



Der kräftige Zweizylinder des BMW C 650 Sport scheint sich sehr über die Zusammenarbeit mit italienischen Variomatik-Spezialisten zu freuen



(1) Die mitgelieferten Teile ermöglichen verschiedene Abstimmungsmöglichkeiten
(2) Der Einbau geht an die Grenzen von Do-it-yourself-Freunden

noch immer sehr elastisch und materialschonend. Das (gelegentlich auftretende) leichte Eiern im Schub beim Anfahren bergauf ist bei der Malossi Multivar nicht zu bemerken. Ab 10 bis 15 km/h wird der Unterschied zum Serienmodell spürbar – aber richtig vehement wird der Malossi-behandelte BMW ab etwa 25 bis 30 Stundenkilometern.

Stoppuhrjongleure könnten monieren, dass die Malossi-Vario beim Anfahren etwas Zeit liegenlässt. BMW-Alltagsfahrer entgegnet dann, dass Antriebskomfort, bessere Auswuchtung und damit Haltbarkeit wichtiger sind als Vehemenz und ein paar Zehntel. Und wenn man die Messwerte betrachtet, wird klar, dass der Malossi-BMW in der Tat perfekt abgestimmte Vehemenz bietet: Die Beschleunigung von null auf 100 km/h verbessert sich von 6,7 auf 5,5 Sekunden!

Noch vehementer wird der Malossi-BMW erstaunlicherweise über 100 km/h. Von 100 auf 140 nimmt der „softgetunte“ C dem Serienpendant fast 1,5 Sekunden ab – und stellt damit Mittelklassemotorrädern vom Schläge einer Yamaha MT-07 sehr deutlich die Rute ins

fenster. Klarerweise gilt dies für die Durchzugswerte – mit einer optimal beschleunigten MT-07 kann der dicke Rolli auch mit der besten Vario nicht mithalten. Er fällt aber auch nicht so deutlich zurück, dass man einen Satz heißer Ohren für den MT-07-Treiber in der nächsten Bremszone ausschließen könnte ...

Obwohl weder die besseren Messwerte noch die Prüfstandergebnisse das eingangs zitierte Erdbeben befürchten lassen, sollte man sich am Malossi-BMW bei energischem Umgang mit dem Gasgriff in der Tat sorgfältig anhalten: Der Motor hängt dank der Multivar deutlich besser am Gas und beißt ab mittleren Drehzahlen fast verzögerungsfrei zu. Damit wird einer der Kritikpunkte am C 650 Sport – die manchmal lethargische bis verzögerte Gasannahme – egalisiert.

Ein zusätzlichen Bonus hält die Multivar für feinfühligere Fahrer bereit: Die teilweise unfeinen Vibrationen aus dem Antriebsbereich sind vollkommen verschwunden. Ein guter Beleg für Material- und Verarbeitungsqualität bei Malossi.

Und noch ein dicker Bonus für den bösen Hetzer: Die Mühle geht dank des breiteren Keilriemens um etwa sieben(!) Stundenkilometer schneller als der Serienroller. Was man allerdings nur am GPS angezeigt bekommt, weil die Tachonadel bei 180 am Gehäuse ansteht.

Auf den ersten Blick mutet das nur knapp 300 Euro teure Paket für den BMW-Sportroller an wie der Stein der Weisen. Fahrdynamisch ist der Bär los; der Motor reagiert besser auf Gasgriffkommandos; die Vibrationen aus dem Antriebsstrang sind verschwunden.

Ist es wirklich so einfach? Ja. Und zwar dann, wenn Sie einen wirklich kompetenten Mechaniker kennen. Der Umbau am BMW ist mit der üblichen Vario-rein-Vario-raus-Spielerei bei hubraumkleineren Rollern nicht zu vergleichen: Ohne Spezialwerkzeug geht das Licht aus, und wer den Umbau in weniger als drei Stunden schafft, darf sich als Rennmechaniker bei der MotoGP bewerben. Allein das Lösen und Entwirren der verschach-

telten Plastikteile des BMW-Bodyworks fordert von hitzigen Gemütern größte Selbstbeherrschung. Und da sind wir noch nicht beim Luftfilterwechsel auf der anderen Seite des Plastik-Puzzles, der dem Meisterschrauber eine weitere halbe Stunde (und dem Amateur einen Herzkasperl) kostet.

