langlebige, gepflegte Fahrzeuge, die aber für optimale Performance das richtige Öl benötigen. Was ist besonders zu empfehlen?**

Für die luftgekühlten 2V-Boxer mit Guss-Zylinder ist ein 20W-50 Motorenöl zu bevorzugen, da solche Guss-Zylinder schneller verschleißt als die ab September 1980 verbauten Nikasil-Zylinder. Für die Nikasil-Zylinder sind 15W-40, 15W-50 und auch 20W-50 Öle passend.

#### **Welche Additive im Öl empfehlen Sie in die klassischen BMW-Boxermotoren?**

Zur Reduzierung von Reibung und Verschleiß unserer Liqui Moly Motorbike Oil Additive im 125 ml Gebinde, in Dosierung von 4 bis 5% Anteil für Motoren mit Trockenkopplung. Zur Reinigung des gesamten Motorenölkreislaufs beim Ölwechsel gibt es das Liqui Moly Motorbike Engine Flush im 250 ml Gebinde. Es wird in betriebswarmem Zustand dem Öl vor dem Ölwechsel zugegeben, danach soll der Motor etwa 10 Minuten im Standgasbetrieb laufen, bevor das Öl gewechselt wird.

#### **Warum gerade diese Additive?**

Das erstgenannte Motorbike Oil Additive reduziert Reibung und Verschleiß, ergibt Not-

laufegenschaften und verringert vor allem auch (Kalt-)Startverschleiss – in der Zeitspanne, bis der Öldruck voll aufgebaut ist und das Öl alle Schmierstellen erreicht hat. Die bessere Trennung der Reibpartner ergibt außerdem einen sanfteren und verschleißärmeren Motorbetrieb und auch eine bessere Abdichtung gegenüber den Brennräumen. Dies reduziert den sogenannten Ölseintrag in die Brennräume und somit auch den Ölverbrauch, was wiederum den Abgaswerten und der Kompression zugute kommt.

Motorbike Engine Flush hingegen kann sogar Ablagerungen und Rückstände abtragen. Rückstandsfreie und saubere Motoren arbeiten auch im konstruktiven Sinne besser, vor allem im Bereich der Kolbenringe. Sind diese wieder frei, ergibt dies eine bessere Abdichtung gegenüber Brennraum, damit reduziert sich der Ölseintrag, was wiederum die Kompression verbessert und für kräftigeren und gleichmäßigeren Motorlauf sorgt. Ablagerungen dagegen hindern das Motoröl die Schmierstellen zu erreichen, metallischer Abrieb fördert den Verschleiß. In sauberen Motoren kann das Motorenöl ungehindert die Schmierstellen erreichen.

#### **Was bedingt, was fördert bzw. verhindert den Alterungsprozess im Motor? Kann der Fahrer durch Maßnahmen dazu positiv oder negativ beitragen?**

Wichtig ist, dass Motoren eher mit geringer Last warm gefahren werden und erst ab einer Motoröl-Temperatur von über 60 °C zunehmend belastet werden. Der optimale Motoröl-Temperaturbereich liegt zwischen 80 und 90 °C und soll bei Dauerbetrieb möglichst auch in diesem Intervall liegen. Mit zunehmend höherer Temperatur verschleissen Motorenöle schneller - die kritische Temperatur beginnt ab 120°C, dann beschleunigt sich die Alterung des Öls und ein vorzeitiger Ölwechsel ist zu empfehlen. Der Siebenrock

the crankcase – small, handy and stable, ideal for touring as well as at home in the workshop.

Concerning oil quality and their characteristics our long-term partner Liqui Moly know things very well. We asked them about issues our customers are dying to discuss.

#### **Classic BMW airheads are long-term, neat machines, which need the right oil for best performance. What do you suggest?**

For air-cooled BMW Boxer engines with cast-iron barrels a 20W-50 engine oil has to be preferred, as their liners wear quicker than later nicasil-coated ones, which were fitted from September 1980 onwards. For those coated cylinders 15W-40, 15W-50 and also 20W-50 oils are suitable.

#### **Which oil additives do you prefer for those classic BMW engines?**

For friction and wear reduction our Liqui Moly Motorbike Oil Additive is available in 125 ml containers, in dosages at 4 to 5% for dry clutch engines. To clean the complete engine oil circuit at oil changes there is Liqui Moly Motorbike Engine Flush, available in 250 ml packages. With the engine warmed up, it needs to be added to the oil before it is being changed. After adding, the engine has to be run at idle speeds for about 10 minutes before the oil is changed.

#### **What's so special about these additives?**

The earlier-mentioned Motorbike Oil Additive reduces friction and wear, also giving emergency running features. It also lowers wear during cold starting – in a time span, until full oil pressure is gained and the oil reaches all lubrication points. A better separation of both friction partners results in smoother and

hard-wearing engine operation.

Also, it improves the seal to the combustion chamber. This reduces the so-called oil entry within the combustion chambers thus reducing the oil consumption. Which, in terms, gives out less emissions and improves compression.

Motorbike Engine Flush, on the other side, is able to ablate residues and debris, Clean and residue-free engines certainly do run better – as they are intended to in their sense of construction, especially in the piston ring area. Are these grooves free of debris, it also strengthens sealing to the combustion chamber and there is less oil entry – compression improves, which makes for a more powerful and more consistent engine operation. Debris obstruct engine oil and keep them from reaching the lubrication points, metal residues support wear. In a clean engine oil can easily reach all the necessary lubrication spots,

#### **What triggers, supports or prevents the ageing process inside the engine? Is there anything the ride can contribute – in a positive or negative way?**

The most important thing is let an engine warm up with only little load. At a rising temperature – over 60 °C – it can take up stress. The best engine oil temperature is within a range from 80 to 90 °Celsius. Continuously revved, it should always be within that temperature. With more heat engine oils do wear quicker – a critical temperature starts at 120°C. Ageing of the engine oil then speeds up, and an earlier oil change is to be preferred.

The Siebenrock oil sump spacer ring allows to increase oil quantity in the sump – up to one extra litre. This lowers the oil temperature a few degrees thus being a perfect addition. Furthermore, Siebenrock offers – also as an alternative to the sump spacer ring – various oil

supporta in modo semplice e lineare con maggior olio, affinché ci sia disponibilità sufficiente per il circuito. Come alternativa per l'R 80 G/S e GS, il nostro radiatore termico addizionale di metallo leggero fa sì che il materiale lubrificante lavori sempre alla temperatura ottimale. Sono proprio le idee semplici, quelle più impiegabili, lo dimostra, infatti, il nostro imbuto per il rabbocco dell'olio: una soluzione lineare, basta avvitare e non si sposta più, né scivola, è piccolo, maneggevole e stabile, ideale per i viaggi oppure nel garage di casa.

Per quanto riguarda le qualità dell'olio e la loro composizione, i nostri partner pluriennali conoscono bene Liqui Moly e abbiamo posto domande riguardo a temi che, in effetti, interessano tanto ai nostri clienti.

*I modelli boxer BMW classici raffreddati ad aria sono veicoli curati e di lunga vita, che tuttavia per delle prestazioni d'alto livello richiedono un olio adeguato. Cosa si può consigliare in particolare?*

Per i modelli boxer 2V raffreddati ad aria con cilindro di ghisa è da preferire un olio per motore 20W-50, poiché tali cilindri di ghisa si usurano più rapidamente rispetto a quelli realizzati con la lega Nikasil dal 1980. Per i cilindri di Nikasil gli oli più adatti sono 15W-40, 15W-50 e anche il 20W-50.

*Quali additivi per l'olio consiglia lei in questi motori boxer BMW classici?*

Per la riduzione dell'attrito e dell'usura, il nostro Liqui Moly Motorbike Oil Additive nel contenitore da 125 ml, con dosaggi percentuali del 4 fino al 5% per motori con frizione a secco. Per la pulizia dell'intero circuito dell'olio del motore, al momento del cambio del motore, c'è il Liqui Moly Motorbike Engine Flush nel contenitore da 250 ml. È aggiunto in uno stato di funzionamento a caldo all'olio, prima del cambio dell'olio, quindi il motore deve funzionare al minimo, prima che l'olio sia cambiato.

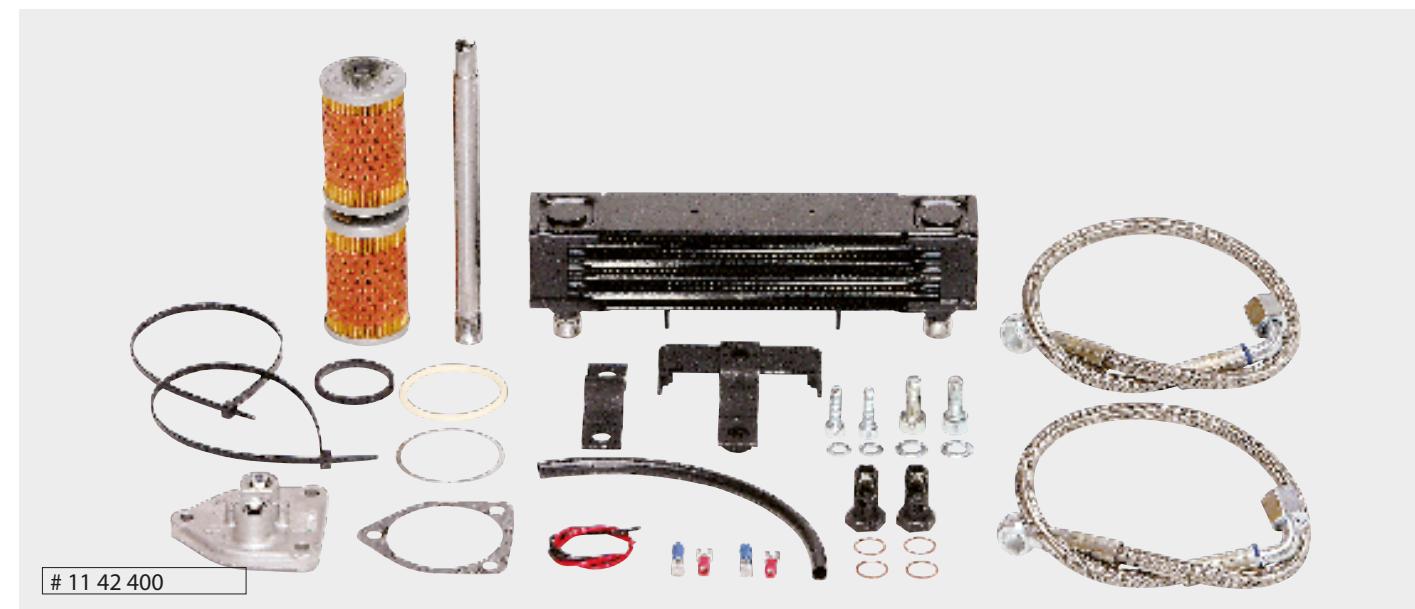
#### *Perché proprio quest'additivo?*

Il primo Motorbike Oil Additive menzionato riduce l'attrito e l'usura, presenta caratteristiche valide in funzionamento d'emergenza e riduce anzitutto anche l'usura derivante dallo start a freddo, nell'intervallo in cui la pressione dell'olio si avvia a raggiungere la pressione piena e raggiunge tutti i punti di lubrificazione. La migliore separazione tra gli elementi di frizione produce, inoltre, un regime di funzionamento del motore con usura ridotta e più lineare, così come un migliore isolamento tra le camere di combustione. Ciò riduce l'immissione d'olio nelle camere di combustione e quindi anche il consumo dello stesso che è infine un vantaggio anche in rapporto ai valori delle emissioni dei gas combusti e della compressione. Motorbike Engine Flush, invece, può persino rimuovere sedimenti e residui. I motori senza residui e puliti funzionano anche costruttivamente meglio, soprattutto nella zona delle fasce elastiche. Se queste lavorano liberamente, l'isolamento è migliore riguardo alla camera di combustione, in tal modo si riduce l'immissione di olio e ciò migliora la compressione e il funzionamento del motore risulta più stabile e anche la potenza incrementa. I sedimenti, al contrario, impediscono che l'olio del motore raggiunga i punti di lubrificazione e l'abrasione metallica provoca l'usura. Nei motori puliti l'olio del motore può raggiungere facilmente i punti da lubrificare.

*Cosa condiziona, provoca o evita il processo di logorio e invecchiamento del motore? Il guidatore può forse intraprendere misure con effetti positivi o negativi?*

È importante che i motori siano fatti funzionare piuttosto con sforzo minimo all'inizio e solo quando la temperatura dell'olio nel motore aumenta e supera i 60 °C è possibile impiegare una potenza maggiore con aumento crescente. L'intervallo di temperatura ottimale dell'olio del motore è compreso tra 80 e 90 °C e dovrebbe trovarsi probabilmente tra questi valori





Ölwannendistanzring sorgt für eine größere Ölmenge im Sumpf - bis zu 1 Liter mehr Öl kann dort „gebunkert“ werden. Damit wird die Öltemperatur um einige Grad reduziert, also die perfekte Ergänzung. Siebenrock hat - auch als Alternative zum Distanzring - verschiedene Ölkühler im Angebot, die durch ein Thermostat gesteuert werden.

#### **Was sind die wesentlichen Vorteile dieser zusätzlichen Ölkühler?**

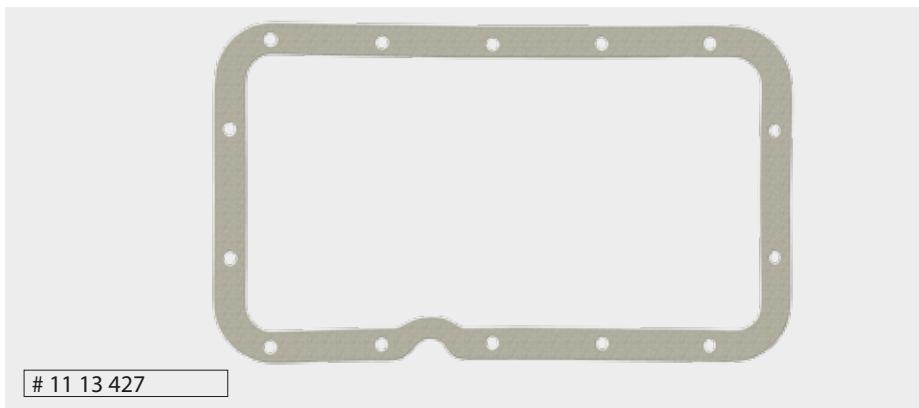
Natürlich kommt es dabei immer auf die Umgebungstemperatur an. Allgemein gilt: Durch den thermostategesteuerten Ölkühler wird die Betriebstemperatur viel schneller erreicht und bei einer Öltemperatur um die 95°C öffnet das Thermostat und nimmt wesentlichen Einfluss auf die Kühlung des Schmierstoffs.

coolers, controlled by a thermostat.  
*What are the advantages of these items?*

This is very much down to the environmental temperature. In general one might say: Due to the thermostat control the working temperature of the engine can be reached a lot earlier. As it reaches 95°C, the thermostat, which is a temperature valve, opens and has a substantial effect on cooling of the lubrication fluid.

anche in regime di funzionamento costante. A temperature crescenti i motori si usurano più rapidamente, la temperatura critica inizia a partire da 120°C, in seguito l'olio degrada sempre di più e invecchia, in tale caso è consigliabile un cambio dell'olio. L'anello distanziatore della coppa dell'olio Siebenrock permette una quantità d'olio maggiore nel fondo, fino a un litro, che può essere lì "conservato". In questo modo la temperatura dell'olio viene ridotta di alcuni gradi, una integrazione perfetta, quindi. *Siebenrock offre, inoltre, come alternativa all'anello distanziatore, diversi radiatori di raffreddamento dell'olio, controllati da un termostato. Quali sono i vantaggi di questo radiatore dell'olio addizionale?*

Dipende naturalmente sempre anche dalla temperatura ambiente. In generale vale quanto segue: grazie al radiatore dell'olio controllato dal termostato la temperatura di funzionamento è raggiunta più rapidamente ed a una temperatura dell'olio di circa 95°C il termostato si attiva e agisce decisamente sul raffreddamento del lubrificante.





# HELmut DÄHNE

**D >>** Fast synchron schwingen drei Männer einer Familie das rechte Bein über die Sitzbank ihrer Motorräder. Drei Generationen, drei Motorräder, ein Ziel: Bruttig-Fankel, das kleine Weindorf im Landkreis Cochem-Zell. Die Exkursion endet am Restaurant „Altes Zollhaus“. Das Fachwerkhaus bietet den idealen Platz, die Eindrücke einer solchen Tour zu verarbeiten. Joshua, mit 16 der jüngste des Trios, nennt eine Yamaha WR 125 R sein Eigen. Er steht auf den YouTube Helden „Querly“, dessen Videos von Millionen Teenagern aufgerufen werden. Tim, sein Onkel, ist 34 Jahre alt und stolzer Besitzer einer BMW S 1000 RR. Logisch, dass er Markus Reiterberger als Vorbild hat. Der Ex-Superbike-WM-Pilot feierte 2017 seinen dritten IDM Titel auf BMW. Giacomo Agostini, der quirlige „Ago“, hingegen ist der Held des 69-jährigen Opas Manfred, der einer BMW R 80 G/S die Sporen gibt. Kaum am Restaurant angekommen, beginnen schon die Benzingespräche. Der ultimative deutsche Motorradheld ist Gesprächsthema Nr. 1. Die Altersunterschiede und die Geschmäcker der „Familien-Gang“ scheinen zu groß zu sein, um auf einen gemeinsamen Nenner zu kommen. Toni Mang, Jonas Folger, Ralf Waldmann und noch weitere Namen werden erwähnt. Doch mit nur einem können tatsächlich alle drei Generationen etwas anfangen: Helmut Dähne!

