MOTORRAD

Deutschland 5,90 € / Österreich 6,70 € /
Schweiz 12,20 SFr / BeNeLux 6,95 € / Italien 7,30 € / Spanien 7,30 €
www.motorradonline.de

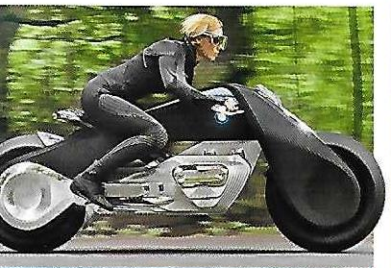
BMW SPEZIAL

#1/2017

EXKLUSIVE THEMEN FÜR BMW-FANS!

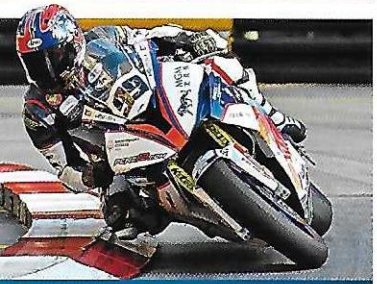
Schwarze Ritter
Zwei scharfe R nineT-Custombikes im Vergleich

Cowboy-Boxer
Die legendäre R 69 S in der USA-Version



Zurück in die Zukunft
Ohne Helm, mit Strom? So fährt die BMW von morgen

Unterwegs in Peru
Mit der F 650 GS Dakar vom Pazifik hinauf in die Anden



Straße der Sieger
Wie die S 1000 RR den Macau-Grandprix dominiert

Dauertest-Abschluss der R 1200 R:
Bilanz des Bayern-Roadsters nach 50 000 Kilometern

Touratech R 1200 GS Rambler

Fit auf allen Wegen

Serie, Tuning, Umbauten: Das große GS-Extra im Heft.
Plus: alle aktuellen GS-Modelle in der Kaufberatung

NASS GEMACHT

In Erinnerung an selige Wüstentouren im Sattel einer alten GS hat die Benders Company der R nineT lange Beine gemacht. Die „Benduro“ hebt die Kraxel-Kompetenz des luftgekühlten Boxers auf ungeahntes Niveau. Das mussten wir uns näher anschauen.

Text und Fotos von Sven Wedemeyer

Benduro im Wasser – etwas Abkühlung nach reichlich Spaß in Schlamm und Dreck

Die BMW R nine T ist mit ihren mittlerweile fünf Varianten ein Bestseller der Bajuwaren. Doch – seien wir mal ehrlich – für ernsthafte Ausflüge in den Dreck sind die stollenbereiften Versionen Scrambler und Urban G/S nicht gemacht. Lockeres Surfen über Feldwege können beide. Doch all jenen, denen weniger mehr erscheint und die dem technokratischen Design der GS nicht vollends verfallen sind, können aufatmen. Weil die Benders Company aus Wiesloch eine Möglichkeit gefunden hat, echte Off-Road-Fähigkeiten mit BMW-Tugenden im klassischen Gewand zu verbinden.

Die „Benduro" der Geschwister Raphael und Christian Bender, denen auch noch nach Jahren feiner Sahara-Sand vergangener Reisen aus den Schuhen rieselt, umweht der Geist einer modernen, aber puren GS. Aufgewertet wird sie mit konsequent durchdachten Lösungen. Im Mittelpunkt des charmant-pragmatischen Umbaus steht ein überarbeitetes Fahrwerk, dass sich nah an die bekanntermaßen muntere Geometrie der HP2 Enduro heranwagt. Nach dem Vermessen des Serienfahrwerks im Hause LSL wurden von Benny Wilbers spezielle Federn und Dämpfer erdacht, die aus der Benders-nineT ein ambitioniertes, wenn auch nicht gerade federleichtes Motorrad machen. Wo Scrambler und Urban G/S sich im groben Terrain schwertun und alsbald ans Limit kommen, pflügt die höhergelegte Benduro noch lange unbeirrt weiter.

Weil der Heckrahmen entfernt und die Schutzbleche durch Teile aus blankem Aluminium ersetzt wurden, wiegt die Maschine, auch dank knackigem Einzelsitz und munter brummendem Hattech-Auspuff, gut zehn Kilogramm weniger als das Original. Nicht schlecht! Was aber noch wichtiger ist, sind der erhöhte

Der naturbelassene Alutank passt zum ehrlichen Anspruch. Auch der Rest der Lenkerlandschaft ist pragmatisch-schlicht

Der stabile Träger nimmt es auch mit dem Gepäck einer Wochenreise auf. Ein gekürzter Sitz aus echtem Wildleder taugt selbst für längere Strecken

Hoch überm Vorderrad thront der handgefertigte Alu-Fender. Grobe Stollen sind erste Wahl bei der Benduro, die es im Dreck durchaus ernst meint

Fahrbericht BMW R nineT „Benduro“

Nachlauf und ein etwas steilerer Lenkkopfwinkel, was durch eine längere Gabel realisiert wird. So bekommt die silbrig schimmernde BMW mehr Reserven mit auf den Weg. Die Benduro verfügt über 150 mm Federweg vorn und deren 180 am Hinterrad – weit mehr als bei der R nineT und immer noch ein guter Aufschlag von 25 bzw. 40 mm gegenüber Scrambler und Urban G/S.

