# OUTFIT: MOTORRADJACKE INKOGNITO | LOW-BUDGET: YAMAHA XJ 600 05 2016 JULI/AUGUST Deutschland: 5,90 € MOTORRAD PUR WHEELS AND BIARRITZ NACKTFACKELN MIT R M 1290 SUPER DUKE R TRIUMPH SPEED TRIPLE R **BROUGH SUPERIOR SS 100** BMW 9T SCRAMBLER FAMILIENPLANUNG: BMW AUF DEM SCHOTTERWEG ZUR KLASSIK G/S



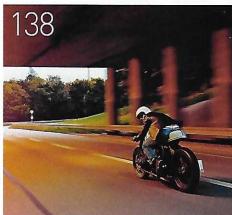












# BIKES

016 AUSRITT:
BMW Scrambler

Die neue Scrambler von BMW läutet eine Modelloffensive im Stamme der Heritage-Bikes ein, deren Häuptling die 9T ist. Der erste Ritt auf der Neuen hinterließ jedoch Fragezeichen

# 024 CUSTOM: Benders Benduro

Die Bender-Brüder erinnern sich an ihre Reisen mit der alten Dakar-GS durch die Sahara: 9T im knappen Endurokleidchen, eine perfekte Fahrmaschine für den Dreck und die bessere Scrambler von BMW

# O66 AUSRITT: Brough Superior Wir feiern die Wiedergeburt der

Wir feiern die Wiedergeburt der britischen Edelmarke aus dem frühen 20. Jahrhundert. Die neue SS 100 fährt tatsächlich und funktioniert überraschend gut. Ein Juwel für 62.900 Euro

#### 080 ERLEBNIS: Nackt im Tessin

Mit den schärfsten europäischen Naked Bikes über den Gotthard ins Tessin. Auf KTM Super Duke R Special Edition, Ducati Monster 1200 R und Triumph Speed Triple R wandeln wir auf den Spuren unserer Großeltern um den drei R-Raketen den Puls zu messen. Die Geschichte einer teuren Leistungsorgie

#### 116 CUSTOM: Yamaha XJ 600 Zabi

Low-Budget-Ratte auf Basis der alten XJ 600 mit SR-500-Tank von Honda. Kuriose Teilesammlung auf Basis des unsterblichen Schnäppchen-Krads



en Enduro-Anfänger erkennt man daran, dass er zu viel eingepackt hat. So lautet eine alte Regel der Weltreisenden und der Sandkrabben. Eben von jenen, die vor zwanzig Jahren schon durch die Sahara fuhren, ohne den halben Hausstand in Alukoffern mitzuführen. Das ging damals noch. Heute gibt's mehrere Gründe, nicht mehr durch die Sahara zu fahren. Einer ist, dass man hinter jeder Düne erschossen oder sonst wie um die Ecke gebracht wird. Ein zweiter ist, dass es keine wirklich tauglichen Serienmotorräder mehr gibt, die die Torturen locker wegstecken würden. Gerade die Vorzeigeenduros

früherer Jahre wie BMWs GS oder Yamahas Ténéré sind überladene, fette Reisedampfer geworden, die keine zehn Meter im Wüstensand vorankämen, ohne mit der schweren Front einfach zu versinken. Wie es besser geht, hat KTM über die Jahre gezeigt. Einzig Honda hat 2016, nach sechzehn Jahren, seine Wüstenkönigin African Twin auf 21-Zöller gestellt. Die wäre so durchaus fähig, von Hamburg nach Kapstadt zu fahren ohne Abweichung von der Idealroute. Das liegt nicht nur am großen Vorderrad, nein, es liegt auch am Weglassen. Am Weglassen der immensen Anzahl an Optionen beim fröhlichen Klicken im



Konfigurator, am Weglassen des ganzen unnützen Firlefanzes, den auf der richtigen Tour niemand braucht – Heizgriffe in Afrika als prominentes Beispiel. Ist nicht dran, wiegt nichts, geht nicht kaputt. So einfach ist das.

Jenes mystische Weglassen beschäftigt auch die beiden Mopedschmiede von "Benders. Echte Motorräder". Christian und Raphael sind Customizer und Enduristen aus Leidenschaft. Sie fuhren Ende des letzten Jahrausends mit den alten Dakar-GS-Modellen durch die Wüste und wieder zurück. An Bord: Nur, was wirklich nötig war. Und sie stehen immer wieder fassungslos vor

den Gebirgen aus Aufbauten an aktuellen Reiseenduros und fragen sich: Wo fahren die hin, für wie lange und was haben die alles dabei?