Der fünfzehnfache Deutsche Meister In der 1000er-Klasse der Deutschen Serien-Meisterschaft, mit dem legendären roten Lederanzug, hat Geschichte geschrieben und schreibt

**E >>** Nearly synchronic three men from a single family swing their tight leg over the motorcycle seats. Three generations, three bikes, one destination: Bruttig-Fankel, a little vineyard village in the district of Cochem-Zell. The ride ends at the restaurant „Altes Zollhaus“. Definitely the timbered house offers an ideal place to process the impressions of such a tour. Joshua, at 16 youngest of the three, owns a Yamaha WR 125 R. YouTube heros like „Querly“, whose videos are watched by millions of teenager, are his favourites . Tim, his uncle, is 34 years old and proud owner of a BMW S 1000 RR. No wonder his is fond of Markus Reiterberger. The former Superbike WC-rider celebrated 2017 his third IDM victory on BMW. Giacomo Agostini, known as lively „Ago“, is the hero of 69 year-old granddad Manfred, who guides a BMW R 80 G/S. Just after they arrived at the restaurant, motorcycle talk immediately commences. The greatest motorcycle hero soon reveals as the discussion topic. Age differences and preferences seem too far apart to find a common denominator. Toni Mang, Jonas Folger, Ralf Waldmann and lots of other names are mentioned. But there is only one all three generations know about and the only one who means something to all of them: Helmut Dähne!

Being German Champion in the 1000 cc Road Racing class for 15 times, still wearing his legendary red leathers, he definitely made history and still does. In 2016 the Bavarian, born 1944 in Altenmark, returned aboard his BMW R 90 S to the Isle of Man, where 40

**I >>** Quasi contemporaneamente tre uomini della stessa famiglia sollevano la gamba destra per scavalcare la sella della loro moto. Tre generazioni, tre moto, un'unica meta: Bruttig-Fankel, la cittadina del vino della regione di Cochem-Zell. La gita ha termine al ristorante „Altes Zollhaus“. La casa a graticcio offre la cornice ideale per discutere le impressioni della gita. Joshua, che ha 16 anni ed è il più giovane dei tre, possiede una Yamaha WR 125 R. È un ammiratore della star di YouTube „Querly“, il cui video è stato visto da milioni di ragazzi. Tim, lo zio, ha 34 anni e guida una BMW S 1000 RR. Il suo modello di riferimento, è chiaro, è Markus Reiterberger. L'ex-pilota dei campionati mondiali di superbike ha conseguito nel 2017 il suo terzo titolo nell'IDM con una BMW. Giacomo Agostini, denominato Ago, è invece l'eroe del nonno Manfred, 69 anni, che cavalca una BMW R 80 G/S. Sono appena arrivati al ristorante che iniziano a discutere di moto. Il campione tedesco di moto è al centro della conversazione. La differenza di età e di gusti del terzetto è troppo grande per poter trovare un comune denominatore. Si citano Toni Mang, Jonas Folger, Ralf Waldmann e altri ancora. Ma solo su uno concordano tutte e tre le generazioni: Helmut Dähne!

Il campione tedesco che si è aggiudicato per 15 volte il titolo di campione tedesco della classe 1000 c.c. dedicata a moto derivate dalla produzione di serie, con la sua inconfondibile tuta rossa ha fatto storia e la fa ancora. Il pilota bavarese nato nel 1944 ad Altenmark è ritor-





sie immer noch. Erst 2016 kehrte der 1944 in Altenmark geborene Bayer mit seiner BMW R 90 S auf die Isle of Man zurück, mit der er 1976 die Tourist Trophy in der Klasse Production TT zusammen mit Otto Butenuth für sich entscheiden konnte. In der „Lap of honor“ konnte Dähne unter dem Applaus zahlreicher Zuschauer noch einmal die Strecke abfahren, auf der er vor seinem Sieg bereits fünf Mal angetreten war. In den Köpfen deutscher Motorradfahrer ist Dähne natürlich als ewiger Rekordhalter auf der Nürburgring-Nordschleife bekannt und nicht zuletzt auch, weil er mit beachtlichen 61 Jahren bei den 1000 Kilometern in Hockenheim 2006 noch einmal auf dem Podest stand.

Neben dem Racer Dähne gab und gibt es auch Dähne, den Techniker. Obwohl es sein ursprünglicher Traum war, in der Fliegerei Fuß zu fassen, begann er eine Lehre in der Rennsportabteilung von BMW. Die anschließende Karriere kann man nicht anders als beispiellos bezeichnen. Dähne war als Renn- und Testfahrer in die Entwicklung der /5-Reihe involviert, um nur ein Beispiel zu nennen. Außerdem arbeitete er zusammen mit Größen vom Schlage eines Hans-Werner von der Marwitz.

1974 verließ Dähne BMW und wechselte nach langer Überlegung zum Reifenhersteller Metzeler. Zusammen mit dem damaligen

years ago he had won the Tourist Trophy in the production TT class, together with Otto Butenuth. In a „Lap of honor“ Dähne could ride under great applause the route which he had already entered five times before his victory. For German motorcyclists, however, Helmut Dähne will always remain the steady record holder on the Nürburgring's Nordschleife. After all, he lately managed at a remarkable age of 61 to stand on the podium at the 1000 km of Hockenheim in 2006. Apart from the Racer Dähne there was – and still is – always Dähne the technician. Although his initial dream was to get a job in aviation, he started an apprenticeship at the BMW Racing department. His subsequent

career can be called nothing else than unparalleled. Dähne was racer and test rider during the development of the /5-series and thus very involved in it – just to name an example. Furthermore, he worked together with engineers of the caliber of Hans-Werner von der Marwitz.

1974 Dähne left BMW and after careful consideration he changed over to work for tire manufacturer Metzeler. Together with Dr. Peter Kronthaler, these days current R&D boss, the Bavarian propelled the development of the road tires. As top-notch rider he gave directions to the brand's evolution. After a short break as press boss for Suzuki he returned to



nato nel 2016 con la sua BMW R 90 S sull'isola di Man dove aveva conquistato nel 1976, in coppia con Otto Butenuth, il Tourist Trophy nella classe Production TT. Tra gli applausi dei numerosi spettatori, Dähne ha effettuato un "giro d'onore" sulla pista, sulla quale, prima della vittoria, aveva gareggiato già cinque volte. I motociclisti tedeschi ricordano Dähne naturalmente come detentore del primato sul giro al Nürburgring-Nordschleife e anche per essere salito sul podio, a ben 61 anni, della 1000 chilometri di Hockenheim nel 2006.

Ma Dähne non era e non è solo un pilota motociclistico, è anche un tecnico. Sebbene originariamente avesse sognato di diventa-

re pilota di aerei, iniziò un apprendistato nel reparto Competizioni sportive della BMW. Ne seguì una carriera che non si può far altro che definire senza confronti. Dähne ha partecipato come pilota su pista e come collaudatore allo sviluppo della serie 5, tanto per citare solo un esempio. Ha inoltre lavorato con personalità del calibro di Hans-Werner von der Marwitz.

Nel 1974 Dähne lasciò la BMW e passò, dopo aver ponderato a lungo questa decisione, al produttore di pneumatici Metzeler. Insieme con il Responsabile Sviluppo, Dr. Peter Kronthaler, collaborò allo sviluppo di pneumatici per strada. Grazie alla sua grande esperienza





Entwicklungschef Dr. Peter Kronthal er trieb der Bayer die Entwicklung von Straßenreifen voran. Als Top-Pilot gab er natürlich die Entwicklungsrichtung der Marke vor. Nach einem kurzen Auftritt als Pressechef von Suzuki, ging es wieder zurück zu Metzeler, wo Dähne bis zur Rente in der Öffentlichkeitsarbeit tätig war.

Aber was heißt schon Rente bei einem wie Dähne? Noch immer steht er bereit, wenn jemand etwas über Metzeler Reifen erfahren will und noch immer werkelt er in seiner privaten Werkstatt an seinen heiß geliebten Boxermotoren. Selbst von Fahrtrainings kann er als Instruktor nicht die Finger lassen. Helmut Dähne: auch mit über 70 Jahren noch kein bisschen leise!

Metzeler where he worked for public relation until his pension.

However – the word pension does not mean a lot for a guy like Helmut Dähne. He is still up front if anyone wants to know something about Metzeler tires – and still wields spanners in his private workshop, working on his beloved Boxer airheads. Still, as an instructor he even won't stay away from rider trainings – mind you, at over 70 years he is certainly not a silent guy!

come pilota influenzò naturalmente in modo decisivo l'orientamento del marchio. Dopo un breve intervallo come Responsabile Ufficio Stampa alla Suzuki, Dähne ritornò alla Metzeler, dove lavorò fino al suo pensionamento nel reparto Relazioni Pubbliche.

Ma cosa significa andare in pensione per uno come Dähne? È sempre disposto a rispondere a domande inerenti gli pneumatici Metzeler e nella sua officina continua a lavorare sui suoi amati motori boxer. E anche come istruttore di guida non sa mai dire di no! Helmut Dähne: anche con i suoi più di 70 anni non è ancora disposto a lasciare la scena!









# BACKPACK

**D>>** Wer seine BMW mit einer Siebenrock-Hecktasche aus Leder ausstattet, setzt ein klares Statement in Optik und Qualität. Ob als robuste Werkzeugtasche oder stylischer Behälter fürs kleine Gepäck – die Neuauflage des klassischen BMW-Gepäckstücks zieht viele Blicke auf sich und bewährt sich auch im Alltag bestens. Der vielseitige Klassiker wird bei Rox Hamann im bayrischen Hofstetten nach alter Tradition gefertigt.

Das Familienunternehmen wurde bereits 1890 von Josef Hamann als „Geschäft für Lederwaren“ gegründet und verfügt somit über mehr als 100 Jahre Erfahrung im Umgang mit Leder. Wir haben dem Kofferspezialisten über die Schulter geschaut und konnten live erleben, wie viel Know-how und Sorgfalt für die Herstellung der Siebenrock Hecktasche aus Leder nötig sind.

**E>>** Equipping your BMW with a Siebenrock-rear leather bag makes a precise statement for visual appearance and quality. If it's used as a rugged toolbox or even as a stylish repository for luggage – this reissue of a true classical BMW-baggage item draws all eyes and proves its reliability in everyday use. This versatile classic is manufactured in Hofstetten, Bavaria, according to ancient tradition.

The family business was founded 1890 by Josef Hamann, these days as „leatherware shop“ thus looking back to more than 100 years of experience for handling leather. We had a look over the shoulders of those luggage specialists and could experience their care and Know-how right in front of us. There is a lot of it necessary to manufacture a Siebenrock leather rear bag.

**I>>** Chi equipaggia la propria BMW con una borsa di pelle Siebenrock, pone un chiaro accento sul design e sulla qualità. Che sia una resistente borsa degli attrezzi o un contenitore stiloso per poche cose, la nuova versione del classico bagaglio BMW attira molti sguardi e dà ottima prova di sé anche nella quotidianità. Questo versatile classico viene prodotto da Rox Hamann ad Hofstetten, in Baviera, secondo l'antica tradizione.

Quest'azienda familiare fu fondata nel 1890 da Josef Hamann come „negozi di pelletteria“ e ha quindi più di 100 anni di esperienza nel settore. Abbiamo tenuto d'occhio questi esperti pellettieri e abbiamo potuto constatare quanto know-how e quanta cura siano necessari per produrre la borsa da moto Siebenrock.





Am Anfang steht die Auswahl des richtigen Materials, denn Leder ist nicht gleich Leder. Weil die fertige Tasche besonders robust und langlebig sein soll, kommt ausschließlich ca. 3 mm starkes Rindsleder zum Einsatz, das dank wasserabweisender Beschichtung zudem wetterfester als normales Leder ist.

Als erstes werden die benötigten Ledersstücke passgenau ausgestanzt, mit den Löchern für die Nieten und die Befestigung versehen und in die spätere Form gefalzt.

First of all the right material needs to be chosen, as leather qualities do differ a lot. As the complete products needs to be utterly robust and long-lasting, only 3mm cowhide is used. It is water-resistant coated which makes it more weather-resistant than usual hide. For a start, all necessary pieces of hide are punched, then holes for all those rivets and for mounts are added – after this, all pieces are seamed into their later, final shape. All these extra-strong seams are made using

All'inizio c'è la scelta del materiale appropriato, perché la pelle non è semplice pelle. Poiché la borsa finita deve essere particolarmente resistente e durare a lungo, viene utilizzato esclusivamente cuoio spesso 3 mm, che - grazie ad un rivestimento idrorepellente - è più resistente alle intemperie rispetto alla pelle normale.

Come prima cosa, le pelli vengono tranciate in modo molto preciso, dotate di fori per i rivetti e per il fissaggio e piegate nella forma che





Die stabilen Nähte entstehen in einem besonderen Verfahren, das heute nur noch wenige Unternehmen beherrschen: Sie werden mit einer sogenannten Kantennähmaschine über Eck vernäht. Dabei liegen die Lederstücke nicht wie sonst üblich flach aufeinander, sondern stehen bereits in dem gewünschten Winkel von ca. 90 Grad zueinander. Der Vorteil für die späteren Besitzer einer solchen Tasche: Weil das Leder bereits beim Vernähen seine endgültige Form hat, ist die Tasche steif, formstabil und damit ideal geeignet für den Einsatz auf dem Motorrad. Zum Schluss wird eine zusätzliche Sicherheitsnaht eingezogen, die von Hand eingefädelt und verknotet wird. Nun müssen nur noch die Verschlussgurte angebracht werden, die aus dem gleichen unverwüstlichen Material bestehen wie die Tasche selbst. Stabile Nieten und Schnallen sorgen dafür, dass der Deckel stets gut verschlossen bleibt. Nach einer letzten, sorgfältigen Qualitätskontrolle ist die Siebenrock-Hecktasche bereit für den Versand nach Wendlingen.

a special process which today is only mastered by a very few companies. Pieces are diagonally sewed using so-called "edge sewing machines". For stitching all leather pieces are not placed above each other, but already in a 90 degree angle. This makes, however, quite a difference for the owner. As the hide gets its final shape whilst being sewed, it keeps its shape easier and gets more stiffness – ideal for the use on a motorbike.

Finally a supplementary security seam needs to be drawn, all threaded and knotted manually. Now there are only the locking straps to be fitted, which are made from the same indestructible material as the bag itself. Strong rivets and buckles make sure the lid is always firmly closed. After its final but careful quality control the Siebenrock rear bag is ready for dispatch to Wendlingen.

prenderanno successivamente. Le resistenti cuciture vengono fatte secondo un procedimento particolare che oggi solo poche aziende padroneggiano: vengono cucite negli angoli con una cosiddetta macchina da cucire bordatrice. Per questo le pelli non sono disposte piatte come al solito, una sopra l'altra, bensì si trovano già ad un angolo di circa 90° l'una dall'altra. Il vantaggio per i futuri proprietari di una tale borsa è che, poichè la pelle ha la sua forma finale già quando viene cucita, la borsa è rigida, robusta e perciò ideale per essere utilizzata sulla moto.

Infine viene applicata un'ulteriore cucitura di sicurezza, che viene preparata e annodata a mano. Ora devono essere applicate solo le cinghie di chiusura, che sono fatte dello stesso indistruttibile materiale della borsa. Cuciture e fibbie resistenti fanno in modo che il coperchio rimanga costantemente ben chiuso. Dopo un ultimo, accurato controllo qualità, la borsa Siebenrock è pronta per essere spedita a Wendlingen.





Ausgeliefert wird die Hecktasche mit einer passenden Halteplatte aus Metall, die ebenfalls bei Rox Hamann gefertigt wird. Sämtliche Befestigungsmaterialien sind ebenfalls im Lieferumfang enthalten. Beste Qualität aus einer Hand – made in Germany. Eben ein echtes Siebenrock-Produkt.

Delivery includes a suitable metal base plate, which is also manufactured by Rox Hamann. All fastening items are included. That's best quality from one source, made in Germany – that's why it's a real Siebenrock-Product.

La Bosa Viene fornita con un'appropriata piastra metallica di supporto, anch'essa prodotta da Rox Hamann. Tutti i materiali di fissaggio sono inclusi nella spedizione. La migliore qualità da un unico fornitore - made in Germany. Proprio un vero prodotto Siebenrock.





