



## BMW Motorschutzbügel

**Preis:** 250 Euro

**Material:** Edelstahl

**Gewicht:** 2,9 kg

**Sturzschutz:** Auch bei aufliegender Maschine bleiben die empfindlichen Zylinder die entscheidenden Millimeter vom Boden entfernt.

**Qualität:** Der Edelstahl-Bügel ist tadellos verarbeitet, passgenau und wirkt trotz der filigranen Bauweise solide. Störend: Bei den fast neuen Bügeln gibt es bereits Flugrost. Möglicherweise hat es hier jemand mit einer Drahtbürste zu gut gemeint.

**Anbau:** BMW setzt an der GS nahezu flächendeckend auf Torx-Schrauben. Das ist gut. Dumm nur, dass zur Montage des Sturzbügels lange Einsätze der Größen T55 und T60 nötig sind.

**Anleitung:** Lag Testmuster nicht bei, laut Prospekt aber enthalten.

**Fazit:** Der Originalträger vereint geringes Gewicht und eleganten Look mit passablem Schutz. Die Passgenauigkeit ist muster-gültig – aber alles andere wäre bei diesem Preis auch eine Frechheit. Ein Wermuts-tropfen für Selberschrauber ist der Spezialwerkzeug-Bedarf.

**Schutz:** ★★★★★

**Anbau:** ★★★★★

**Gewicht:** ★★★★★

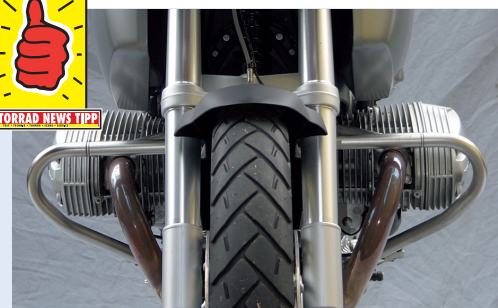
**Qualität:** ★★★★★

**Gesamt:** 15 von 20 Punkten

**Preis/Leistung:** ★★★★★



MOTORRAD NEWS TIPP



Qualität ab Werk: Der Original-BMW-Bügel ist nicht billig. Dafür sitzt alles, wo es hingehört



# KUHFÄNGER

Für viele gehören sie zur Reiseenduro wie der Rammschutz zum Geländewagen: Sturzbügel. Ob die prestigeträchtigen Rohrkonstruktionen tatsächlich Schaden von der Maschine abhalten können und ob unauffällige Kunststoffkonstruktionen auch Schutz bieten, hat das NEWS-Serviceteam am Beispiel der BMW R 1200 GS untersucht.

Die liebste Reiseenduro der Deutschen – und gleichzeitig das beliebteste Motorrad überhaupt zwischen Rhein und Oder – die GS kann das schützende Rohrgeflecht noch ein kleines bisschen besser gebrauchen als ihre Single- und V2-getriebenen Geschwestern. Klar, bei denen sind Tank, Verkleidung und Motordeckel gefährdet. Aber bei der BMW R 1200 GS stehen zudem noch boxertypisch die Zylinder nach links und rechts ab. Dass zur Zeit ein Exemplar dieser Maschine den NEWS-Fuhrpark als Dauertester bereichert, machte die Wahl des Trägermotorrades noch leichter.

Wir bewerteten die Sturzbügel in vier Kriterien: Sturzschutz, Qualität, Anbau und Gewicht. In Sachen Sturzschutz war wichtig, dass der Zylinder und seine Nebenbauteile, etwa das Drosselklappengehäuse, im Sturzfall tatsächlich innerhalb des von den Bügeln geschützten

Raumes liegen. Ob das verwendete Material ausreichernd dimensioniert und ordentlich verarbeitet ist, fließt in die Qualitätswertung ein.

Beim Punkt Anbau geht es dann darum, ob Aufbau, Anleitung und nicht zuletzt Passgenauigkeit so sind, dass auch ein Laie mit der Selbstmontage nicht überfordert ist. Immerhin wird ein vergleichsweise einfaches Teil wie ein Sturzbügel selten in der Werkstatt montiert – Motorradfahrer mögen's leicht.

Letzten Endes lautet das Fazit, dass die vier Stahlbügel allesamt praxisingerecht genug ausgeformt sind, um Motor und Nebenaggregate tatsächlich zu schützen. Die schmalen Kunststoffbügel aus dem BMW-Programm schützen tatsächlich nur die Zylinderköpfe. Dafür passen sie an alle Boxer der neuen 1200er Reihe und

schaden der schlanken Linie nicht. Den eigenhändigen Anbau erlauben alle – im Fall des BMW-Stahlbügels sind dazu aber lange, dünne Torx-Schlüssel der Dimension T55 und T60 nötig. Selbst die gewöhnlich gut ausgestattete NEWS-Werkstatt musste da auf die Hilfsbereitschaft eines benachbarten Profi-Schraubers zurückgreifen. Danke, Kalle!