Die Antwort haben die beiden nicht gefunden, dafür stellen sie eine Gegenfrage: Wäre das alles mit etwas weniger nicht einfacher? So wie bei ihrer Benduro auf Basis des Straßenknallers BMW 9T. Die hat den Namen Enduro wirklich verdient. Spötter rufen: "'ne längere Gabel und ein langes Federbein reinbauen kann jeder." Stimmt, nur im Falle der Benduro bekommt das Fahrwerk eine Menge Streicheleinheiten. Zusammen mit LSL und Wilbers wurden die Federelemente genau berechnet, um die Fahrwerksgeometrie mit langen Federwegen und großen Felgen nicht in Richtung Cruiser wandern zu lassen. Ziel waren die Maße der Über-Enduro BMW HP2. Mission abgeschlossen. In nackten Zahlen bedeutet das für die Benduro: 150 Millimeter Federweg vorn und 180 Millimeter hinten, mit den bei Wilbers üblichen Schräubchen für Dämpfung und Zugstufe. Die Kollegen von LSL basteln gerade noch einen Satz dicker Gabelbrücken für den Umbau, hier kann dann noch etwas mit dem Offset gespielt und so bei Bedarf der Nachlauf verändert werden. Der beträgt in der aktuellen Umbaustufe 122 Millimeter und somit 20 mehr als bei der Serien-9T, nur 5 Millimeter weniger als beim Vorbild und 5,9 mehr als bei der gerade präsentierten 9T-Scrambler von BMW. Eben die wurde von mir und meinen Pressekollegen während der gerade stattgefundenen Präsentation als träge und unausgewogen benotet - was auch am längeren Nachlauf liegt. Das Setup der Benduro in Kombination mit der neuen Federung ist dagegen richtig gut geraten. Zackig spitz, straff, mit sehr klarer Rückmeldung und hohem Komfort fliegt die Benduro in den Radius, wo die etwas hüftsteife Serienscrambler die enge Linie gar nicht mag. Zwar sind die hohen Kreiselkräfte ihres vorderen 19-Zöllers klar zu spüren, leisten dem Lagewechsel indes weniger Widerstand als die Werks-Scrambler, deren Lenkkopf mit 61 Grad zwei Grad flacher steht als der der Benduro. Sie geht einfach leichter in die Kurve und das verleiht ihr eine erfrischende Dynamik. Diese frische Agilität liegt allerdings nicht allein an den längeren Federwegen oder der austarierten Geometrie. Auch der Ersatz des Serienfederbeins trägt sein Teil dazu bei, dessen Perfomance von Anfang an schlichtweg unbefriedigend war.

# Die Benduro geht mit Lust auf die enge Linie, wo BMWs Serien-Scrambler mit Nachdruck gezwungen werden muss

Der Rest der Benduro hingegen ist keine Revolution in Sachen Customschrauberei. Einfach wie sinnvoll ist das Konzept und so werden auch ein paar Kilogramm eingespart. Der Heckrahmen für den Sozius fliegt raus, das spart schon mal 3650 Gramm, der fein gefertigte Hattech-Endtopf noch mal 1700 und durch den restlichen Heckumbau mit neu beledertem Sitzkissen finden sich zusätzlich gute 2000 Gramm Gewichtseinsparung. Der schwäbische Edelstahltopf von Hattech bestach schon im 9T-Auspufftest (siehe ROADSTER 01/16) mit gutem Klang und einer deutlich verbesserten Leistungsentfaltung; mit seiner schlichten Eleganz passt er wie maßgeschneidert an die Benduro. Im Gegenzug wiegen die beschlauchten TKC-Reifen auf den Kreuzspeichenfelgen wieder etwas mehr. So wird die Benduro zwar deutlich leichter als die 220 Kilogramm wiegende

### INFORMATIONEN



#### RAPHAEL UND CHRISTIAN BENDER.

Messebauer, Customizer und Enduristen mit Herz. 2016 beginnt ein neues Kapitel für Benders. Echte Motorräder: mit einem Umzug

Es sind immer noch nicht alle Sachen an ihrem Platz, Kartons mit Werkzeug und Einrichtungsgegenstände liegen geordnet neben dem Eingang der neuen Werkstatt in Wiesloch bei Heidelberg. Die neuen Räume bieten mehr Platz und Ruhe vor dem Messebaugeschäft von Raphael an alter Wirkungsstätte. Doch die Brüder sind immer noch beide voll bei den Umbauten dabei – wie nun auch David, Motorradmechanikermeister, der im Tagesgeschäft Kundenmotorräder wartet. Alle Infos zum neuen Domizil unter benders. company. Über ihre Benduro sagen sie:

Christian: "Vor ziemlich genau zwanzig Jahren haben wir auf umgebauten R 100 GS die Sahara durchquert und sind nach Westafrika gefahren. Eine auf das wesentlich reduzierte Boxer-GS, wie wir sie damals hatten, gelände- und doch langstreckentauglich – das war unser Ziel. Außerdem sollten die entwickelten Teile komplementär sein, jeder soll sich seine 9T individuell zu einer Benduro zusammenstellen können. Ich denke, das haben wir geschafft, und als ich das erste Mal damit gefahren bin, war es fast wie nach Hause kommen. Nur schöner …"