# 40 YEARS R 100 RS

**D>>** Herzlichen Glückwunsch zum 40sten: Mit der R 100 RS konnte der Designer Hans A. Muth seinen R 90S Erfolg sogar noch toppen – auch optisch sorgte die Konstruktion für geringe Seitenwindempfindlichkeit und kaum Auftrieb bei hohen Geschwindigkeiten. Und – unter der leichten, mehrteiligen Lösung verbarg sich ein Tourenklassiker, der heute noch überzeugen kann

Mehr Wetterschutz, stabileres, seitenwindunempfindlicheres Fahren und weniger Auftrieb – dies waren die Vorgaben, die Hans-Günther von der Marwitz 1975 mit Hans A. Muth besprach. Die beiden waren sich einig, dass das Hoch-

**E>>** Best wishes for the 40th anniversary: With the R 100 RS designer Hans A. Muth could even top his grand R 90 S success. Utterly persuasive by its looks the design ensured little crosswind sensitivity just as minimum uplift at high speeds. Its multipart fairing concealed a touring classic still convincing today

Better weather protection, more riding stability and less sidewind sensitivity - all these matters were discussed in 1975 by Hans-Günther von der Marwitz and motorcycle designer Hans A. Muth. They both agreed on the fact that

**I>>** Tanti auguri per questi 40 anni: con la R 100 RS Hans A. Muth ha potuto addirittura superare il successo della sua R 90S – infatti, anche visivamente, la sua struttura garantisce la minima sensibilità al vento laterale e la quasi totale assenza di spinta verso l'alto. Sotto la soluzione leggera, in più parti, si cela un classico del touring che ancora oggi può destare interesse.

Maggiore protezione dalle intemperie, una guida più stabile e insensibili al vento laterale e con una spinta minore – questi erano i prerequisiti che Hans-Günther von der Marwitz discusse con mit Hans A. Muth nel 1975. I due erano d'accordo sul fatto che le oscillazioni alle alte velocità della 900 erano da attribuire al rivestimento rigido sul manubrio. Le prove nel tunnel del vento furono essenziali per il responsabile dello sviluppo ed ex-collaboratore della Porsche von der Marwitz, una nota visivamente rilevante per Muth, importante anche per la sicurezza. Ne





geschwindigkeitspendeln der 900er einzig auf das Konto der lenkerfesten Verkleidung ging. Versuche im Windkanal waren für den Leiter der Entwicklung und ehemaligen Porsche Mitarbeiter von der Marwitz essentiell, eine optisch markante Note für Hans A. Muth neben dem Sicherheitsaspekt wichtig. Heraus kam eine Tausender, die als Flaggenschiff das passende Kürzel RS (Reise Sport) verwenden durfte – bis dato dem Rennsport vorbehalten. Und wie es passte: Wohl kaum eine BMW hat bei der Pressevorstellung im verregneten Murnau für mehr Verblüffung gesorgt - denn alle Testfahrer konnten trocken wie noch nie absteigen.

Selbstverständlich ist die vollverkleidete BMW R100 RS mit Handlinierung nicht einfach eine aufgebohrte R 90 S im neuen Gewand. Da die Unfallbilanz bei Motorrädern Mitte der Siebzigerjahre mit steigender Tendenz alarmierend zugelegt hatte, waren aktive Sicherheitsmaßnahmen der Hersteller oberstes Gebot. Der Rahmen erhält hinsichtlich der Fahrstabilität neue Knotenbleche an Schwinge und Steuerkopf, eine Querverbindung zwischen vorderem Rahmenrohr und Lenkkopf sorgt dort für Ruhe. Bei Teves in Frankfurt wird die Scheibenbremse samt RS-typischen, blau eloxierten Pendelsätteln entwickelt, auch am Hinterrad des Flaggschiffs neuen Modellpalette soll anstelle der Simplex trommel bald eine gelochte 260mm-Scheibenbremse verzögern.

Unter Gerd Wirth wird der Motor überarbeitet – dort ist zunächst eine Änderung der Kurbelhausentlüftung fällig, um den Ölverbrauch zu senken. Auch getriebeseitig soll die neue /7-Generation einen Komfortsprung vorweisen – die fünf Gangstufen sind nun mit weniger Kraft einzulegen, der Ludwigsburger Getriebespezialist Getrag arbeitet mit Hochdruck an Geräuschminderung und besserer Schaltbarkeit. 11200 DM sind für das vollverkleidete Paradeperd eine Menge Holz, trotzdem greifen die Kunden zu. Häufig gleich mit dem richtigen Fernreise-Zubehör – da wird

that high speed wobbles were caused by the handlebar-mounted fairing. Tests in the wind channel were essential for development boss and former Porsche-engineer von der Marwitz, an optical striking sign was important for Muth, apart from safety issues. The outcome was a 1000cc machine, which was allowed to use the abbreviation RS (Reise Sport) – out of question up to then, as only to be used for racing issues and names. It certainly suited the new machine: Unlike any BMW before, the R 100 RS had truly amazed the press during its rainy day-launch in Murnau - as all the test riders were able to stay as dry as a bone.

As a matter of fact, the full fairing R 100 RS with lining isn't just a big-bore R 90 S in new clothes. By the Mid-70s the number of accidents rose at an alarming rate, so active security was a must for motorcycle manufacturers. For extra stability the frame was fitted with extra strong gussets at the swingarm and its steering head, a connecting tube between the front downtube and the steering head helped there for extra strength. Improved disc brakes, the typical blue anodized RS calipers, were developed at Teves (ATE) in Frankfurt. Even at the rear of this new flagship and its new model range the Simplex drum brake was soon to be replaced with a perforated 260mm single disc. Supervised by Gerd Wirth, the engine was completely reworked – first of all, the engine breather system had to be changed to keep oil consumption at bay. The all-new /7-generation was meant to offer more comfort – the five gears could then be shifted with little effort. Getrag, the Ludwigsburg-based gearbox specialist, worked full-steam on noise and shifting matters. 11200 Euros were quite an amount for the full fairing showpiece, still the customers were keen to buy it. Often orders included the right long-journey accessories - instead for the series single-seat a more comfortable dual seat was fitted, and even a luggage system was instantly included for touring.

derivò una 100, che sarebbe diventata l'ammiraglia conservando la sigla RS (Reise Sport), fino a quel momento indicante le competizioni sportive ("Rennsport"). Ecco come è andata: sarà difficile che una BMW abbia destato altrettanto stupore durante la presentazione alla stampa nella piovosa Murnau: infatti tutti i collaudatori scesero completamente bagnati. Naturalmente la R 100 RS, completamente rivestita nella sua livrea, non è semplicemente una R 90 S forata sotto nuove spoglie. Poiché l'aumento degli incidenti in moto stava destando allarme alla metà degli anni '70, anche le misure di sicurezza attive erano una priorità per il produttore. Anche il telaio presenta nuove piastre di rinforzo sul braccio e sulla testa di comando, mentre un giunto trasversale tra il tubo anteriore del telaio e la testa della colonna dello sterzo assicura una maggiore silenziosità. Alla Teves di Francoforte si sviluppano i freni a disco di tutti i modelli RS, le ganasce anodizzate blu e anche sulla ruota posteriore dell'ammiraglia della nuova gamma di modelli sarà presto installato un freno a disco forato da 260 mm al posto del tamburo semplice.

Sotto Gerd Wirth sarà rielaborato il motore – specialmente per quanto riguarda la modifica del carter di ventilazione per ridurre il consumo di olio. La nuova generazione /7 deve presentare un avanzamento per la comodità anche per quanto riguarda la trasmissione – le cinque marce possono essere innestate con minore forza, lo specialista in cambi di Ludwigsburg, Getrag, lavora alacremente per ridurre la rumorosità e migliorare la scorrevolezza del cambio. 11.200 marchi per questo pezzo da parata completamente rivestito sono una bella somma, ma i clienti ne approfittano ugualmente. Spesso già accessoriata con gli accessori adatti per i lunghi viaggi, poiché al posto del sedile monoposto di serie può essere allestita con un comodo sedile bi-posto, anche il sistema di valige non deve mai mancare per i tour.





anstelle der serienmäßigen Einmann-Sitzbank mit einer bequemen Doppelten nachgerüstet, auch das Koffersystem darf zum Touren nicht fehlen.

Die Zeitschrift MOTORRAD kürt den Autobahnrenner 1976 zum „Motorrad des Jahres“. Im Spandauer Werk wird die Gesamtproduktion 1977 von 28 000 auf 30 000 erhöht – rien ne va plus, damit ist das Werk auf Anschlag. Lieferzeiten sind die Regel, dennoch bleibt der silberblaumetallic lackierte 70 PS-Boxer Topseller der Modellpalette – wie zuvor die R 90S. Zur Serienausstattung der RS gehören der Lenkungsdämpfer, aber anfangs noch die Speichenräder. Gussräder, die an den Pressemaschinen verbaut waren, kosten 725 DM extra und sind zunächst noch nicht lieferbar – Lufteinchlüsse bereiten der mit der Produktion beauftragten Firma BBS Kopfzerbrechen, später werden die filigranen Felgen dann in Nürnberg gefertigt.

Eine behutsame Modellpflege begleitet auch die R 100 RS von 1977 bis ins Jahr 1984. Die umfangreichsten Maßnahmen gibt es motorseitig nach den Werksferien 1980. Unter der Leitung von Richard Heydenreich werden dabei viele Bauteile standfester und vor allem leichter gemacht. Ein überarbeiteter Motor mit neuem Gehäuse, verbesserter Kurbelwellen-

MOTORRAD soon picked the Autobahnrenner 1976 as winner of the "motorcycle of the year" competition. Over at the manufacturing plant in Spandau near Berlin, 1977 production was

raised from 28 000 to 30 000 machines – rien ne va plus, production was then running flat out.

Delivery periods were pretty common, but still the 70 hp light blue metal-painted machine

remained topseller of its model range – just like the R 90S some years ago.

Standard equipment on the RS was the steering damper, at first even spoke wheels were still included. Cast wheels, on which the press machines ran, did set you back 725 DM on top of the asking price, but were not available for some time – air pockets gave the supplier BBS a hard time, later wheels were manufactured in Nürnberg.

Slowly but steadily gentle model-care steps accompanied the R 100 RS from 1977 to 1984. En-

ginewise the most extensive measurements were carried out after the works holidays of 1980.

Led by Richard Heydenreich, all components were reworked for more strength and less weight.

The redesigned engine had a new crankcase, improved crankshaft lubrication and a bigger oil

sump – easy to be recognized with its black cover above the starter motor. Lighter, coated cylin-

MOTORRAD elegge nel 1976 l'Autobahnrenner "Motocicletta dell'anno". Nell'officina di Spandau la produzione totale viene incrementata da 28.000 a 30.000 unità - rien ne va plus. Le regole sono i termini di consegna, tuttavia rimane il 70 PS-Boxer celeste metallizzato, il più venduto della gamma dei modelli - come in precedenza l'R 90S. Gli ammortizzatori, ma inizialmente anche i cerchioni, fanno parte dell'allestimento dell'RS. I cerchioni, che venivano presi, costano 725 Marchi in più e non sono immediatamente disponibili - i riempimenti di aria sono un rompicapo per la società BBS delegata alla produzione, successivamente i cerchioni in filigrana vengono fabbricati a Norimberga.

Un restyling prudente del modello accompagna anche l'R 100 dal 1977 al 1984. Dopo le ferie degli operai nel 1980 i provvedimenti più estesi riguardano il motore. Sotto la direzione di

Richard Heydenreich molti componenti vengono resi più resistenti e soprattutto più leggeri.

Un motore rielaborato con il nuovo alloggiamento, una lubrificazione migliorata dell'albero

motore ed una coppia dell'olio ingrandita è riconoscibile anche visivamente dal coperchio mo-

dificato del carter e dal rivestimento verniciato di nero del dispositivo d'avviamento. I cilindri

più leggeri, attualmente rivestiti, sono preposti ad aumentare di tre volte la durata di vita, risulta





schmierung und vergrößerter Ölwanne ist optisch durch den geänderten Kettenkastendeckel und eine geschwärzte Anlasserabdeckung erkennbar. Leichtere, jetzt beschichtete Zylinder sorgen für eine um das dreifache erhöhte Lebensdauer, eine verbesserte Schaltbarkeit ergibt sich dank erleichterter Kupplung, die nun auch wesentlich einfacher zu betätigen ist. Auch die Elektrik ist fit fürs neue Jahrzehnt – mit Hallgeber arbeitet die neue Transistor-Spulenzündung, elektronisch nun auch der Ladekontrollregler. Weniger Geräusche und mehr Durchzug erreichen die neuen 81er Modelle durch ein zweites Interferenzrohr. Schwarz lackierte Festsattelbremszangen ersetzen die ATE-Komponenten, der Bremszylinder arbeitet nun neben dem Gasgriff. Auch dort bemerkte der R 100 RS-Fahrer nun geringeren Kraftaufwand – dank drei kürzeren Zügen mit Verteiler bleiben die 40er Bing-Vergaser länger synchron. Nach 33 648 Maschinen und einer „Classic 500“ Sonderedition soll Ende 1984 mit der R 100 RS eigentlich Schluss sein. 1987 wird in Spandau nochmals nachgelegt – das Loch, das die klassische Vollverkleidete verursacht hat, erscheint für BMW zu Recht groß genug für eine Neuauflage. Knapp über 6000 RS der zweiten Serie werden noch gebaut – übrigens sofort an der Einarmschwinge erkennbar.

der gave an increased, triple lifespan, a much lightened clutch mechanism ensured an improved gear shifting.

Even the electrics were fit for the next millennium - the new transistor ignition was fitted with hall sensors, the regulator did his job electronically. Less noises and more torque were obtained on the 1981 series by fitting a second interference tube. Black Brembo calipers replaced the ATE units, brake cylinders were then fitted at the handlebars next to the throttle. Even there, R 100 RS-riders were certainly aware to save effort - thanks to three shorter distributor-type cables the 40 mm Bing carbs remained their synchrony for a longer time span.

At the end of 1984, it was meant to be „curtains“ for the R 100 RS - after 33 648 machines and „Classic 500“ special edition. However, in 1987 the manufacturer decided on a final batch - the gap which the full fairing machine had left for their fans obviously seemed to be big enough to justify this decision. Just over 6000 RS of this second series have been built - they are easily recognized with their single-side swingarm.

una regolabilità migliorata grazie alla frizione alleggerita, che evidentemente si aziona più facilmente. Anche l'elettronica è adatta al nuovo decennio - con l'Hallgeber funzionava la nuova accensione del transistor, ora elettronicamente anche il regolatore della spia della batteria. I nuovi modelli 81er sono più silenziosi e prendono meno corrente d'aria grazie ad un secondo tubo d'interferenza. Le pinze dei freni verniciate di nero sostituiscono i componenti ATE, il cilindro del freno lavora accanto alla leva dell'acceleratore. Anche qui il motociclista del 100 RS nota un minor dispendio di energia - grazie alle tre fasi più brevi con lo spinterogeno i carburatori della 40er Bing restano sincronizzati più a lungo.

Dopo 33.648 moto ed una "Classic 500" edizione speciale, nel 1984 si è dovuto chiudere anche con l'R 100 RS. Nel 1987 a Spandau ancora una volta - dopo lo strappo che ha prodotto tra i fan la classica superaccessoriata, si ottiene giustizia per la BMW per un nuovo rivestimento. Poco più di 6.000 RS della seconda serie sono ancora fabbricate - riconoscibili del resto dall'ala ad un solo braccio.





## USA

### R 100 RS - 40TH ANNIVERSARY RALLY

D >> 40 Jahre ist es jetzt her, dass BMW mit der vollverkleideten R 100 RS das Segment des Sporttourers begründete. Ein Jubiläum, von dem hierzulande kaum jemand etwas mitbekommen haben dürfte. Ganz anders in den USA: Dort feierten Besitzer und Freunde des Tourenboxers ihr Schätzchen ein ganzes Wochenende lang – als rauschendes Fest und mit einem für hiesige Verhältnisse kaum vorstellbaren Enthusiasmus. Über 200 geladene Gäste reisten ausgerechnet nach Harleysville, Pennsylvania, um die R 100 RS zu zelebrieren und mit Gleichgesinnten ausgelassen zu feiern. Natürlich kein böser Wille, sondern reiner Zufall, denn die drei Tage dauernde, exklusive Geburtstagsparty fand auf dem Privatgrundstück der Organisatoren Todd und Laura Trumbore statt. Und die wohnen nun mal in Harleysville, das an diesem Wochenende im September aber ganz klar zum BMWsville wurde.