Leider nicht rechtzeitig zum Redaktionsschluss haben es die Sturzbügel von Touratech in die Redaktion geschafft. Dabei waren wir besonders gespannt auf diese Probanden: Er ist nämlich extrem beliebt. Das war auch der Grund für sein Fehlen in dieser Ausgabe: Lieferschwierigkeiten, die Lager in Nidereschach sind leer. Aber die GS bereichert den Fuhrpark ja noch ein paar Tage.

Matthias Oelkrug

**Keine Frage: Der Boxer kann Sturzbügel noch besser gebrauchen als Enduros mit Einzylinder oder V2**

## BMW Zylinderschutz klein

**Preis:** 85 Euro

**Material:** glasfaserverstärkter Kunststoff

**Gewicht:** 0,3 kg

**Sturzschutz:** Befriedigend. Selbstverständlich können die schlanken Kunststoff-Bügel nicht mit der Schutzwirkung ausgewachsener Metallbügel konkurrieren sondern sind eher für den nicht allzu heftigen „Fall der Fälle“ gedacht. Dann aber sitzen sie genau da, wo sonst der Asphalt den Zylindern zusetzen würde. Keinen Schutz gibt es für die Einspritzelektronik.

**Qualität:** Gut. Die GFK-Teile sind frei von Gussgraten und passgenau.

**Anbau:** Lediglich drei Schrauben am Zylinderkopfdeckel sind zu lösen. Auch an dieser Stelle setzen die Münchner auf Torx-Schrauben, allerdings in einer Größe,

die allerdings im Bordwerkzeug enthalten ist.

**Anleitung:** Explosionszeichnung und mehrsprachige Anleitung trotz minimalem Bastelaufwand – wer hier nicht durchblickt ist selber schuld.

**Fazit:** Poserfaktor sind gleich Null. Dafür sind Gewicht und Preis verglichen mit den aufwändigem Blechbügeln konkurrenzlos, und ein Mindestmaß an Sturzschutz ist gegeben.

**Schutz:** ★★★★★

**Anbau:** ★★★★★

**Gewicht:** ★★★★★

**Qualität:** ★★★★★

**Gesamt:** 15 von 20 Punkten

**Preis/Leistung:** ★★★★★



**Kleinigkeit:** Der Kunststoff-Schützer aus dem BMW-Programm ist für Straßenfahrer eine Alternative



## Adressen

### BMW

BMW AG, Sparte Motorrad  
80788 München  
089/3820,  
www.bmw-motorrad.de

### Hepco&Becker

Birkenstraße/Industriegebiet  
66989 Höhrfröschen b.  
Pirmasens  
06334/92160,  
www.hepco-becker.de

### SW MoTech

Auf der Neustadt 16  
35282 Rauschenberg  
06425/820280,  
www.mo-tech.de

### Zweckdesign

Manfred Kucharowices  
Staufering 14  
88339 Bad Waldsee  
07524/3545  
www.zweckdesign-motorrad.de

**Hepco&Becker**

**Preis:** 185 Euro (auch in Schwarz für 170 Euro erhältlich)

**Material:** Stahlrohr, kunststoffbeschichtet

**Gewicht:** 4,2 kg

**Sturzschutz:** Sehr gut. Die massiven und voluminösen Bügel halten in jeder Lage Unbill vom Motorrad fern. Natürlich haben auch sie ihre Grenzen – aber wer die Reserven dieses Bügels ausreizt, hat andere Sorgen als zerkratzte Zylinderköpfe.

**Qualität:** Ausreichend. Dem massiven Material und der gründlichen Kunststoffbeschichtung steht die fehlende Passgenauigkeit entgegen.

**Anbau:** Vom Aufbau her logisch und einfach, erschwert die mangelnde Passgenauigkeit – Seitenteile stehen bei Montage unter Spannung – den Anbau erheblich.

An Spezialwerkzeug ist nur die T55-Torxnuss nötig.

**Anleitung:** Explosionszeichnung (etwas wirr), Klartext-Anleitung und – als einziger Testkandidat – die Anzugsdrehmomente.

**Fazit:** Robust ohne Ende sowie einfach aufgebaut und mit der besten Anleitung im Test versehen, könnte der H&B-Träger das Nonplusultra für Selbst-Anschrauber sein – wenn es um die Passgenauigkeit besser bestellt wäre.