Gemütlich ist's im neuen Hause. Alle sind herzlich willkommen, ob zum Benzingespräch oder zum Kaffee

Raphael: "Mein Herz schlägt im Gelände für Einzylinder, aber die NineT Benduro lässt sich wie meine alte XT 600 durchs Gelände treiben. Schön straff, aber dennoch sensibel ansprechende Federelemente und ein unglaublich druckvoller Motor. Und der Sound – da kann selbst meine XT nicht mithalten …"



e Gabel ehr Fed er 9T ist









■ Sabellänge wurde von LSL und Wilbers genauestens errechnet, damit trotz
■ Federweg der Nachlauf nicht ins Unendliche driftet. Die Serienbremse
■ 9T ist für den Geländeritt zu bissig, ihr ABS nicht abschaltbar

Auch hinten schneidert Wilbers der Benduro ein Beinchen auf Maß. Straff auf der Straße mit ausreichenden Reserven für wackeliges Geläuf. Das Fahrwerk kann sich sehen lassen



Serienscrambler, mit immer noch über 200 Kilogramm aber dennoch nicht zum Fliegengewicht. "Da geht in der nächsten Ausbaustufe noch etwas", versichert Christian. "Es geht noch viel überflüssiges Plastik und Metall über Bord." An der Front fliegen die Doppeluhren raus und an den CanBus wird ein Motoscope von Motogadget geklemmt, das sich hinter einer Minischeibe aus gebürstetem Aluminium verbirgt. Durch den Dreck führt die

# Die Benduro ist die bessere Scrambler – und die GS, die BMW noch nicht haut

ganze Fuhre nun ein etwas höherer LSL-Lenker, der die Sitzposition näher zum Vorderrad zieht und insgesamt etwas versammelter gestaltet. Auch der etwas stumpfere Kniewinkel, den das längere Federbein mit sich bringt, ist auf längeren Touren sicher wohltuend.

Größtes Manko beim Einsatz der Benduro im Kies ist das nicht abschaltbare ABS der 9T, die hier unmissverständlich zeigt: "Eigentlich bin ich ein Straßenmotorrad."

Raphael in Love. Er hat einen Heidenspaß in der Kiesgrube, auch wenn sein Gesicht allerhöchste Konzentration ausdrückt. Genau dafür ist die Benduro gebaut, auch wenn sie noch ein paar Pfund zu viel rumschleppt

Schon beim sachten Blick auf den Bremshebel haut es dich in den Regelbereich und die Bremsleistung sinkt gegen null. Nicht schön, ungebremst in den Sandhaufen zu rauschen. Das ist das einzige Problem der Benduro, für das

sich auch noch eine Lösung finden wird, und ihm stehen viele, viele Pluspunkte gegenüber, die das Scrambeln mit ihr zu einer wahren Freude machen. Das größte davon? Die Kiste funktioniert einfach prima, und das auf der Gasse wie im Dreck. Bei den BMW-Days in Garmisch konnte das BMW-Testfahrer Gerhard Forster nur bestätigen. Auf der Cross-Strecke hatte der mit dem Bender'schen Scrambler seine helle Freude. Auch BMW-Designer Ola Stenegard ist begeistert und zollte den Brüdern per Mail Hochachtung für ihren Umbau. Die Benduro ist die BMW, die BMW nicht baut. Noch nicht.

#### TECHNISCHE DATEN

#### BMW 9T

Leistung: 110 PS bei 7750/min Drehmoment: 119 Nm bei 6000/min Motor: Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luftgekühlt, vier Ventile pro Zylinder, dohc, Hubraum 1170 ccm, Bohrung x Hub 101 x 73 mm,

Sechsganggetriebe Fahrwerk: Stahl-Rohrrahmen, USD-Gabel, Standrohr-Ø 46 mm; Aluminium-Einarmschwinge mit Zentralfederbein; Radstand 1476 mm, Lenkkopfwinkel 64,5°, Nachlauf 102,5 mm; 320-mm-

Doppelscheibenbremse vorn, 265-mm-Scheibenbremse hinten; Bereifung: 120/70 ZR 17 vorn, 180/55 ZR 17 hinten,

Leergewicht: 222 kg

## CUSTOM

Motor: Serie

Fahrwerk: Wilbers USD-Gabel, Gesamtlänge 825 mm, volleinstellbar, 150 mm Federweg, Standrohr-Ø 45 mm Radstand 1500 mm, Lenkkopfwinkel 63°, Nachlauf 122 mm, Wilbers-Federbein, Gesamtlänge 393 mm, voll einstellbar Federweg 180 mm, 17 hinten, Leergewicht: 210 kg Specials: Benders-Heckumbau