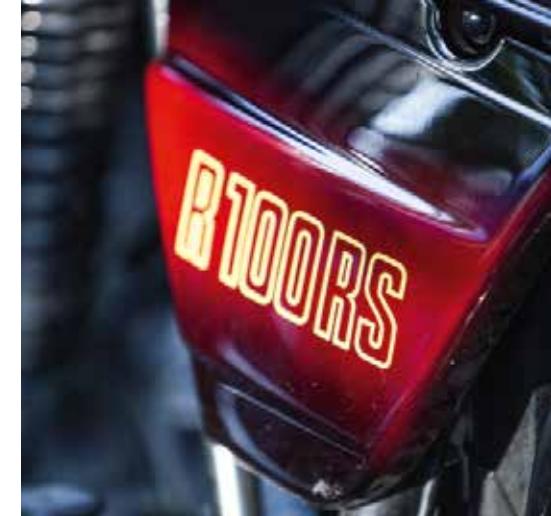
Dass Traditionen in den USA generell einen anderen Stellenwert haben als bei uns, ist bekannt. Trotzdem überraschte uns die pure, ungefilterte Euphorie, die uns schon beim Betreten des Festgeländes entgegen schlug. Hier waren keine „einfachen“ BMW-Fans versammelt, sondern leidenschaftliche, bis in die Haarspitzen mit dem Boxer-Virus infizierte BMW-Jünger. Fast jeder trug einen RS-Schriftzug auf Kappe oder Kleidung spazieren, manche auch dauerhaftere Liebeserklärungen: Ein Teilnehmer hatte z.B. seine Brust mit einem riesigen Tattoo zum Boxermotor umgestaltet. Die Motorräder standen ihren Besitzern in Nichts nach: Von der perfekt

**E >>** It is 40 years since BMW had founded the sports tourer with the launch of the fully-faired R 100 RS. A jubilee, however, which was rather unnoticed here in Germany. In the USA, it was rather different: Owners and friends of the airhead tourer celebrated their famous machine for a weekend – with an amazing party and an enthusiasm hard to imagine for our local means.

More than 200 guests travelled to Harleysville, Pennsylvania, to celebrate the R 100 RS and had a great time with like-minded fans. Of course it was no bad faith but pure coincidence as the exclusive, three-day birthday party took place on the private property of the couple who organized the lot: Todd and Laura Trumbore. They, however, live in Harleysville, which could have been easily christened BMWsville during this very September weekend.

We all know traditions in the USA generally do have another status compared to Europe. Still, this pure, unfiltered euphoria was a surprise facing us right from the first step on the festival area. These people were no „simple“ BMW-fans gathering up, but passionate BMW-followers, infected right up to their hair-ends. Almost everyone wore the RS-logo – on a cap or any other piece of clothing, some even had longer-lasting declarations of love: One of them had his breast embellished to a Boxer engine lookalike with a mighty tattoo. Bikes, however, were not far from their owners: The R 100 RS in perfect shape, series number 001 could be found just as the extremely individual rebuild – it was

**I >>** Sono passati 40 anni da quando la BMW entrò nel segmento sportivo con la R 100 RS completamente rivestita. Un anniversario passato perlopiù inosservato qui da noi. Ma non è stato così negli Stati Uniti: qui i proprietari e fan di questa moto hanno festeggiato il loro tesoro per un fine settimana intero – una vivacissima festa celebrata con un entusiasmo inimmaginabile qui da noi. Oltre 200 ospiti invitati si sono recati proprio a Harleysville, in Pennsylvania, per celebrare la R 100 RS e festeggiare allegramente insieme agli altri fan. Ovviamente non è stato fatto di proposito, bensì si è trattato di un puro caso, perché l'esclusiva festa di compleanno della durata di tre giorni si è tenuta nella proprietà privata degli organizzatori Todd e Laura Trumbore. E di fatto loro vivono a Harleysville, che però durante questo fine settimana di settembre si è ovviamente trasformata in BMWsville. Il fatto che negli USA le tradizioni abbiano un valore completamente diverso che da noi è risaputo. Ciononostante ci ha sorpresi la pura e incontrollata euforia che abbiamo trovato non appena entrati nell'area della festa. Non abbiamo trovato riuniti "semplici" fan della BMW, bensì appassionatissimi amanti della BMW completamente innamorati del loro bolide. Quasi tutti indossavano un cappellino o un alto capo con la scritta RS, alcuni avevano addirittura dichiarazioni d'amore eterne: per esempio uno aveva un tatuaggio gigante del suo bolide sul petto. Le moto non erano seconde a niente per i loro proprietari. C'era di tutto, tutto ciò che conta nell'ambiente: dalla R 100 RS in ottimo stato con il numero di serie





erhaltenen R 100 RS mit der amerikanischen Seriennummer 001 bis zum extrem individualisierten Umbau war alles vertreten, was in der Szene Rang und Namen hat.

Auch beim Rahmenprogramm hatten Todd und Laura keine Kosten und Mühen gescheut. Highlight des Bühnenprogramms waren die Vorträge von Ehrengast Hans A. Muth, dem eigens aus Deutschland angereisten Designer der R 100 RS. Jedes Mal, wenn der Meister ans Rednerpult trat, wurde es mucksmäuschenstill. Die Besucher hingen ihm ehrfürchtig an den Lippen und saugten jedes Wort wie ein Schwamm in sich auf. Hier hatten sie schließlich die seltene Chance, wirkliches Insiderwissen über die Entstehung der R 100 RS zu erfahren – und das auch noch von einem, der maßgeblich daran beteiligt war. Weitere illustre Gäste: Udo Gietl, der 1976 mit einer R 90 S das erste Daytona Superbike Race gewann. Tom Cutter, als Inhaber der Rubber Chicken Racing Garage ein bekanntes Gesicht in der Szene. Mac Kirkpatrick, BMW-Enthusiast und privater Sammler. Mittendrin Jochen Siebenrock, der als Experte und „Heritage Keeper“ für die klassischen BMW-Boxer drei Tage lang Fragen beantwortete, Anregungen und Wünsche für neue Produkte diskutierte und Tipps gab zum Werterhalt des „Kulturgutes“ R 100 RS.

all there, just as everything and everybody wearing a name. Neither did Todd and Laura spare any efforts choosing the right supporting program. Highlights on stage were the lectures of the guest of honour Hans A. Muth, designer of the R 100 RS who had come from Germany for the event. Every time he approached the speaker's desk the room went quiet as a mouse. Respectfully visitors hung on his words and swallowed it with delight. Here they had the rare opportunity to gain inside knowledge on development of the R 100 RS – right from somebody who was significantly involved in it. There were, of course, other illustrious guests – like Udo Gietl, the winner of the first Daytona Superbike Race aboard a R 90S in 1976. Tom Cutter was there, too – he is proprietor of Rubber Chicken Racing Garage and well-known within the BMW scene in the USA. As well as Mac Kirkpatrick, BMW-enthusiast and collector. Inbetween Jochen Siebenrock, who came over as expert and „heritage keeper“ for classic BMW airheads. His three-day duties included answering all sorts of questions about his passion, discussing customer wishes and ideas for new products including giving out hints on value preservation of the cultural asset R 100 RS.

americano 001 alla moto rimodernata ed estremamente personalizzata. Anche per quanto riguarda il programma di intrattenimento, Todd e Laura non si sono fatti mancare niente. L'highlight del programma sul palco sono stati gli interventi dell'ospite d'onore Ehrengast Hans A. Muth, il designer della R 100 RS arrivato appositamente dalla Germania. Ogni volta che il maestro saliva sul podio, improvvisamente calava il silenzio. I visitatori pendevano dalle sue labbra e assorbivano ogni parola come spugne. In fondo qui avevano la rara possibilità di venire a conoscenza di vere informazioni insider sulla nascita della R 100 RS – e in più da una persona che aveva partecipato attivamente alla sua realizzazione. Altri ospiti illustri: Udo Gietl, che nel 1976 vinse la prima Daytona Superbike Race con una R 90 S. Tom Cutter, titolare del Rubber Chicken Racing Garage, un volto conosciuto nell'ambiente. Mac Kirkpatrick, fan della BMW e collezionista privato. Jochen Siebenrock, che per tre giorni di fila, in qualità di esperto e "Heritage Keeper" per il classico boxer BMW, ha risposto alle domande, discusso su consigli e richieste in merito a nuovi prodotti e dato consigli su come conservare il "patrimonio culturale" R 100 RS. A proposito, è assolutamente fuori discussione che il classico boxer BMW viene considerato dai





Foto: Siebenrock

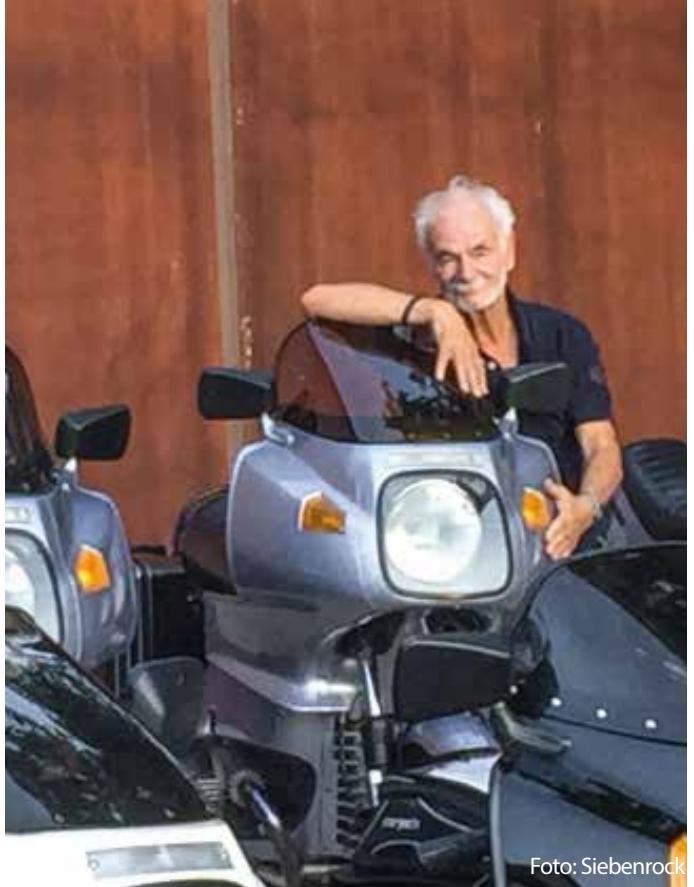


Foto: Siebenrock



Foto: Siebenrock

Es steht übrigens außer Frage, dass die klassischen BMW-Boxer bei ihren amerikanischen Verehrern als absolut schützenswertes Kulturgut gelten. Wir hatten die Gelegenheit, im Rahmen der Veranstaltung mehrere private Sammlungen anzuschauen und es war jedes Mal ein Erlebnis. Stellen Sie sich eine einfache Scheune vor. Ganz normal und fast unscheinbar, bis zum dem Augenblick, wo Sie die Tür öffnen und plötzlich in einer Schatzkammer stehen, die so manches Motorradmuseum in den Schatten stellt. Perfekt erhaltene oder fachkundig aufbereitete BMW-Boxer, har-

monisch in Reih und Glied aufgestellt, die Wände zieren historische Plakate und vom Originalprospekt bis zur seltenen Radzierkappe findet sich in Glasvitrinen alles, was begeisterte Sammler glücklich macht. Und Sammler sind sie alle: Wir haben während der drei Tage wirklich niemanden getroffen, der nur eine oder zwei klassische BMW-Motorräder besitzt. Über zwanzig ist Standard und selbst dreistellige Werte sind üblich – für eine Privatsammlung wohlgemerkt. Dass die Szene dennoch nicht aus den Reichen und Superreichen besteht – Todd und Laura

There is, by the way, no doubt about the fact that classic BMW airheads are treated as cultural property by their US-devotees. We had the opportunity to look at various collections during this event, and every time it was a special experience. Image a simple barn – pretty normal and almost unimposing, right until the moment you open it, all of the sudden entering a treasure chamber, eclipsing many a motorcycle museum. Perfectly preserved or knowledgeable prepared BMW airheads, all of which are harmoniously lined up, walls decorated with historical posters. Within

the glass cabinets there is nothing left to be desired for the passionate collector, it's all there – original brochures up to rare wheel trims. Mind you – all of them are collectors. Within those three days we have not met anybody who merely owned one or two classic BMW machines. In fact – 20 machines seemed standard, and even three-digit amounts are usual – mind you, that is for a private collection. Despite, it's fact that the US-BMW scene does not contain wealthy and utterly rich people – Todd and Laura, for instance, are both working for a parcel



suoi veneratori americani come un assoluto patrimonio culturale da proteggere. Nell'ambito dell'evento abbiamo avuto l'occasione di visitare diverse collezioni private ed ogni volta è stata un'esperienza straordinaria. Immaginate un semplice fienile: normalissimo e per niente appariscente, fino a quando aprite la porta e improvvisamente vi trovate in una camera del tesoro, in grado di eclissare molti musei di moto. Boxer BMW intatte o rielaborate in modo competente, posizionate armoniosamente in fila indiana, le pareti ricoperte di cartelloni storici e nelle vetrine si trova tut-

to ciò che rende felice i collezionisti appassionati: dai prospetti originali fino a rari coprifuota. E sono tutti collezionisti: in questi tre giorni non abbiamo incontrato nessuno che possedesse solo una o due moto classiche BMW. Generalmente ogni persona ne possiede più di venti, e spesso si parla di numeri a tre cifre – e ricordiamo che stiamo parlando di collezioni private. Il fatto che l'ambiente non sia tuttavia composto solo da ricchi e superricchi – per esempio Todd e Laura lavorano presso un servizio di spedizione – dipende dalla legislazione fiscale locale. Uno dei



arbeiten beispielsweise bei einem Paketdienst – liegt an der Steuergesetzgebung vor Ort. Einer der Sammler erklärte uns, dass Sammlungen, die an mindestens einem Tag im Monat für die Öffentlichkeit geöffnet sind, als privates Museum gelten. Aus BMW-Motorrädern werden dann Exponate und die sind steuerlich absetzbar. Und diesen Vorteil nutzen die BMW-Enthusiasten natürlich gerne und ausgiebig.



service. A logical reason for this might be the local tax law. One of the enthusiasts told us, that collections which are open to the public at least one day per month, are effectively private museums. These BMW machines are then seen as exhibits and tax deductible. That's, of course, an advantage the enthusiasts extensively use with great pleasure.



collezionisti ci ha spiegato che le collezioni, che sono aperte al pubblico almeno un giorno al mese, sono considerate come un museo privato. Le moto BMW divengono quindi esposizioni e sono fiscalmente deducibili. E ovviamente gli amanti della BMW sfruttano appieno questo vantaggio.





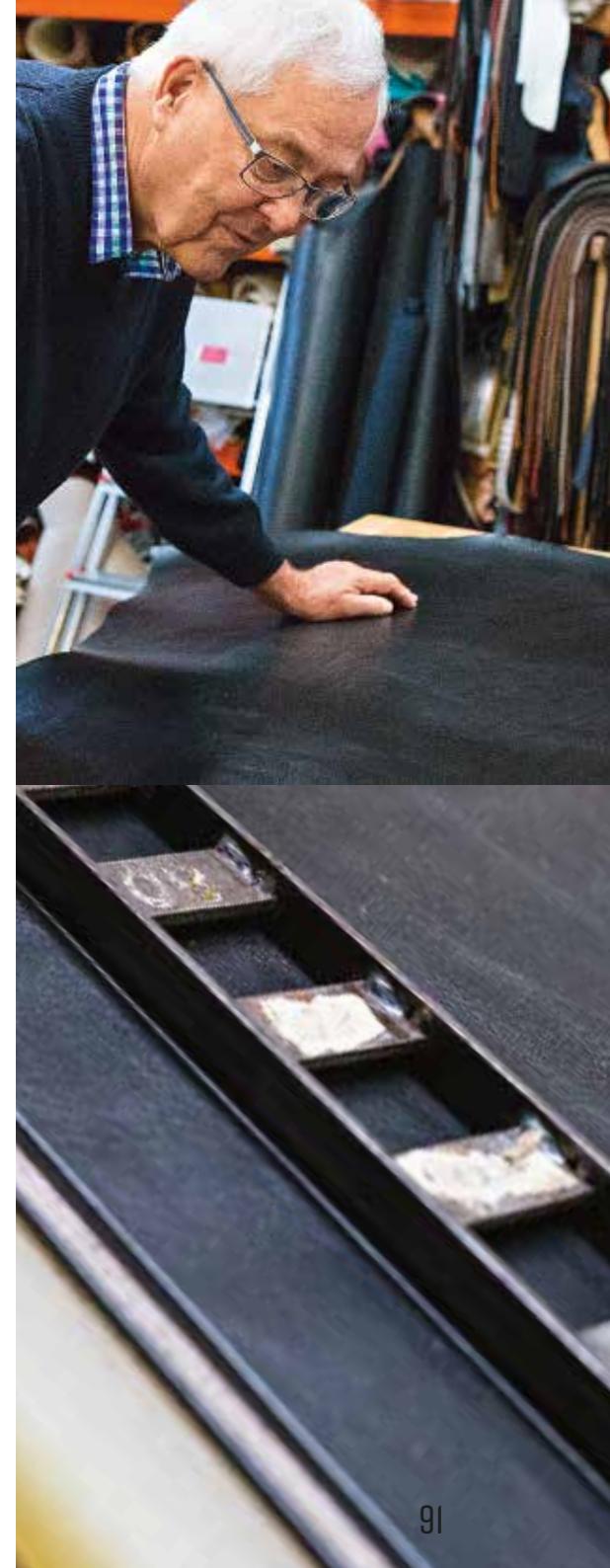
# BOXER GÜRTEL

BOXER BELT / CINTURA BOXER

**D >>** Es gibt sie noch: Ledergürtel aus deutscher Wertarbeit. Ein Spezialauftrag von Jochen Siebenrock steht heute auf dem Plan. Ich muss zugeben, ein wenig nervös zu sein. Doch als der BMW Enthusiast den Raum betritt und die Begeisterung versprüht, die er bei all seinen Projekten entwickelt, bin ich ganz bei ihm. Bildhaft erklärt er mir, dass er einen hochwertigen Gürtel mit spezieller Koppel in Form eines Zweiventil-Boxers und kleinem „7-Rock“ Schriftzug in das Produktportfolio integrieren möchte. Den habe er zusammen mit BMW Designlegende Hans A. Muth gestaltet. Einen Lieferanten hätte er dank des Designers bereits gefunden und zu ihm sei kein Weg zu weit. Mit ansteckendem Enthusiasmus schwärmt er von einzigartiger Handwerkskunst und der Liebe zum Detail, die dort, im alteingesessenen Familienbetrieb noch zu finden sei. Meine Aufgabe war es nun, diesen zu besuchen und eine Fotostory anzufertigen. Aber gerne!