Nach einer intensiven Auseinandersetzung mit den Vorteilen dieses Setups beim Durchforsten italienischer Mittelgebirge steht fest: Genauso muss das! Die Benduro bietet im direkten Vergleich zur Scrambler nicht nur feineres Ansprechverhalten auf Asphalt, sondern brilliert auch auf losem Untergrund mit guter Kontrolle und straffer, aber nicht unangenehm harter Dämpfung. Durchschlagen, selbst unter härtesten Bedingungen, ist ihr fremd. Benny Wilbers weiß nun mal, was er tut. Und die Benders-Brüder haben bei diesem Boxer genau die inneren Werte nach außen gekehrt, die den nur oberflächlich ambitionierten Serienmaschinen etwas abgehen. Berechenbar, direkter und ernsthaft sportlich kann man die 110 PS-Maschine übers Land jagen.

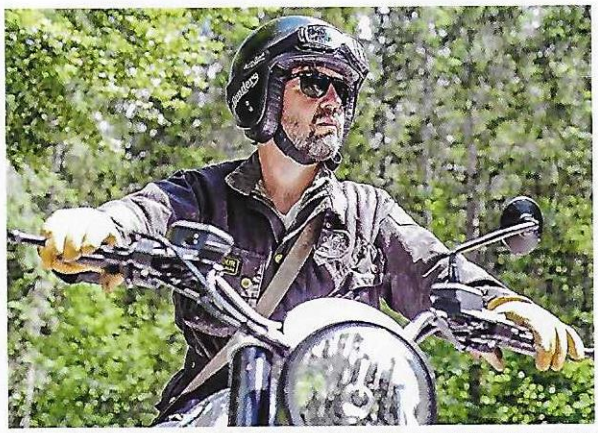
Grenzen gibt es dabei kaum: Tiefe Wasserdurchfahrten, grober

Fliegt gut: In den Händen von BMW-Profi Gerhard Forster wird die R nineT Benduro zum Geschoss

Der Gabel-Kit kostet 1399, das Federbein ab 799 Euro. Die Benders Company baut die Hardware auch gern ein

Daten BMW R nineT „Benduro"

Luft-/ölgekühlter Zweizylinder-Boxermotor, Vierventiltechnik, Hubraum 1170 cm³, Bohrung x Hub 101 x 73 mm, 110 PS bei 7750/min, 116 Nm bei 6000/min, Sechsganggetriebe, Sekundärantrieb über Kardan, Stahl-Gitterrohrrahmen, Motor mittragend, Wilbers-USD-Gabel, Ø 45 mm, Aluminium-Einarmschwinge mit Wilbers-Zentralfederbein, Federweg v/h 150/180 mm, Radstand 1500 mm, Nachlauf 122,5 mm, Lenkkopfwinkel 63°, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Einzelscheibenbremse hinten Ø 265 mm, Aluminium-Kreuzspeichen-Felgen, Reifen 120/70 ZR 19 vorn, 150/70 ZR 17 hinten, Leergewicht 210 kg, Tankinhalt 17 Liter, Preis Testmotorrad: 28 000 Euro



Christian ist der geistige Vater der Benduro und leitet die Benders Company. Mehr Infos unter: www.benders.company

Der Boxer bleibt völlig unangetastet. Gut so, der 1200er agiert manierlich und bringt die 210-Kilo-Benduro ordentlich in Schwung

Fahrbericht BMW R nineT „Benduro"

Fels, ausladende Löcher oder feiner Sand geben keinen Anlass zur Sorge. Weil das optimierte, voll einstellbare Fahrwerk über jeden Zweifel erhaben ist und man den grobstolligen 19-Zöller an der Front dank LSL-Lenker bestens im Griff hat. Der Charakter des druckvollen Motors kommt in der authentisch-schlichten Aufmachung wunderbar zur Geltung. Die Benduro ist wirklich potent, ohne sich raubeinig zu geben. Stattdessen bietet sie alle Basics für reichlich Unterhaltung. Man sitzt entspannt auf dem Einzelsitz, findet hinter dem Fahrer Platz für Gepäck, schützt die Ölwanne mit einem Unterfahrschutz und kann sich auf gezackten Rasten bedenkenlos ins Abenteuer stürzen.

Das Erfolgsrezept hatte aber bis vor kurzem einen Haken. Der normalen R nineT musste man mit neuen Gabelbrücken zum dynamischen Glück verhelfen. Eine kostspielige Angelegenheit, wie man sich denken kann. Die Bender-Brüder haben reagiert und bauen nun auch die grundsätzlich besser geeigneten R nineT-Derivate Urban G/S und Scrambler zur Benduro um. Die können wegen anderer Rahmen-Geometrie auch ohne neue Brücken, aber mit voll einstellbarem Wilbers-Kit zur Benduro verwandelt werden. Hierfür braucht es andere Dämpfer-Kartuschen und längere Standrohre sowie ein neues Federbein. Zwar verzichtet man so auf die eindrucksvolle Upside-Down-Gabel, doch ist deren Abwesenheit keine technische Einschränkung. Weil jedes Fahrwerk sowieso ein individuelles Grundsetup nach den Wünschen des Kunden erhält und der Einstellbereich viel Freiraum für weitere Anpassungen lässt. Jede Wette, dass die flinke Benduro so selbst die GS nass macht...