**Schutz:** ★★★★★

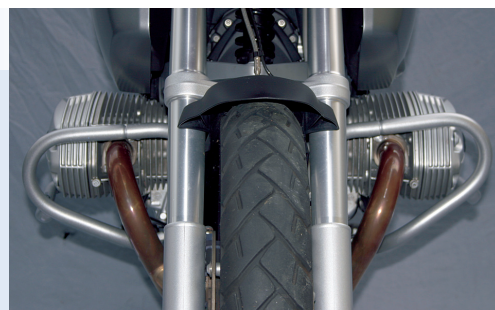
**Anbau:** ★★☆☆☆

**Gewicht:** ★★★★★

**Qualität:** ★★★★★

**Gesamt:** 12 von 20 Punkten

**Preis/Leistung:** ★★☆☆☆



**Angespannt:**  
Fehlende Passgenauigkeit bringt Probleme beim sonst guten H&B-Träger



**SW MoTech**

**Preis:** 119 Euro

**Material:** Stahlrohr, pulverbeschichtet

**Gewicht:** 4,8 kg

**Sturzschutz:** Sehr gut. Die MoTech-Bügel liegen so, dass die Zylinder auch in 90 Grad Schräglage geschützt sind. Abmessungen und Konstruktion lassen ordentliche Schutzwirkung erwarten, auch wenn die mittigen Flachbleche weniger Robustheit versprechen als die Rohr-in-Rohr-Konstruktion des H&B-Trägers, die außerdem mit weniger Schraubverbindungen auskommt.

**Qualität:** Massig dimensioniertes Material, gut verarbeitet und passgenau gefertigt – da geht nichts schief.

**Anbau:** Viele Einzelteile und Schraubverbindungen erfordern einiges an Bastelaufwand. Dank der passgenauen Fertigung

sind aber auch blutige Anfänger nicht überfordert, sofern sie nicht alleine schrauben.

**Anleitung:** Deutliche Explosionszeichnung, Teileliste – wer nicht auf den Kopf gefallen ist, kommt klar.

**Fazit:** Der MoTech-Träger ist kräftig dimensioniert, gut verarbeitet, gut zu montieren und preiswert. Auf der Soll-Seite steht vor allem das höchste Gewicht im Testfeld.

**Schutz:** ★★★★★

**Anbau:** ★★☆☆☆

**Gewicht:** ★★☆☆☆

**Qualität:** ★★★★★

**Gesamt:** 14 von 20 Punkten

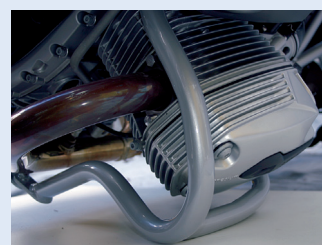
**Preis/Leistung:** ★★★★★



MOTORRAD NEWS TIPP



**Dickes Ding:**  
Der schwerste Träger bietet auch den vollständigsten Schutz für den Motor



**Zweckdesign**

**Preis:** 179,80 Euro

**Material:** Stahlrohr, lackiert

**Gewicht:** 4,3 kg

**Sturzschutz:** Zwiespältig. Liegt die Maschine schräg auf, halten die massigen Stahlrohre den Zylinderkopf auf Abstand. Allerdings neigt sie wegen der Gewichtsverteilung zum „Durchkernern“, was aber auch eine Folge der etwas zu langen Seitenausleger (Maßfehler) sein kann. Der Hauptbügel ist aus einem Stück und kommt so völlig ohne Schraubverbindungen aus.

**Qualität:** Das Material ist ordentlich dimensioniert und verarbeitet, bis auf einen (in der Serie korrigierten) Maßfehler (Seitenausleger links einen Millimeter zu lang) ist auch die Passgenauigkeit musterergütig

**Anbau:** Trotz des Maßfehlers nahezu pro-

blemlos; zwar muss die Motorschutzwanne entfernt werden, aber das ist mit vier Schrauben erledigt. Trotzdem Minutensache. Kein Spezialwerkzeug nötig.

**Anleitung:** Deutsche Anleitung und Teileliste ohne Abbildung oder Drehmomente.

**Fazit:** Schon das Vorserienmodell weiß zu gefallen. Wenn die Maßfehler eliminiert sind, ist der hohe Preis dem hochwertigen Produkt angemessen, Wertung unter entsprechendem Vorbehalt.

**Schutz:** ★★☆☆☆

**Anbau:** ★★★★★

**Gewicht:** ★★☆☆☆

**Qualität:** ★★☆☆☆

**Gesamt:** 13 von 20 Punkten

**Preis/Leistung:** ★★☆☆☆



**Neuling mit Potenzial:**  
Schon die Vorserie des „Zweckdesign“-Bügels gefiel