**E >>** Still available: The leather belt made in Germany. Today, a special order from Jochen Siebenrock is due. I for one have to admit to be nervous. But as the tall BMW enthusiast enters the room and spreads the amount of energy he usually develops for all his projects, I am just as inspired. Vividly he explains what he intends to add to his product portfolio: a high-quality belt with a special BMW airhead-shaped coupler and a little „7-Rock“ logo. Together with BMW design legend Hans A. Muth he had developed it. Thanks to him he already found a manufacturer, to whom he'd go any distance. With infectious enthusiasm he raves on about his unique craftsmanship and attention to detail – there, in this long-established family business this all could still be found. It was my duty to pay him a visit and create a foto story – which I do with pleasure!

**I >>** Esiste ancora: la cintura in pelle fatta con lavoro di qualità tedesca. Oggi è in programma un incarico speciale di Jochen Siebenrock. Devo ammettere di essere un po' nervoso. Eppure quando l'entusiasta BMW entra nella sala sprizzando l'entusiasmo che emana per tutti i suoi progetti sono proprio con lui. In modo esemplare mi spiega che desidera integrare nella gamma prodotti una cintura di alta qualità con biella speciale, sotto forma di un Boxer a due valvole e una piccola scritta "7-Rock", che ha modellato insieme alla leggenda del design BMW Hans A. Muth. Grazie al designer avrebbe già trovato un fornitore e nessuna distanza è troppa per andare da lui. Con entusiasmo contagioso si appassiona per l'arte artigianale unica e l'amore per i dettagli, che ancora si trova nell'azienda familiare che lavora bene. Il mio compito era quello di andare a trovarlo e realizzare una fotostory. Ma volentieri!





Mein Navigationssystem dirigiert mich vorbei an saftigen Kuhweiden hin in eine Kleinstadt am Ammersee. Herrsching, genauer gesagt die Gürtelmanufaktur Belgardt ist das Ziel meiner Reise.

Ich bin angemeldet und man öffnet mir freundlich die Tür. Ein betörender Duft von frischem Leder nimmt mich in seinen Bann. Es ist wie in einer Zeitreise, so muss es schon vor 40 Jahren ausgesehen haben, der Seniorchef heißt mich willkommen und führt mich durch die Räume des Unternehmens, das er zusammen mit seiner Frau und dem Sohn führt. Vorbei an großen Rollen von Rohleder, Stanz - und Nähmaschinen gelangen wir in den Verkaufsraum, wo die fertigen Produkte

My navigation device leads me past mellow cow's pastures into a little town south of Munich – next to the Ammersee. Finally I am in Herrsching, the „Gürtelmanufaktur Belgardt“ is my final destination.

I am pre-announced, the door is friendly opened. An enchanting smell of fresh leather captivates me utterly. It seems like a time tunnel, it must have been exactly the same 40 years ago. The senior boss greets me and guides me through the rooms of the crafts business which he runs, together with his wife and son. We pass large rolls of rawhide, various punching and sewing machines until we get to the showroom where the completed products are exhibited: Ladies and gents belts

Il mio navigatore mi dirige verso una cittadina sul lago di Ammer, passando vicino a succulenti pascoli di mucche. Herrsching, più precisamente la manifattura di cinture Belgardt è la meta del mio viaggio.

Sono preannunciato e mi aprono gentilmente la porta. Un odore di pelle fresca seducente mi prende nel suo incantesimo. E' come un viaggio nel tempo, già 40 anni fa doveva essere così, il vecchio capo mi dà il benvenuto e mi conduce attraverso le sale dell'azienda che conduce insieme alla moglie a al figlio. Passando a fianco di grandi rotoli di pelle grezza, tranciatrici e macchine per cucire arriviamo alla sala vendita dove sono esposti i prodotti finiti. Cinture da donna e da uomo in





ausgestellt sind. Damen- und Herrengürtel in allen erdenklichen Ausführungen und Farben, gefertigt aus verschiedenstem hochwertigem Leder und natürlich Gürtelschließen in sämtlichen Variationen von klassisch zurückhaltend bis hin zum markanten Eyecatcher. Als man mir erklärt, dass selbst das Leder der Produkte von glücklichen Weidekühen aus der Umgebung stammt, bin ich beeindruckt und einmal mehr davon überzeugt, dass Jochen hier an der richtigen Adresse ist. Solide Handwerkskunst nach alter Manier aus nachhaltigen lokalen Rohstoffen!

Jochens Idee, einen Gürtel anfertigen zu lassen, der dem Credo seiner Produktpalette entspricht, nämlich ebenso solide wie genial, befindet sich bei den Belgardts sprichwörtlich in besten Händen.

in all imaginable guises and colours, all made from different high-quality leathers – and of course buckles in all variations – from classic-conservative up to the striking eyecatcher. When I'm told all leathers are from lucky milking cows of the area, I can't help being both impressed and decently convinced that Jochen definitely found the right address. Solid craftsmanship in a traditional manner from sustainable raw materials!

Jochens idea to have a belt made which perfectly suits his product range – solid but brilliant – is definitely here in the best hands possible, carried out by the Belgardt family.

tutte le versioni e i colori pensabili, realizzate nella più varia pelle di qualità e naturalmente chiusure di cinture in tutte le variazioni, dal classico al discreto fino al vistoso che si fa notare. Quando mi spiegano che anche la pelle dei prodotti proviene dalle felici mucche al pascolo dei dintorni rimango impressionato e sono convinto ancora una volta di più che Jochen qui ha trovato l'indirizzo giusto. Solida arte artigianale alla vecchia maniera in materie prime locali durature!

L'idea di Jochen di far realizzare una cintura che corrisponda al credo della sua gamma di prodotti, ossia appunto solidità e genialità, con i Belgardt si trova letteralmente nelle migliori mani.





# GARMISCH BMW MOTORRAD DAYS

**D >>** Dort, wo zu kälteren Jahreszeiten Skifahrer ihren Spaß haben, fanden vom 07.-09. Juli bei bestem Wetter die BMW Motorrad Days 2017 statt. Die Rede ist vom 1135m hohen Hausberg in Garmisch-Partenkirchen, am Fuße dessen sich am zweiten Juli-Wochenende nicht weniger als 40.000 BMW Motorrad-Enthusiasten einfanden.

Bereits seit Jahren sind auch wir Teil der Veranstaltung. So verwundert es auch nicht, dass wir trotz der mittlerweile riesigen Besucherströme immer wieder bekannte Gesichter treffen, die seit Jahren unseren Stand besuchen und mit denen sich herrliche „Benzingespräche“ führen lassen. Die durchaus als einzigartig zu bezeichnende Markenveranstaltung lebt auch heute noch von der

**E >>** In a place where skiing is fun during the cold season, sunny weather welcomed the BMW Motorrad Days from July 7 to 9. There is talk of the local 1135 m mountain at Garmisch-Partenkirchen, with no less than 40.000 BMW motorcycle enthusiasts at its foot during the second weekend of July.

We have been part of the event since years. So despite all these enormous streams of visitors it's no surprise to meet familiar faces, people who have been visiting our stall for years, always fond of talking petrol and more. The event, still to be called unique, is based on its special atmosphere, significantly contributed by the exceptional wraparound of the Alps, but also helped by BMW as a brand and of course each visitor. The age of machines

**I >>** Lì dove nei periodi più freddi dell'anno si divertono gli sciatori, il 7 e 9 luglio si sono tenuti i BMW Moto Days 2017 con un tempo splendido. Parliamo dell'Hausberg alto 1135 m a Garmisch Partenkirchen, ai piedi del quale il secondo fine settimana di luglio si sono ritrovati non meno di 40.000 appassionati di moto BMW.

Già da anni anche noi siamo parte della manifestazione, quindi non mi meraviglio che nonostante i flussi di visitatori, nel frattempo enormi, si incontrino sempre facce note, che da anni visitano il nostro stand e con i quali si fanno meravigliosi "discorsi sulla benzina". La manifestazione della marca da definire assolutamente unica ancora oggi vive dell'atmosfera assolutamente speciale, alla quale oltre





ganz besonderen Atmosphäre, zu der, neben dem einzigartigen Alpenpanorama, sowohl BMW als Marke als auch jeder einzelne Besucher maßgeblich beiträgt. Dabei spielen weder die Baujahre der Maschinen noch die Geburtsjahre der Besucher eine Rolle. Unter dem BMW-Logo ist mittlerweile viel Raum für unterschiedliche Typen entstanden.

Verständlicherweise von besonderer Bedeutung sind für uns die Maschinen mit V2-Boxermotor sowie deren Piloten. Dennoch: wo wären wir ohne eine bunte Vielfalt? Gerade diese macht Teil des Erfolges der Motorrad Days aus. Schon allein der Mix der Kulturen, der sich auf Camping- und Parkplätzen zeigt, verleiht dem bayrischen Event seinen beson-

or their owners is never an issue. Meanwhile, the BMW logo gives plenty of room for utterly different origins and people.

For us, however, airhead Boxer machines and their owners are understandably the important ones. Still, it would be pretty dull without this colourful variety, wouldn't it?

It is sure part of the events' success. Even the culture mix, which can be seen at camp grounds and parking spaces, provides a significant charm to the event. Countless languages can be heard, number plates of numerous countries are to be discovered. Access routes of more than 1000 kilometres to this unique brand festival are quite common – just as

al panorama delle Alpi contribuisce sia BMW come marca, che anche ogni singolo visitatore. Né gli anni di costruzione dei motori, né gli anni di nascita dei visitatori sono importanti. Sotto il logo BMW nel frattempo si è formato spazio per vari modelli.

Comprensibilmente di particolare importanza per noi sono le moto con i motori Boxer V2 e i loro piloti. Eppure dove saremmo senza una colorata molteplicità? Proprio questa fa parte del successo dei Moto Days. Già solo il mix di culture che si vede nei campeggi e nei parcheggi conferisce all'evento bavarese uno charme speciale. Si sentono innumerevoli lingue e si scoprono targhe da ogni angolo del pianeta. Viaggi di oltre 100 km non sono

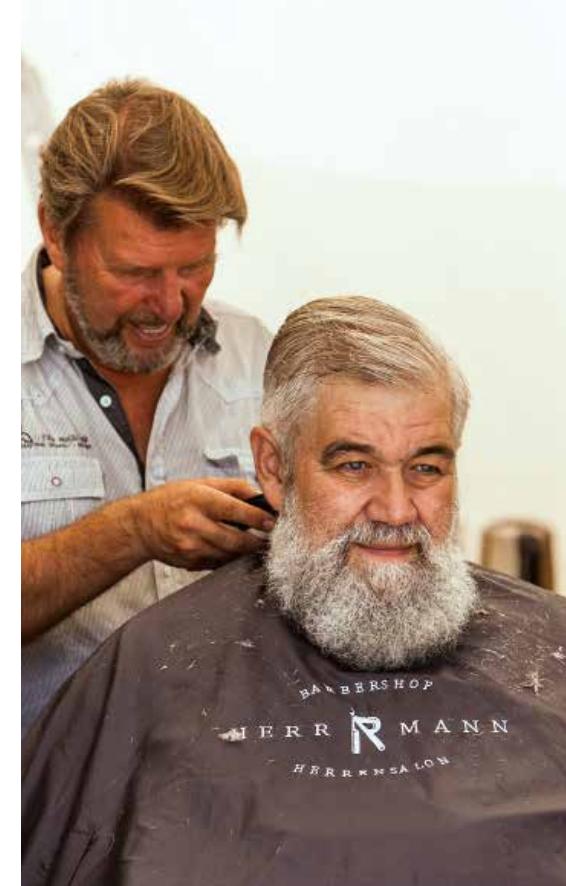


deren Charme. Unzählige Sprachen sind zu hören und Nummernschilder aus aller Herren Länder zu entdecken. Anfahrtswege von über 1.000 Kilometern sind keine Seltenheit für dieses Motorradfestival der Superlative. Denn die Besucher wissen, dass BMW sich immer Einiges einfallen lässt, für das sich der weiteste Weg lohnt: waghalsige Stunt-Shows, das legendäre Boxer- Sprint- Viertelmeilenrennen, staunenswerte Motorradausstellungen, eine umfangreiche Custom-Area und eine Vielzahl an Bands auf verschiedenen Bühnen.

Für den Nachwuchs standen täglich der Kids Parcours und die Kinderbetreuung zur Auswahl, während die Erwachsenen sich für geführte Alpenrundfahrten entscheiden konn-

the visitors do know very well that BMW has a lot on offer to make even the longest trip worthwhile: wreckless stunt shows, the legendary Boxer Quartermile- /Sprintrace, amazing exhibitions, a huge Custom-type area and lots of bands performing on various stages.

One of main attraction surely is the „Original Motodrom – the world's oldest mobile wall of death“. Since 1928, this upright wooden kettle featuring a height of 6 metres and a diameter of 16 metres, has been built up at all well-known public festivals throughout Europe. Two semitrailers are needed to haul it from one event to the next. Mind you, there are 25 tons of stuff to be moved – including



una rarità per questo festival delle moto del superlativo. Infatti i visitatori sanno che BMW si fa sempre venire in mente qualcosa, per il quale merita fare il viaggio più lungo: arditi stunt-shows, la leggendaria corsa del quarto miglio Boxer-Sprint, sorprendenti esposizioni di moto, un'ampia Custom-Area e una serie di band in vari palchi.

Per i piccoli c'erano ogni giorno Kids Parcour e assistenza bambini a scelta, mentre gli adulti potevano optare per giri guidati sulle Alpi. Chi voleva qualcosa di più sportivo con il campione mondiale di supermoto Bernd Hiemer e la gara di destrezza Challenge-the-World-Champion a cui partecipare era al posto giusto.



ten. Wer es sportlicher angehen wollte, der war bei Supermoto-Weltmeister Bernd Hieber und dem Challenge-the-World-Champion Geschicklichkeitswettbewerb zum Mitmachen an der richtigen Adresse.

Entschleunigung pur sowie Haar und Bartpflege satt bot hingegen Friseur und Barbier Rainer Herrmann, der die Haarpracht der Männer meisterhaft zu bändigen wusste.

Für Gänsehaut-Momente sorgten die waghalsigen Piloten „The Motorellos“, die ihre Stunts auf dem erstmals 1928 befahrenen Motodrom, der ältesten Steilwand der Welt, zum Besten gaben.

the bikes, ridden by fearless men or women, drawing their circles up to 60 kph, constantly mesmerizing the visitors. Still, some of the machines even wear a blue and white logo. Up to now, BMW managed to make the Motorrad Days continuously more attractive, year after year more impressive with a broader range of offerings. Great if this will continue!

Puro rallentamento e cura di barba e capelli invece lo offriva compiaciuto il parrucchiere e barbiere Rainer Herrmann, che sapeva domare con maestria la testa di capelli dei signori. Momenti da pelle d'oca li hanno assicurati i piloti audaci „The Motorellod“, con i loro stunts che hanno dato il meglio di sé sul motodromo percorso per la prima volta nel 1928, la parete ripida più vecchia del mondo.







## G/S SOUND

**D >>** Lange nicht mehr verfügbar, jetzt im Siebenrock Portfolio: Die elegante Auspuffanlage für die R 80G/S, die mit ihrer klaren Linienführung dem Zweiventiler schmeichelt und deren kraftvoller Klang jeden BMW Liebhaber zu überzeugen weiß. Die ehemals von Zeuna-Stärker hergestellten Auspuffanlagen werden heute für die BMW Enthusiasten im Schwäbischen passgenau gefertigt und von Hand poliert und verchromt, hochglänzend oder schwarz. Die passenden Schellen an Sammler und Endtopf werden vom Originallieferanten geliefert. Das Siebenrock Produkt ersetzt somit das Original in bester Qualität. Die Auspuffanlagen werden in drei Versionen angeboten:

**R 80G/S :**

Krümmer, Sammler und Endtopf in Chrom schwarz

**R 80G/S Paris Dakar:**

Krümmer, Sammler in Chrom schwarz und Endtopf mit Gewindeeinsätzen in Chrom glänzend.

**R 80ST:**

Krümmer, Sammler und Endtopf mit Gewindeeinsätzen in Chrom glänzend.

Natürlich sind Krümmer, Sammler sowie Endtöpfe bei Siebenrock auch einzeln erhältlich.

