

BMW-Roadster-Gespanne



KUMPPELS

falls eine vorklappbare Windschutzscheibe sowie einen separaten, per Hydraulikheber gestützten Gepäckraumdeckel. Als Wetterschutz ist eine Kajakdecke erhältlich.

Beide Gespanne versprechen dank ausgewogener Geometrie und Gewichtsverteilung selbst bei sportlicher Fahrweise satte Straßenlage und gute Beherrschbarkeit, Kapriolen in Kurven sind ihnen bei halbwegs angepasstem Tempo fremd. Die Bode-BMW würde sich mit einem sanfteren Lenkungsdämpfer feinfühlicher dirigieren und auf Straßen mit Längsrinnen exakter korrigieren lassen.

In der gefahrenen Abstimmung zackt sie unangenehm herum, sobald der Fahrbahnbelag sich wellt. Auch wenn dies nicht typisch für Bode-BMW-Gespanne ist – gerade bei der Roadster als Allround-Talent stört solch kapriziöses Fahrverhalten.

Womit wir zum Herzstück des Ganzen gelangen, nämlich zum Motor der 1150er Roadster. Gefühlsmäßig macht der im Hubraum und durch einen sechsten Gang aufgewertete Boxer mehr Druck als sein Vorgänger mit 1100 Kubik, auch wenn der Vergleich der Leistungsdaten dies kaum erwarten lässt. Auf der Land-

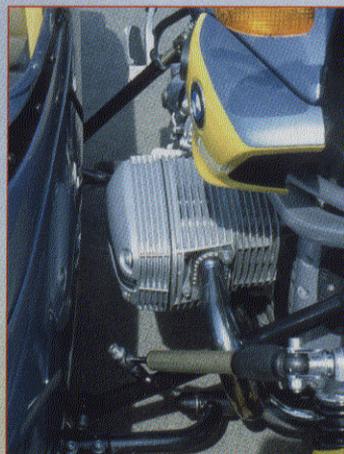
straße entwickelt der Viertakter selbst mit den schweren Anhängseln passable Sprinterqualitäten, mit gut 160 km/h Spitze ist man auch auf der Autobahn kein „Underdog“.

Knapp neun Liter Spritverbrauch bei flottem Fahrstil rechtfertigen das moderne Motormanagement, nervig sind dagegen die Vibrationen im oberen Drehzahlbereich. Doch man kann eben nicht alles haben – mit den beiden gezeigten Roadster-Umbauten wird Gespannfans aber schon eine ganze Menge geboten.

Axel Koenigsbeck



Fotos: Koenigsbeck



Zeitlos-schlicht: Den eineinhalbsitzigen Subsonic gibt es auch in einer schmaleren Version

Pfiffig: Auf Wunsch montiert Bode die Karosserie hochklappbar, was die Boxer-Wartung erleichtert

TECHNIK

Bode-BMW R 1150 R Subsonic

Motor:	Zweizylinder-Boxer
Hubraum:	1130 cm ³
Leistung:	62,5 kW (85 PS) bei 6750 min ⁻¹
Max. Drehmoment:	98 Nm bei 5250 min ⁻¹
Luftkühlung, Elektrostarter, Sechsgang-Getriebe	
Rahmen:	Motor mitttragend, angeschraubte Hilfsrahmentteile
Seitenwagen:	angeschraubter Stahlrohr- rahmen, Vierpunktschluss
Radführung v.:	Schwingengabel mit zwei Federbeinen, 95 mm Federweg
Radführung h.:	Einarm-LM-Schwinge, Zentralfederbein, 135 mm Federweg
Radführung Seite:	Zugschwinge, 60 mm Federweg
Bereifung v.:	175/55 R 15
Bereifung h.:	195/45 R 15
Bereifung S.:	195/50 R 15
Bremse:	Hand 2 x v., Fuß h. + S.
Radstand:	1590 mm
Spurbreite:	1350 mm
Vorlauf (Seitenrad):	380 mm
Vorspur (Seitenrad):	20 mm
Nachlauf (Vorderrad):	25 mm
Gewicht vollgetankt:	360 kg
Zul. Gesamtgewicht:	650 kg
Tankinhalt:	20 Liter
Kraftstoffverbrauch:	ca. 8,8 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 165 km/h
Preis:	Testgespann 25 950 Euro, Komplettumbau ab 14 030 Euro, Integralbremse 525 Euro, Roadster- Verdeck 435 Euro, Hochverdeck 588 Euro, hochklappbare Karosserie 170 Euro
Hersteller:	Bode, Zur Hauptmühle 2, 57339 Erndtebrück, Tel 02753/598303, Fax 598305, bode-sidecars@t-online.de