Auch im Fahrbetrieb gibt es eine Zone, in der man den Malossi-BMW nicht als allzu geschmeidig empfindet. Gemeint sind 30er-Zonen in der Stadt. Im Geschwindigkeitsbereich zwischen 35 und 50 km/h lässt die Abstimmung der Vario bei gleichbleibender Geschwindigkeit keine längere Übersetzung zu. Das heißt also,

Gut gemacht: mehr Beschleunigung, schnellere Spitze

der Motor orgelt mit gefühlt zu hoher Drehzahl, was durch den groben Auspuffsound unterstrichen wird. Abhilfe schaffen kurzes Beschleunigen und ruckartiges Abdrehen, um die Gegendruckfeder im Automatiksystem zu überlisten. Sobald man aber erneut auf Zug gehen muss, gibt's wieder die Geräuschkulisse. Im Grunde eine Kleinigkeit – aber doch ein Grund, von einem etwas lauterem Sportschalldämpfer Abstand zu nehmen.

Keine Sorgen muss man sich dagegen um den Verbrauch machen. Bei entspannter Fahrweise fordert der Malossi-BMW nicht mehr als die durchschnittlich 4,5 bis 5 Liter des Serienfahrzeuges. Und wenn wirklich angeschraubt wird, bis die Trittbretter wegschmelzen, mag der Verbrauch die letzte Sorge sein. ☺



KNÜPPEL AUS DEM SACK



Zur Einstimmung: Alles Wissenswerte über die Funktionsweise einer Roller-Automatik – und warum sie die beste Einstiegsmöglichkeit ist, die Performance eines Rollers zu verbessern – können Sie in den „motomobil“-Folgen 030, 031, 032 sowie auf www.motomobil.at nachlesen.

Im Sack mit dem Malossi-Aufdruck finden wir den Multivar-Kit mit zwei Satz Rollen, diversen Kupplungsfedern, einer Gegendruckfeder und diversen Kleinteilen. Daneben ein Sport-Luftfilter und ein etwas breiterer Kevlar-Keilriemen. Die in der „motomobil“-Frühjahrsfolge 032 angesprochene Wing-Bell-Kupplungsglocke war leider nicht verfügbar.

Nach einigem Herumprobieren und noch mehr Diskussion darüber wurde die vermeintlich beste Ab-

stimmung für sportliche Fahrweise solo gefunden und sogleich als „Voralpenscheck“ bezeichnet: Rollen 22 Gramm, Gegendruckfeder weiß, Kupplungsfedern original.

Beim Einbau einer verbesserten Variomatik erwartet man normalerweise kein Erdbeben bei den Fahrleistungen. Spürbare Unterschiede zum

Unsere Abstimmung ist unter „Voralpenscheck“ patentiert

Serienfahrzeug manifestieren sich aber in der Regel im Anfahrverhalten sowie in der spontaneren Gasannahme und druckvollerem Vortrieb bei niedrigen Geschwindigkeiten. Abhängig von Motorcharakteristik und Abstimmung der Serien-Vario gilt

der Richtwert, dass ein gelungener Umbau die Beschleunigungszeit vom Stillstand bis etwa zur halben Höchstgeschwindigkeit um 20 Prozent verbessern kann – allemal, das ist sein Geld wert.

Am Beispiel eines Mittelklasse-Rollers mit 300 Kubik erwartet man Beschleunigungswerte von null bis 70 km/h im Bereich von etwa sieben Sekunden. Mit einer passenden Tuning-Vario sollte sich diese Zeit um eine gute Sekunde verbessern. Natürlich ist dieser Zuwachs an Dynamik deutlich spürbar. Aber man muss sich nicht krampfhaft am Lenker anhalten, um nicht von der Sitzbank gezogen zu werden ...

Bei unserem Probanden, dem großen BMW C 650 Sport, entsteht nach dem Umbau ein ganz anderer Eindruck. Der Antritt aus dem Stand erfolgt