**E >>** Not available for a long time, now in the Siebenrock Portfolio: The elegant exhaust system for R 80 G/S models. With its clear lines it certainly flatters the motorcycle and knows how to please every BMW enthusiast thanks to its powerful sound. Formerly manufactured by Zeuna-Stärker, now these exhaust systems are made in Swabia to exact original measurements. They are hand-polished and chromed, high gloss or black. Suitable clamps for collector box and silencer are provided by the original supplier. Thus the Siebenrock product replaces the original part in best quality. Exhaust systems are offered in three versions:

**R 80G/S:**

Downpipes, collector box and silencer in black chrome

**R 80G/S Paris Dakar:**

Downpipes, collector box in black chrome, silencer and thread inserts in high gloss chrome

**R 80ST:**

Downpipes, collector box, silencer and thread inserts in high gloss chrome

Please note: Downpipes, collector box and silencers are also available separately

**I >>** Indisponibile a lungo, adesso in portfolio di Siebenrock: L'elegante kit silenziatore per la R 80G/S, con la sua straordinaria linea di design e un design elegante e raffinato, offre un nuovo energico sound convincersi il l'amatore di BMW. Gli silenziatori in passato fabbricati di Zeuna-Stärker sono oggi fabbricato perfettamente per le entusiaste BMW tra la Svevia lucidato a mano, e cromato lucido o nero. Il adeguate fascette per il collettore e gli marmitte sogno erogato di fornitore originale. Il prodotto Siebenrock sostituito il originale in qualità perfetta. Le kit silenziatore sono offerte in tre versione:

**R 80G/S:**

Scarico, collettore e marmitta cromato nero

**R 80G/S Parigi Dakar:**

carico, collettore cromato nero e marmitta con inserimenti filetto cromato lucido.

**R 80ST:**

Scarico, collettore e marmitta con inserimenti filetto cromato lucido. Scarico, collettore e marmitta sono disponibile naturalmente solitario tra Siebenrock.



# FÜLLSTOFF

FUELING UP / ADDITIVI

**D >>** Früher war alles besser, meint Horst ständig. Er hört noch immer Deep Purple und alte Hardrock-Kämpfen, war mit seiner alten Strich fünf schon so gut wie überall, und schimpft wie ein Rohrspatz - auf den neuen Sprit. Zitiert dabei gerne Neil Young - rust never sleeps. Mit ihm zu diskutieren ist nicht einfach: Ist das, was wir uns heute in den Tank einfühlen, tatsächlich aggressiv?

Eins schon mal vorab: Moderne Kraftstoffe – egal ob herkömmlich oder Bio, sind völlig andere synthetische Mixturen als Benzin aus den Siebzigern. Sie sind sauberer, weniger giftig (damals verwendetes Tetraethylblei ist hochgiftig), frei von Schwefelanteilen, verbrennen außerdem besser.

Armin, der beruflich viel mit Chemie am Hut hat, erklärte uns dies neulich am Gummikuh-Stammtisch: „Das sind Gemische aus mehreren 100 Einzelsubstanzen – Kohlenwasserstoffe, aber auch sauerstoffhaltige Komponenten (Ether und Alkohole). Nix anderes als gespeicherte chemische Energie in flüssiger Form, konzipiert, durch Verbrennung möglichst viel Bewegungsenergie freizusetzen. Viele Eigenschaften sind vorgegeben, deutsche Tankstellen müssen DIN-genormte Kraftstoffe liefern. Was ist da genormt, wollen alle wissen. „Okay, Beispiel: Anders als Wasser hat Benzin keine exakte Siedetemperatur – das ist gewollt, der Temperaturbereich von 30 bis 220° C garantiert die Zündfähigkeit. Dafür steht die ROZ, besser gesagt, die Oktanzahl. „Die steht doch für die Stabilität eines Kraftstoffes, oder?“, meint Jürgen. „Richtig erkannt

**E >>** Back in the old days everything was better – at least that's what Horst is always on about. He still listens to Deep Purple and old hardrock stuff, has been all over the place on his old /5 Beemer and cries death threats, often moaning about modern fuels. And likes to quote Neil Young - rust never sleeps. Arguing with him is rather exhausting. The stuff we put in our tanks today – in fact, is it aggressive? One thing in front: Modern fuels – no matter if conventional or bio, are completely different synthetic mixtures compared to stuff from the 1970s. These fluids are cleaner, less toxic (old-fashioned tetraethyl lead is very toxic), sulphur-free, and it burns a lot better.

Armin, who deals with chemistry by trade, explained this to us during our last pub meeting of Gummikuh regulars: „These fluids are mixtures of some hundred single substances – hydrocarbons, just like oxygenic components (ether and alcohol). Nothing else as stored chemical energy in liquid form, made to free a lot of kinetic energy by burning it. Many characteristics are fixed, the filling station need to deliver standardized fuels.“ What exactly is standard, all of us wanted to know.

„Okay, here's an example: Petrol does not have an exact boiling point – a matter which is intended, there is a broad temperature range from 30 to 220° Celsius as a warranty for ignitability. This is the octane rating or rather the octane number. „It stands for fuel stability, doesn't it?“, Jürgen points out. „That's right – but in combination with high pressures and temperatures, called knock resistance.

**I >>** Horst ripete sempre: prima tutto andava meglio. Lui ascolta ancora i Deep Purple e i vecchi eroi dell'hard rock, è stato quasi dappertutto con la sua vecchia BMW modello "Strich fünf" e impreca come un carrettiere qualcosa sulla nuova benzina. Cita, inoltre, molto volentieri Neil Young - rust never sleeps. Discutere con lui non è una faccenda semplice: ciò che mettiamo oggi nel serbatoio oggi è veramente aggressivo?

Una cosa, anzitutto: i carburanti moderni, non importa che siano standard o bio, sono delle miscele sintetiche completamente diverse dalla benzina degli anni settanta. Sono più puliti, non tossici (il piombo tetraetile allora usato era molto velenoso), privi di parti di zolfo e la loro combustione è migliore. Armin che professionalmente ha a che fare con la chimica, ce lo spiega di recente alla riunione di motociclisti "mucchisti":

„Sono miscele di diverse centinaia di sostanze singole, idrocarburi, ma anche componenti ossigenati (etero e alcol). Nient'altro che energia chimica immagazzinata in forma liquida concepita per liberare molta forza cinetica attraverso la combustione. Sono indicate molte caratteristiche specifiche, le stazioni di rifornimento tedesche devono distribuire carburanti che soddisfino le norme DIN. Quali sono le norme in questo caso, vogliono saperlo molti. „Okay, ecco un esempio: Diversamente dall'acqua, la benzina non ha una esatta temperatura d'ebollizione, ciò è voluto, l'intervallo di temperatura compreso tra 30 e 220° C garantisce l'infiammabilità. Per tale ragione si usa il RON (numero di ottano



– aber bei hohen Drücken und Temperaturen, was als Klopffestigkeit bezeichnet wird. Für 'ne präzise Verbrennungssteuerung durch den Zündfunken. ROZ-Minimum liegt derzeit bei 95 (Super), Super Plus besitzt 98, Premiumsprit bietet 100 oder 102 Oktan.“

„Klar, klopfen ist nicht gut. Damit kenn ich mich aus“, legt Heinz dann los. Und erzählt von seinen Asientouren, bei denen er seine Zündung verstellen musste, weil ihm die Kuh sonst stehengeblieben wäre. Recht hat er aber, und viele Faktoren beeinflussen die Klopfneigung: Verdichtung, Motor-, Ansauglufttemperatur sowie der Luftdruck, auch Ablagerungen im Brennraum. „Sprit mit hoher ROZ ist teuer, bietet für unsere BMW-Klassiker aber Sicherheitsreserven, auch wenn die Vergaser eher zu mager abgestimmt sind. Als zusätzliche Klopfbremse ersetzen schon länger Ether - MTBE, ETBE und allerhand Kohlenwasserstoff-Rezepte die Bleiverbindungen.“

Klopft der Boxer bei vorgeschriebener Kraftstoffsorte, kann dies auch an zu rücksichtsvoller Fahrweise liegen, die über längere Zeit zu Brennraumrückständen führt - das wirft ausgerechnet Leo, der Heizer, nach dem dritten Bier ein. Alle wissen, dass Jürgen gerne an der Billigtanke zapft – da bricht er plötzlich eine Lanze für Markenkraftstoffe. „Die besitzen mehr Additive als Qualitätsverbesserung, die aber nach DIN nicht vorgeschrieben sind - auch um Ablagerungen am Ventilteller und den Kolbenböden zu verhindern. Rückstände, behauptet er, können im besten Fall damit wieder verringert werden.“ „Echt?“, fragt Heinz ungläubig. Jürgen geht jetzt ins Eingemachte: „Korrosionsinhibitoren verhindern an Tankinnenseite und den Benzinleitungen Rostbildung, dann gibts noch Oxidationsinhibitoren gegen Harz-Rückstände im Vergaser. Vorgabe ist, dass solche Additive nach der Verbrennung grundsätzlich

Too keep precise combustion control by the spark. Today's RON-Minimum is 95 (Super), Super Plus has 98, premium fuels offer 100 or 102 Octane.“

„Oh yes, pinking is no good. I do have some experience with that“, Heinz takes off. And starts telling about his trips to Asia, where he needed to manually readjust the ignition for the Beemer simply to keep it running. Still, he is right, there are many factors affecting the tendency for knocking/pinking. Compression ratio, engine- or intake air temperature, air pressure, even deposits within the combustion chamber. Fuels with high RON are quite expensive, but offer some security reserves to our BMW classics, even if the engine runs too lean from the carb setting. Acting as additional pinking brakes, ether, MTBE, ETBE and a couple of different hydrocarbon recipes have been replacing the lead compounds.

“Did you know: If a BMW Boxer airhead starts pinking with its usual prescribed fuel, it might also be down to modest or utterly considerate riding, which in the long run might lead to residues in the combustion chamber” – Leo, quite a road burner, takes the word after his third drink.

All know that Jürgen generally fills up at the cheap gas station – but he suddenly goes into bat for branded high-quality fuels. „They offer more additives acting to improve quality, not prescribed as standard. Stuff to prevent deposits on valve discs and on piston crowns.“ These deposits, so he states, sometimes can even be reduced with high-quality fuels. „You're kidding, eh?“. Heinz states with disbelief. But now Jürgen goes to the bone. „Corrosion inhibitors do prevent rust inside a tank and in fuel lines. Furthermore, there are oxidation inhibitors fighting resins inside the carburettor. Target is, that no additive should leave any traces behind after burning.“

“research”), cioè il numero di ottano. „Rappresenta la stabilità di un carburante, vero?“, chiede Jürgen. „Proprio così, ma con una alta pressione ed elevata temperatura ed è definito come capacità antidentalonante. È per un controllo preciso della combustione attraverso la scintilla d'accensione. Il RON minimo attuale è di 95 (Super), Super Plus ne ha 98, la Premium offre 100 o 102 ottani.“

„Certo, la detonazione non è una cosa buona. Questo lo so bene“, dice Heinz. E racconta dei suoi viaggi in Asia, quando lui ha dovuto regolare la combustione, altrimenti la sua “mucca” lo avrebbe lasciato a piedi. Ha però ragione e molti sono i fattori che possono influire sulla tendenza alla detonazione: compressione, temperatura dell'aria aspirata e del motore, pressione dell'aria, sedimenti nella camera di combustione. „Il carburante con un alto RON è caro, offre però per le nostre BMW classiche riserve di sicurezza anche quando i carburatori sono regolati piuttosto “magri”. Come riduttori della detonazione da tempo gli eteri MTBE, ETBE e ogni tipo di ricette d'idrocarburi sostituiscono i composti di piombo.

Se il boxer produce detonazioni con i tipi di carburanti indicati, questo può dipendere da un modo di guidare troppo “riguardoso” che a lungo andare provoca residui nella camera di combustione, questo replica Leo, il “fuochista”, dopo la sua terza birra. Tutti sanno che Jürgen fa volentieri “il pieno” dai distributori economici ma improvvisamente spezza una lancia per i carburanti di marca. „Hanno più additivi che miglioramenti della qualità, che però non sono previsti dalle norme DIN - anche per evitare sedimenti sulla testa della valvola e sulla base del pistone“. I residui, afferma, possono così nel migliore dei modi essere di nuovo ridotti. „Davvero?“, chiede Heinz incredulo. Jürgen allora va al sodo: „Gli inibitori della corrosione evitano che si formi ruggine nella parte interna del serbatoio e nei tubi della benzina,

**fixed**

RESTORED



keine Rückstände hinterlassen. „Was machste denn, wenn schon allerhand Ablagerungen da sind? Oder die Korrosion bereits fortgeschritten ist?“ fragt einer. Na, bei Siebenrock reinschauen, da gibts alles, damit die Versager wieder perfekt arbeiten können – da kannst du auch die Benzinhähne zerlegen und reinigen lassen. „Aber der neue Sprit löst doch die Leitungen an, oder? Heinz lässt nicht locker. „Nee, Heinz, blühender Blödsinn, dat sind Ammenmärchen. Moderne Kraftstoffe bieten keine ernsthafte Gefahren für Benzingleitungen – älterer Leitungen können zwar verspröden, aber das siehste auf den ersten Blick. Sogar Dichtungen sind durch E10 genauso wenig gefährdet wie durch E5.“ Jürgen weiß es noch genauer: „Je höher der Alkoholanteil in solchen Gemischen ist, desto geringer ist auch bei älteren Dichtungen die Gefahr, dass sich was an- oder ablöst.“

Das beruhigt hier alle am Stammtisch. Eins legt uns der Heinz dennoch ans Herz. „Bevor ihr die Kuh in den Winterschlaf bringt, macht den Tank randvoll, damit der Sprit nicht rumatmet“, erklärt er. „So kann kaum Wasser da rein“. Denn er hat damit Erfahrung – im halbleeren Tank hat sich bei ihm wohl durch die Entmischung das Wasser am Tankboden abgesetzt und dort Rost verursacht. „Die Lösung war innen Beschichten – hat mir auch Siebenrock gemacht. Dann außen lackiert und beklebt, ist jetzt besser wie neu!“

„What do you do if there are already deposits? Or if the rust has already done some damage?“ someone queries. „Well, have a look at the Siebenrock website, there's the complete lot to make your carb again work perfectly. They've got taps there you can dismantle and clean. „But ... those new fuels affect the fuel lines, don't they? Heinz still sticks to his guns. „Naa, Heinz, this is utter crap. Fuel lines do not present a target for modern fuels – only some older fuel pipes might become brittle, but that is visible at first glance. Even seals are not at risk with the use of E10 – the same applies to E5.“ Jürgen does know more about this matter. „The more alcohol parts are inside these fuels, the less affecting risk is there for older seals“, he recalls“

So all of the classic BMW regulars here sign with relief. One thing, however, Heinz still strongly recommends to anyone “Before taking your bike into hibernation, fill the petrol tank right up so the fuel can't breath”, he says. “Just to prevent water sneaking in”. He obvious has had some bad experience – with only half a tankful water had separated and the underside had rusted heavily. “Coating was the best solution – I've had it made at Siebenrock. New paint job and stickers made it look better than new!“

poi ci sono inibitori dell'ossidazione contro i residui di resina nel carburatore. Il vantaggio è che tali additivi dopo la combustione sostanzialmente non rilasciano residui.

„Cosa fai però poi, se tanti residui sono già lì? Oppure, se la corrosione è già in stato avanzato?“ chiede uno. „Eh, semplice, dare un'occhiata da Siebenrock, loro hanno tutto per fare sì che quello che non lavora come si deve, torni a funzionare bene, allora puoi anche smontare i rubinetti della benzina e pulire“. „Ma il nuovo carburante scioglie i tubi o no?“. Heinz sembra proprio non mollare. „Noo, Heinz, correrie, queste sono delle belle frottole. I carburanti moderni non creano problemi ai tubi della benzina, i tubi vecchi forse possono anche indebolirsi, ma quello tu lo vedi alla prima occhiata. Persino le guarnizioni con E10 sono poco in pericolo come con E5“. Jürgen sembra saperne ancora di più sull'argomento: „Quanto maggiore è la quantità di alcol in queste miscele, tanto minore è il pericolo che le vecchie guarnizioni si stacchino o si dissolvano.“

Questo tranquillizza tutti i partecipanti alla riunione. Ad Heinz preme dirci ancora qualcosa. „Prima che portiate la "mucca" al letargo invernale riempite il serbatoio fino all'orlo, così che la benzina non svapori“, ha detto, serio. „L'acqua non può andare dentro, voglio dire“. Ha fatto l'esperienza, infatti, che nel serbatoio semivuoto, l'acqua sparatasì è precipitata sul fondo del serbatoio e ha provocato lì un arrugginimento. „La soluzione era creare uno strato all'interno - e questo è stato grazie a Siebenrock. Dopo averlo esternamente verniciato e fissato, ora è come nuovo!“.



## KLEBESTOFF

ADHESIVE / L'ADESIVO

**D >>** Zwei Jahre ist es her, dass ein verrostetes, heruntergekommenes Bike mit BMW Emblem auf dem Tank seinen Weg in die private Werkstatt von Thomas fand. Er will sie nicht nur zum Leben erwecken. Neuzustand und darüber hinaus lautet der Plan des ambitionierten Tüftlers. Auseinanderggebaut ist die Maschine in Windeseile. Alle Teile aus Stahl werden zum Sandstrahler gebracht. Alles nach Feierabend. Dreimal die Woche geht mindestens das Licht im kleinen Anbau neben dem Einfamilienhaus an. Thomas Frau versteht das. Sie fährt selbst Motorrad und freut sich bereits auf das Ergebnis der harten Arbeit ihres Mannes.

**E >>** Two years ago a rusty, rundown machine with BMW-badged petrol tank found its way to the workshop of Thomas. Not only that he simply wants to bring it back to life, plans of this ambitious spannerwielder are an as-new condition plus more. All steel parts are taken for sandblasting, after hours he commences

**I >>** Due anni fa una moto arrugginita, malandata, con un emblema BMW sul serbatoio ha trovato la via verso l'officina privata di Thomas. Non vuole solo riportarla a nuova vita. Il piano dell'ambizioso pignolo è farla diventare nuova e anche di più. Il motore è smontato alla velocità della luce. Tutti i pezzi in acciaio vengono portati da chi fa la sabbatura. Tutto nel tempo libero, dopo il lavoro. Almeno tre volte la settimana si accende la luce nella piccola costruzione annessa vicino



Der scheut sich auch nicht davor, den Boxermotor zu zerlegen. Alle Lager sollen erneuert werden. Die Kupplung ereilt das gleiche Schicksal und natürlich werden auch die Zylinder gehont. Einmal im Monat kommt ein Paket aus dem Siebenrock Shop. Mal besteht der Inhalt aus der Neuauflage eines Instrumentengehäuses, ein anderes Mal sind es zwei Seitendeckel und irgendwann trifft auch eine S-Verkleidung Touring ein.

23 Monate nach dem Beginn der Renovierungs- und Umbauarbeiten ist die Zielgerade erreicht. Jetzt gilt es keine Fehler mehr zu machen. Oft zerstört die Lackierung bzw. die ausgewählte Farbe das Werk von so manchem Schrauber. Thomas lässt sich auf keine Experimente ein. Das originale Farb- und Designschema soll wiederhergestellt werden. Das handwerklich perfekte Auftragen des Lacks übernimmt ein Spezialist. Den Abschluss aber bilden die Aufkleber. Thomas macht alles richtig. Er versucht erst gar nicht, beim benachbarten Werbetechniker irgendeine „Spezialfolie aus der Raumfahrt“ bedrucken zu lassen. Er setzt stattdessen auf hochwertige Aufkleber von Siebenrock. Die haben brillante, UV beständige Farben zu bieten, überzeugen mit einer sehr guten Klebefestigkeit und sind obendrein überlackierbar. Kraftstofffeste Tankaufkleber gehören ebenso zum Sortiment wie diverse, original gehaltene Schriftzüge für die Seitendeckel.

Die Ziellinie ist damit erreicht. Das Motorrad erstrahlt im alten Glanz. Thomas und seine Frau freuen sich auf die erste gemeinsame Ausfahrt.

his home rebuild – at least three times a week light is switched on in the little shed next to the single-family home. Thomas' wife understands, she also rides bikes and already looks forward to the results of her hard-working husband.

He himself does not dread taking the engine apart. All bearings need replacing, including the clutch, and of course, bores are honed, too. Every month a parcel from Siebenrock shop arrives. Once it contains an instrument housing remake, another time it's two side panels - eventually the S-Cockpit „Touring“ panel turns up.

23 months after starting all refurbishment and rebuilding work the home stretch comes in sight. No mistakes – that's the challenge now. Very often paintwork or chosen paint colour spoils the efforts of the builder. Thomas does not take any risks. Original colour- and design patterns are to be restored. For perfect paintwork, a specialist takes over. Stickers, however, are the icing of the cake. Thomas does everything right. He does not try printing some special foil at the nearby advertising technics business – instead, he relies on premium-quality Siebenrock stickers. They feature brilliant, UV-resistant colour, excellent bonding strength and can be top-coated. Gasoline-resistant stickers belong to the product range, as well as many original-patterned logos for side panels.

Now the home stretch is reached. The machine shines in its former glory. Both Thomas and his wife are looking forward to their first mutual ride.

alla casa monofamiliare. La moglie di Thomas capisce. Anche lei va in moto e non vede già l'ora di vedere il risultato del duro lavoro del suo uomo, che non teme nemmeno di scomporre il motore Boxer. Tutti i cuscinetti vanno sostituiti. Alla frizione viene riservato lo stesso destino e naturalmente anche i cilindri vengono levigati. Una volta al mese arriva un pacchetto dal Siebenrock Shop. A volte contiene una nuova versione di una cassetta per strumenti, un'altra sono due coperchi laterali e a volte arriva anche un rivestimento Touring del S-Cockpit.

23 mesi dopo l'inizio dei lavori di restauro e ristrutturazione il rettilineo dell'arrivo è raggiunto. Adesso si tratta di non fare più errori. Spesso la verniciatura o il colore scelto manda all'aria l'opera di qualche meccanico. Thomas non osa sperimentare, va ripristinato lo schema di colori e il design originale. Uno speciaista si occupa di passare la vernice con una perfezione artigianale, tuttavia la conclusione sono gli adesivi. Thomas fa tutto giusto, non tenta nemmeno di far stampare al tecnico pubblicitario che abita vicino una qualche "pellicola speciale che arriva dallo spazio". Invece punta su adesivi di qualità di Siebenrock, che possono offrire colori brillanti con resistenza UV, convincono per l'ottima tenuta e oltretutto possono essere verniciati. Gli adesivi sul serbatoio resistenti al combustibile fanno anch'essi parte dell'assortimento, come le varie scritte tenute come nell'originale per la copertura laterale. Il rettilineo della metà quindi è raggiunto. La moto brilla con il vecchio splendore. Thomas e sua moglie non vendono l'ora di fare la loro prima uscita insieme.



# CUSTOMIZING

**D >>** Don Cronin, der Kopf hinter der irischen Firma Medaza, behauptet, dass er Motorräder für anspruchsvolle Herren und jugendliche Punks baut. Er scheint also ein weites Spektrum mit seiner Schaffenskraft abdecken zu können. Ob nun wirklich ein junger Mann mit Irokesenschnitt auf seinem Edelumbau einer BMW R 100 S aus dem Jahr 1979 Platz nehmen würde, mag man bezweifeln. Den anspruchsvollen Herrn hingegen kann man sich sehr gut auf dem vor Handwerkskunst nur so strotzenden Zweirad vorstellen. Keinen Stein ließ der Ire in insgesamt sieben Monaten Bauzeit auf dem anderen, keine Schraube war vor ihm sicher.

Wahrscheinlich wird es vielen Betrachtern so gehen, dass ihr Blick zuallererst auf den auf Hochglanz polierten Tank wandert. Der ist natürlich ein Einzelstück und wurde von Don höchstpersönlich entworfen und von Hand gefertigt. In Sachen Material hat sich der Erbauer für leichtgewichtiges Aluminium entschieden. Neben den formvollendeten Einbuchtungen für die Beine des Piloten sind es die aus Metall gefertigten Entlüftungsleitungen und die Medaza Tankembleme die mehr als prächtig in Erscheinung treten, gekrönt von dem wunderschönen Tankdeckel aus den Händen von Dons Buddy Mick O'Shea.

Passend zum Kraftstoffbehälter wurde der komplette obere Teil der Fahrmaschine ausgestaltet. Erwähnenswert ist da beispielsweise die ebenfalls in poliertem Aluminium gehaltene Lampenmaske. Auch sie ist ein Werk

**E >>** Don Cronin, executive head behind Ireland-based specials builder Medaza, claims to build motorcycles for sophisticated gents and juvenile punks. So he seems to reach a broad spectrum of clients with his workforce. Would a young guy wearing a mohawk haircut definitely sit down on the builder's exquisite special based on a 1979 BMW R 100 S - one might doubt it. However, the sophisticated gent aboard is not hard to guess as the machine oozes craftsmanship. The Irish builder did not leave anything behind during his 7 month rebuild, not a single bolt was left as it was.

Possibly many spectators will first of all focus on the highly-polished petrol tank. This item is, of course, far from stock., designed and hand-build by Don himself. As far as material was concerned, the builder had decided on extra light aluminium. Apart from those perfectly shaped recesses for the rider's legs it's the full metal tank breather pipes and those Medaza tank badges, which are splendid-looking items, crowned by the beautiful filler cap made by Dons Buddy Mick O'Shea.

As a perfect match for the petrol tank the upper part of the machine has been shaped. Remarkable is, for instance, the headlamp nacelle, also made from polished aluminium. This is also a special part from Don, outstanding due to its protective grid for the headlamp glass. Under the seat – which is of course a one-off using a gel-inlay, both panels catch the eye of the spectator. Just as the rear fender featuring recessed rear lights and the tiny

**I >>** Don Cronin, la mente dietro l'azienda irlandese Medaza, afferma di costruire motociclette per uomini ambiziosi e giovani punk. Sembra infatti che riesca a coprirne un'ampia gamma con la sua creatività. Che un giovanotto con la cresta si metta veramente in sella alla sua pregiata trasformazione di una BMW R100 S del 1979 lo si potrebbe dubitare. Viceversa ci si può immaginare benissimo l'uomo ambizioso su una due ruote traboccante di maestria artigiana. Nei sette mesi della realizzazione della sua „opera“, l'Irlandese ha distrutto tutto, nemmeno le viti erano al sicuro.

Probabilmente a molti osservatori cade l'occhio sul serbatoio perfettamente lucido. Esso infatti è un pezzo unico ed è stato progettato da Don in persona e realizzato a mano. Per quanto riguarda i materiali, il costruttore ha optato per l'alluminio leggero. Oltre alle rientranze di forma perfetta per le gambe dei piloti, sono il condotto di sfiato realizzato in metallo e i loghi Medaza sul serbatoio, che risaltano in modo più che splendido, il tutto coronato dal meraviglioso tappo del serbatoio, creato dalle mani del collega di Don, Mick O'Shea.

Tutta la parte superiore del motoveicolo è stata sviluppata in modo da essere compatibile con il serbatoio del carburante. Vale la pena notare, per esempio, la mascherina per il faro, ugualmente in alluminio lucidato. Anch'essa è opera di Don in persona e si fa notare soprattutto per la griglia di protezione





von Don persönlich und macht vor allem durch das Schutzgitter für den Lampeneinsatz auf sich aufmerksam. Unter der Sitzbank, welche selbstredend ein Einzelstück ist und mit einer Gel-Einlage versehen wurde, spielen die Seitendeckel mit dem Auge des Betrachters. Genau wie der Heckkotflügel mit den eingelassenen Rücklichtern und dem Minigepäckträger sind auch sie von Hand gefertigte Unikate aus Aluminium. Alles zusammen ist an einem speziell angefertigten Rahmenheck angebracht, welches mit dem originalen Hauptrahmen verschweißt wurde. Ein Stockwerk tiefer bestimmt der Auspuff das Bild der R 100 S. Auch der stammt aus der Medaza Werkstatt. Etwas lauter als das Original macht dieser auf sich aufmerksam. Don legte Wert darauf, dass seine Kreation zum

Fahren und nicht als Ausstellungsstück für ein Museum bestimmt ist. Eine zu aggressive Akustik wäre allerdings auf langen Ausfahrten einfach störend gewesen.

Eine optische Verbindung geht die Bugverkleidung mit dem Abgasystem ein. Der Erbauer vermisste horizontale Linien an dem Motorrad und diese hat er nun mit beiden Bauteilen in das Gesamtbild eingebracht. Doch was hat der „Siebenrock Equipped“ Schriftzug auf der Verkleidung zu suchen? Ganz einfach: Don hat besonders viel Zeit und Energie in den Motor des Custombikes gesteckt. Unter anderem mussten die beiden Zylinder und Kolben erneuert werden. Natürlich kam hier ein Siebenrock Replacement Kit mit zwei Nikasil beschichteten Zy-



carrier, they are all handmade one-offs made from light alloy. All those item are mounted on a specially made rear frame unit, which has been brazed to the original main frame.

A level below this it's the exhaust which determines the image of the R 100 S. Made by Don in his workshop, its pipes sounds a bit louder than the original ones. Don, however, seems careful to ensure that his creation is meant for riding and by no means a museums piece. However, he states that a loud exhaust might simply be annoying on long journeys.

There is an optical line from the front fairing to the exhaust system. Missing horizontal lines, the builder had included those into the overall picture of the machine. But why



is there a „Siebenrock Equipped“ logo on the fairing? Just simple as that: Don has spent an enormous amount of time and energy with the rebuild of the engine of his custom machine. Apart from other necessities both cylinder and pistons needed replacing. And of course, a Siebenrock Replacement Kit with nicasil-coated liners and two forged pistons, lightened by 110 grams each, had been used. Apart from valves and valve guides the timing chain had been replaced, gearbox and both carbs were overhauled just as the clutch was being renewed. This particular unit is operated by an all-hydraulic Hymec System made by Magura, Germany. Don managed to truly inspire the Germans with his project, so they even supplied the handlebar and the brake master cylinder.



per l'inserimento del faro. Sotto il sedile, che ovviamente è un pezzo unico ed è stato dotato di un inserto in gel, i tappi laterali giocano con lo sguardo dell'osservatore. Esattamente come il parafango posteriore con i fanali posteriori incassati e il mini portapacchi, anch'essi pezzi unici in alluminio, realizzati a mano. Tutto l'insieme è stato installato su un apposito telaio posteriore, che è stato saldato con il telaio principale originale.

Un piano più in basso, la marmitta definisce il quadro della R100S. Anch'essa esce dall'officina Medaza. Un pò più forte dell'originale, la marmitta si fa notare. Don ci teneva che la sua creazione fosse destinata ad essere guidata e che non finisse come pezzo da esposizione in un museo. Un'acustica troppo aggressiva sarebbe stata peraltro semplicemente fas-

tidiosa nei viaggi lunghi. Un collegamento ottico lo fa la carena del bug con il sistema di scarico. Il costruttore sentiva la mancanza di linee orizzontali sulla moto, perciò le ha inserite nel quadro d'insieme con entrambi i componenti. Eppure cosa ci fa la dicitura „Siebenrock Equipped“ sulla carenatura? Sempre: Don ha investito davvero tanto tempo ed energia nel motore del custom. Tra le altre cose, ha dovuto sostituire entrambi i cilindri e i pistoni. Naturalmente è stato utilizzato un Replacement Kit di Siebenrock con due cilindri rivestiti di nikasil e pistoni fucinati più leggeri di circa 110 grammi.

Oltre alle valvole ed alle guide valvole è stata inoltre sostituita la catena, sono stati revisionati il cambio ed il carburatore ed è stata sostituita la frizione.





lindern und die um 110g leichteren Schmiedekolben zum Einsatz. Neben den Ventilen und den Ventilführungen wurde außerdem noch die Steuerkette ersetzt, das Getriebe und die Vergaser überholt sowie die Kupplung erneuert. Diese wird übrigens von einem hydraulisch arbeitenden Hymec System aus dem Hause Magura betätigt. Weil Don den Hersteller von dem Projekt begeistern konnte, steuerten die Deutschen außerdem noch den Lenker und eine Bremspumpe bei. Fahrwerkseitig setzt der Ire auf zwei Stoßdämpfer der Marke YSS am Heck. Sie sind 25mm höher als die originalen Teile und arbeiten mit einer Standardfeder. Die Gabelbrücke der Front beherbergt derweil eine Teleskopgabel einer Triumph Daytona aus den Neunzigern, welche um 25mm gekürzt wurde.

Fazit: Augenscheinlich hat Don Cronin ein Custombike geschaffen, welches nicht nur optisch etwas hermacht. Er hatte während der Bauzeit immer die Fahrbarkeit und auch die Performance seines Werkes im Blick. Eine sehr gute Entscheidung!

Chassiswise the Irishman decided on the use of two YSS shock absorbers. These are 25 mm longer than the original units, including standard and not progressively-wound springs. The front yoke clamps around a fork set originally used on a Triumph Daytona from the 1990s, slightly shortened by 25 mm.

Conclusion: It's pretty obvious that Don Cronin has created a custom machine which does not merely make your eyes sore. While building he always had rideability and performance of his creation in mind – which is a great decision!

Quest'ultima - tra l'altro - viene azionata da un sistema Hymec, dell'azienda Magura, a funzionamento idraulico. Poiché Don voleva far entusiasmare del progetto il produttore, i Tedeschi hanno finanziato anche il volante e una pompa freno. Per quanto riguarda le sospensioni, l'Irlandese ha messo due ammortizzatori YSS nella parte posteriore. Sono alti 25mm in più delle parti originali e funzionano con una molla standard. Il ponte forcella della parte anteriore ospita una forcella telescopica - accorciata di circa 25 mm - di una Triumph Daytona degli anni novanta.

Conclusione: è evidente che Don Cronin ha creato un custom che è d'impatto non solo dal punto di vista del design. Nella fase di realizzazione ha sempre puntato alla fruibilità e alla performance della propria opera. Un'ottima decisione!





# GLEMSECK 101

## 12. AUFLAGE DES KULTTREFFENS BEI LEONBERG

**D >>** Eine Vorderradbremse wird von zwei Fingern einer rechten Hand hin zum Lenkergriff gezogen. Mit Bedacht geben kurz darauf zwei Finger einer linken Hand den Kupplungshebel frei. Parallel dazu dreht die rechte Hand den Gasgriff bis zum Anschlag. Ein 2V-Boxer, bestückt mit einem 1070cc Siebenrock Big Bore Kit, gibt seine volle Leistung über die Kardanwelle an ein wild durchdrehendes Hinterrad weiter. Danach herrscht Stille. Der Pilot richtet seinen Blick auf Laura, das Startgirl mit der karierten Flagge in der Hand. Sie springt in die Luft, die Flagge geht nach unten und die BMW schießt blitzschnell nach vorne. Wir befinden uns auf einem Teil der ehemaligen Solitude-Rennstrecke bei einem 1/8 Meile Sprintrennen. Die mittlerweile 12. Auflage des Glemseck 101 steht an. Mit tausenden von Zuschauern hat sich das Event im Mahdental bei Leonberg zu einem der größten Motorradtreffen Europas gemausert.

Auch wenn es auf den ersten Blick nach einer rein sportlichen Veranstaltung aussieht, so ist das „101“ doch viel mehr. Als gelebte, echte Motorradkultur wird die Veranstaltung gerne bezeichnet und dies hat auch zwölf Jahre nach der Premiere durchaus noch seine Berechtigung: Nahezu an jeder Ecke zeigen sich Männer unterschiedlichen Alters mit

## 12TH EDITION OF THE CULT EVENT NEAR LEONBERG

**E >>** A front brake lever is held by two fingers of a right hand, tightly drawn right back to the handlebar grip. Soon after, two fingers of a left hand carefully let go the clutch lever while the right hand opens the throttle as far as possible. Fitted with a 1070cc Siebenrock Big Bore Kit, a 2V Boxer engine delivers its full power via drive shaft to a wildly spinning rear wheel. Then, there is pure silence. The rider faces Laura, the girl with the checkered flag in hand. She jumps up, the flag drops and blazingly fast, the BMW shoots forward. Here, we are on a part of the former Solitude race track, at a 1/8 mile sprint race – the 12th edition of Glemseck 101 has just started. With thousands of spectators the event in Mahdental near Leonberg has blossomed out to one of the largest motorcycle events throughout Europe.

At first glance, it may look like a pure sports event, but the “101” certainly has a lot more on offer. Gladly called experienced, real motorcycle culture, this description still seems far from wrong, even after more than a decade gone past its debut: On nearly every corner, differently aged men show up with hipster beards, fashionable ladies present their brightly coloured Rockabilly outfits. 70s lids certainly are as trendy as retro-styled single-tone mechanics overalls. The days of multi-coloured

## 12A EDIZIONE DEL MOTORADUNO DI LEONBERG

**I >>** Due dita della mano destra tirano il freno della ruota anteriore verso l'impugnatura del manubrio. Poco dopo due dita della mano sinistra rilasciano lentamente la leva della frizione. In parallelo, la mano destra ruota l'acceleratore fino all'arresto. Un boxer a due valvole, dotato di un Big Bore Kit Siebenrock da 1070cc trasmette tutta la sua potenza attraverso l'albero di trasmissione alla ruota posteriore, facendola girare all'impazzata. Poi cala il silenzio. Il pilota rivolge lo sguardo verso Laura, la startgirl che tiene in mano la bandiera a scacchi. Vola in aria, poi la bandiera si abbassa e la BMW fa un rapido balzo in avanti. Ci troviamo in una sezione dell'ex-circuito di Solitude, durante una gara sprint su 1/8 di miglio. L'ormai 12a edizione del Glemseck 101 è in corso. Con le sue migliaia di spettatori, l'evento di Mahdental, nelle vicinanze di Leonberg, è diventato uno dei più grandi motoraduni d'Europa.  
Anche se a prima vista può sembrare un evento puramente sportivo, il “101” è molto di più. La manifestazione viene spesso citata come un'autentica espressione culturale che, a dodici anni dalla première, ha ancora oggi una sua giustificazione: praticamente ovunque si vedono uomini di tutte le età con barbe hipster, signore alla moda in abiti colorati in stile rockabilly, e i caschi anni settanta, i corridori

Foto: Stefan Thiel





Foto: Stefan Thiel



Foto: Stefan Thiel

Hipster-Bärten, die modebewusste Damenwelt präsentiert sich in farbenfrohen Rockabilly-Outfits und Helme aus den Siebzigern sind ebenso der Renner wie einfarbig gehaltene Mechaniker-Overalls im Retro-Stil. Die Zeiten von bunten Lederklamotten und hochgezüchteten Vierzylinder-Raketen aus Japan mit farbenfrohen Rennverkleidungen scheinen mit Blick auf das „101“ vorbei zu sein. Und nicht nur das: Liebhaber klassischer Zweiventil-Boxer aus Bayern trifft man auch in Leonberg nicht allein an unserem Stand. Das puristisch gehaltene Einspurfahrzeug hat in der Motorradwelt einen selten

leathers and highly-tuned Japanese Inline-Fours seem to be gone – at least that's what the “101” tell-tales. And what's more – here in Leonberg, aficionados of classic BMW airheads from Bavaria are all over the place, not only at our stall. Slow movement seems the magical word, reflection to classical designs has gained importance.

The meaning of Glemseck 101 for BMW as a brand does not merely show with an existing own Boxer racing class. Also, the number of on-site customizers working on Boxer machi-

e le tute da meccanico monocromatiche, sono in stile retrò. I tempi dell'abbigliamento in cuoio colorato e dei razzi truccati a quattro cilindri provenienti dal Giappone, con le loro protezioni multicolori, sembrano rappresentare un passato lontano se si getta lo sguardo sul “101”. Ma non solo: gli amanti del classico boxer bavarese a due valvole, anche a Leonberg, non si incontrano soltanto presso il nostro stand. Nel mondo del motociclo, i veicoli da puristi a due ruote stanno vivendo un raro momento di gloria. Decelerazione è la parola magica e il ritorno al design classico è un aspetto decisivo.



Foto: Stefan Thiel

# RACING



Foto: Stefan Thiel

hohen Stellenwert erreicht. Entschleunigung heißt das Zauberwort und die Besinnung auf klassisches Design wird groß geschrieben. Die Bedeutung des Glemseck 101 für die Marke BMW zeigt sich nicht nur an der existierenden eigenen Boxer Rennklasse. Auch die Anzahl der vor Ort befindlichen Customizer, die Hand an die Krafträder der Blau-Weißen anlegen, spricht eine deutliche Sprache. Wenn die hochbegabten Handwerker und Designer dann noch mit ihren Boliden zum Kräftemessen mit der Konkurrenz antreten, wird schnell klar, dass sich die BMW-Umbauszene nicht nur mit der Optik, sondern auch mit der Performance der Motorräder intensiv auseinandersetzt. Darum erfreuen sich auch die Siebenrock Power Kits in der Szene großer Beliebtheit. Sie steigern das Drehmoment und die Leistung von BMW 2Ventil-Motoren über den gesamten Drehzahlbereich und verbinden extreme Spontanität mit solider Laufruhe.

nes paints a clear picture. If those highly-skilled craftsmen and designers are lining up their bolides for a trial of strength with their competitors, it's obvious that the BMW specials scene does not merely deal with design and cosmetics but also works intensively on performance of their steeds. Therefore, the Siebenrock Power Kits are utterly popular within the Boxer enthusiasts. They raise torque and performance of BMW airheads over the entire rev range, combining quick throttle response with solid engine smoothness.

L'importanza del Glemseck 101 per il marchio BMW è evidente non solo nella classe di gara per motori boxer. Anche il numero di customizer presenti sul posto, che mettono mano a motociclette con il marchio bianco e blu, parla piuttosto chiaro. Se artigiani e progettisti altamente qualificati competono ancora con i loro bolidi per una prova di forza con i concorrenti, è chiaro che lo scenario della trasformazione delle moto BMW riguarda non soltanto l'aspetto estetico, ma anche le prestazioni dei motori. Di conseguenza anche i Power Kit Siebenrock godono di grande popolarità su questa scena. Aumentano la coppia e le prestazioni dei motori BMW a due valvole a tutte le velocità e combinano spontaneità estrema e notevole silenziosità.





# BUILD YOUR DREAM

## PART ONE

**D>>** Ein Scheunenfund. Oft Schrott, manchmal aber auch ein Glücksfund oder zumindest eine Basis, aus der mit viel Liebe und noch mehr Arbeit ein echtes Juwel entstehen kann. Deswegen ist es immer spannend, das gefundene „Schätzchen“ nach und nach von der Patina zu befreien, die es während der langen Standzeit in der hintersten Ecke von Scheune oder Garage angesammelt hat.

Solche Scheunen- oder auch Garagenfunde werden uns häufig angeboten – für viele Menschen der beste Weg, den verstaubten und mittlerweile ungeliebten Haufen Metall mit BMW-Emblem loszuwerden, der sowieso nur noch Platz wegnimmt, weil niemand die Zeit oder das Können hat, sich darum zu kümmern. Meist haben solche Motorräder Geschichte und wir erfahren beim Abholen, was Opa und Oma damit alles erlebt haben.

Manchmal finden wir aber auch ein bedauernswertes Sammelsurium, bei dem nur das Typenschild verrät, um welches Motorrad es sich eigentlich handelt. So auch im Falle der roten R 80, um die es hier geht. Immerhin erkannte man unter der dicken Staubschicht noch das Ursprungsmotorrad, allerdings wenig professionell umgebaut im RS-Look. Mit Vollverkleidung, hässlichem Topcase und stumpfen Lack in rotmetallic definitiv keine Schönheit. Daneben der Motor und eine Zinkwanne voller Teile. Alles komplett? Der Besitzer zuckte nur mit den Schultern. Also ab in den Transporter mit dem „Gelump“ und auf dem Weg nach Wendlingen entwickeln wir schon die ersten Ideen, wie das hässliche Entlein zum echten Blickfang werden könnte.

Ein Custombike soll es werden, das ist klar. Reine Caféracer gibt es aber mittlerweile zuhauf, Scrambler sind ebenfalls im Trend in der Szene. Also doch ein Neuaufbau zum modernen Klassiker? Am Ende des Brainstormings haben wir eine ganz genaue Vorstellung, wie die alte R 80 in ihrem neuen Leben aussehen wird. Soviel vorweg: Sie wird ein echter Siebenrock-Umbau,

**E>>** A barn find – very often seems little more than scrap, but sometimes also a stroke of luck or at least a basis from which a real gem might take shape – with some true loving care and lots of elbow grease. Therefore it's always exciting to free the treasure find step by step from its patina – those remnants it gained throughout its days lurking in edges of garages or workshops.

We get offered plenty of those barn- or even garage finds – which, in fact, is one of the best ways for many people to get rid of a meanwhile unloved heap of BMW-badged metal, collecting dust and taking up space as nobody has time or skill to deal with it. Often these machines do have some history and on collection, we get to know Grandmas or Granddads experiences with these bikes.

But sometimes all we find is a miserable assortment with only a nameplate tell-tale which type of motorbike we are actually looking at. This was the case with a red R 80 this story is about. Somehow one could recognize the original machine under a thick layer of dust, but it had rather unprofessionally been given an RS look. With its full fairing, an ugly top box and a dull metallic-red paint job it definitely was far from a beauty. Next to it, there was an engine and a zinc tub full of parts. Is it complete? The owner just shrugged his shoulders. So everything went straight into the van. On the way to Wendlingen we already developed our first sketches and ideas how to turn this ugly duckling into an eye-catcher.

It was meant to become a custom machine, this was more than obvious. But meanwhile pure custom bikes are all over the place, scramblers are also common as muck within the motorcycle scene. So are we going to end up with a true modern classic rebuild? At the end of our brainstorming we had an exact concept how this old R 80 should look like in its new life. This much can be revealed: It will be a true Siebenrock-customizing job, individual, inventive and certainly all except for boring. Fans of

**I>>** Spesso è un rottame, ma qualche volta può anche essere una scoperta fortunata o per lo meno una base da cui può nascere - con molto amore e ancor più lavoro- un vero gioiello. Per questo è sempre emozionante liberare a poco a poco il „tesoro“ ritrovato dalla patina che si è accumulata con il tempo, a forza di stare nell'angolo più remoto del granaio o del garage. Questi tesori del granaio o del garage ci vengono spesso offerti - per molti è il modo migliore di sbarazzarsi di quell'impolverato e ormai sgradito ammasso di metallo con il logo BMW, che ormai occupa solo spazio - perché nessuno ha il tempo o le capacità di occuparsene. Perlopù queste motociclette hanno delle storie e quando andiamo a ritirarle scopriamo cosa hanno dunque vissuto i nostri nonni.

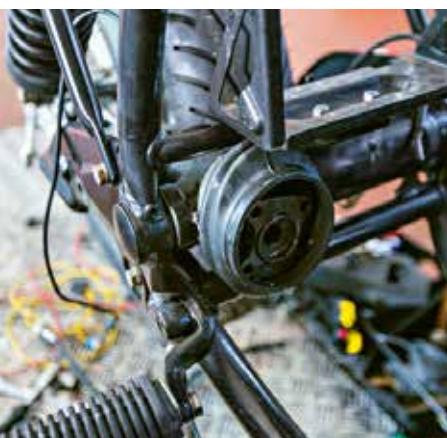
Tuttavia, a volte troviamo anche una sgradevole accozzaglia, per cui si scopre solo dalla targhetta identificativa di che motocicletta si tratti in realtà. Come nel caso della rossa R80, di cui stiamo parlando. Perlomeno, sotto lo spesso strato di polvere si riusciva ancora a riconoscere la moto originaria, per quanto trasformata in modo poco professionale fino ad avere un look da RS. Completamente carenata, con un orribile bauletto e vernice opaca rosso metallizzato, per niente bella. Lì accanto, il motore e un catino di alluminio pieno di pezzi. Era tutto? Il proprietario ha fatto spallucce. Quindi dal furgone con le „robe“ e in direzione Wendlingen cominciamo a sviluppare le prime idee, su come il brutto anatroccolo potesse diventare uno splendido cigno.

Ovviamente deve diventare un custom. Di pure Cafè racer ce ne sono ormai in abbondanza, le scrambler sono ugualmente alla moda, nel giro. E farne allora una ricostruzione per farla diventare un moderno classico? Alla fine del brainstorming abbiamo un'idea molto precisa di come diventerà la vecchia R80 nella sua nuova vita. Innanzitutto sarà una vera opera di trasformazione Siebenrock, perciò personalizzata, originale e tutt'altro che noiosa. Ai fan delle Cafè racer piacerà, così come



also individuell, originell und alles andere als langweilig. Caféracer-Fans werden ebenso auf ihre Kosten kommen wie Scrambler-Freunde, Klassik-Liebhaber und alle anderen, die gerne schöne Motorräder anschauen.

Wer Platz für Neues machen will, muss sich aber erst mal von alten Dingen verabschieden und so wurde unsere betagte R 80 unter den kundigen Händen von Gerhard „Blacky“ Schwarz erst einmal gründlich gesäubert und anschließend bis auf den Rahmen gestript. Die Substanz lässt hoffen und unsere treuen Leser dürfen gespannt sein, denn den Aufbau zum Custom-bike made by Siebenrock dokumentieren wir im nächsten Siebenrock Magazin. Stay tuned.



café racers will get their fill, just as scrambler enthusiasts, classic aficionados and all others who like the look of motorcycle beauties.

In order to make room for something new old perceptions need to be left behind. So our old R 80 was cleaned and then stripped to the bare frame – under the knowledgeable hands of Gerhard „Blacky“ Schwarz.

The substance seems promising and our dear readers dare to be excited – we will show the build-up of our custom made by Siebenrock in the next Siebenrock magazine. Stay tuned!

agli amici delle scrambler, agli amanti del classico e a tutti gli altri a cui piace vedere belle moto.

Chi vuole fare posto al nuovo si deve per prima cosa separare dalle cose vecchie, così la nostra vecchia R80 è stata innanzitutto accuratamente ripulita dalle abili mani di Gerhard „Blacky“ Schwarz e infine spogliata fino al telaio.

Il „materiale“ fa ben sperare e i nostri fedeli lettori hanno buoni motivi per essere emozionati perché documenteremo la realizzazione della custom fatta da Siebenrock nella prossima rivista Siebenrock. Stay tuned.





ONLINE SHOP 24/7 >>

[WWW.SIEBENROCK.COM](http://WWW.SIEBENROCK.COM)



SIEBENROCK GMBH  
WERTSTRASSE 34  
73240 WENDLINGEN  
GERMANY  
FON +49 70 24 - 46 880  
FAX +49 70 24 - 46 88 90  
[INFO@SIEBENROCK.COM](mailto:INFO@SIEBENROCK.COM)  
[WWW.SIEBENROCK.COM](http://WWW.SIEBENROCK.COM)



**ONLINE SHOP»**

