

PRODUKTTEST

Praxistest: Koffersysteme für BMW F 800 GS



BOXEN STRATEGIE

Koffer kaufen – schwieriger Fall. Denn jeder Fahrer setzt andere Prioritäten, an jedem Motorrad gelten andere Maßstäbe. Mit welchem System die BMW F 800 GS am besten fährt, klärt dieser Test.

Von Thorsten Dentges
Fotos: jkuenstle.de, mps-Fotostudio



BMW VARIO

ANBIETER: BMW Motorrad, Telefon 0 89/1 25 01 62 00, www.bmw-motorrad.de; **SYSTEMPREIS:** 890 Euro; **GEWICHT (TRÄGER):** 3,2 kg; **GEWICHT (KOFFER):** links 5,9 kg, rechts 6,2 kg; **PACKVOLUMEN:** links bis zu 29 l, rechts bis zu 38 l; **HERSTEL- LUNGS- LAND:** Spanien



↑ PLUS

Trägersystem sehr unauffällig am Fahrzeug platziert, bemerkenswert leicht und stabil; variable Durchfahrbreite (105 cm, um ca. 11 cm reduzierbar) bei regelmäßigen Stadtfahrten von Vorteil; Bedienelemente verständlich farbcodiert und angeordnet, gute Tragegriffe; optional: universaler Zünd- und Gepäcksystemschlüssel; robuste Kunststoffkonstruktion, sehr verwindungssteif

↓ MINUS

Zu geringes Platzangebot für Test-Normbepackung; leichte Wasserundichtigkeiten; Kunststoffoberflächen sehr kratzempfindlich, Bodengummistopfen haben sich im Testbetrieb mehrfach gelöst, dadurch zusätzliche Undichtigkeiten; ab 160 km/h spürbare Pendelneigung



→ FAZIT

In der Praxis bleiben die Originalkoffer etwas hinter den (hohen) Erwartungen zurück: zu gering das nutzbare Packvolumen, zu unruhig bei hohen Geschwindigkeiten, außerdem leichte Undichtigkeiten. Doch rein äußerlich harmonisieren die Varios am besten mit dem Motorrad, deshalb eine Kaufüberlegung wert.

MOTORRAD

Urteil: GUT

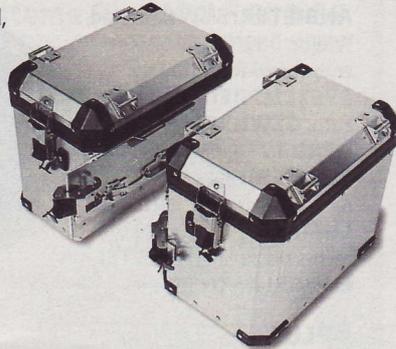
Man könnte die Dinge zum Mars schicken. Oder im Windkanal einen Sturm über sie fegen lassen oder sie untergluckern auf 40 Meter Tiefe. Im Labor ätzende Chemikalien rüberschütten, Wandstärken auf Nanometer genau unterscheiden. Könnte man. Doch was zählt, ist auf dem Platz, und der Platz ist die Straße, und das Spiel heißt Touring. Also Praxistest: Stadt, Land(straße) und Autobahn mit freiem Fluss, um das Fahrverhalten mit Koffern bei höheren Geschwindigkeiten zu prüfen, denn genauso praxisfremd wie eine Mars-Mission sind manche Herstellerangaben. Fünf Kilo Zuladung? Nicht schneller als 110 km/h? Lächerlich. Daran hält sich zwar sowieso niemand, aber der Anbieter ist bei der Produkthaftung fein raus. Und weil die BMW F 800 GS mit 21-Zoll-Vorderrad, richtiger Stollenbereifung und erträglichen 220 Kilo Lebendgewicht recht gut über verschlungene Pfade fräsen kann, garniert noch eine Prise Offroad die

Kofferprobe. An dieser Stelle sei etwas Lobhudelei auf die GS gestattet: 86 PS erlauben über 200 km/h, mehr als genug für schnelle Etappen, auf Landstraßen und Bergrouen tanzt die sparsame Zweizylinder-Maschine spurstabil, aber dennoch agil ums Eck – ein beinahe perfekter Allrounder.

Das ruft naturgemäß auch viele unterschiedliche Fahrertypen auf den Plan. Wobei die Mehrheit sich guten Gewissens „Tourist“ nennen darf; denn ob Kurztrip in die Alpen oder Fernreise in die Wüste, die 800er wird wohl kaum nur zur Feierabendrunde genutzt. Entsprechend vielseitig und voll reisetauglich sollten auch die Koffer ausgelegt sein – viel Gepäck fassen können, aber nicht die formidablen Fahreigenschaften zu sehr einschränken. Die Kofferanbieter wurden deshalb gebeten, die nach ihrem Dafürhalten optimalen Systeme auszuwählen (auf ein sich bei dieser Maschine auf

BMW ALUMINIUM

ANBIETER: BMW Motorrad, Telefon 089/1 25 01 62 00, www.bmw-motorrad.de; **SYSTEMPREIS:** 1170 Euro; **GEWICHT (TRÄGER):** 4,4 kg; **GEWICHT (KOFFER):** links 5,7 kg, rechts 6,1 kg; **PACKVOLUMEN:** links 38 l, rechts 44 l; **HERSTELLUNGSLAND:** Deutschland



↑ PLUS

Beherbert locker einen Integralhelm im rechten Koffer, als Toplader mit komplett lösbarem Deckel insgesamt Klasse Komfort und Raumnutzung beim Befüllen, schluckte Testgepäck locker; fester Bodenstand, sinnvoll platzierte Verzurrösen; robuste, hochwertige Koffer, Verschlüsse auf Langlebigkeit ausgelegt; Edelstahlträger fein verarbeitet; Durchfahrbreite (109 cm) im Vergleich gut

↓ MINUS

Rechter Koffer im Nassetest undicht; ohne Tragegriffe Komforteinbußen bei Hotel/Pensionen-Tourismus; Handling beim Anbringen und Abnehmen der Koffer mäßig; hohes Systemgewicht; leichte Pendelneigung ab 160 km/h, mittelstark um 180 km/h; teure Anschaffung



→ FAZIT

Die teure Aluversion aus dem BMW-Zubehörprogramm hinterlässt einen sehr soliden und durchdachten Eindruck – reif für große Abenteuer. Allerdings patzte ein Koffer im Nassetest, und die etwas komplizierte Handhabung der Koffer (Verschlüsse statt Scharniere, keine Tragegriffe) gefiel nicht jedem Tester.

MOTORRAD

Urteil: **GUT**

GIVI E36NJ

ANBIETER: Givi Deutschland, Telefon 09 11/95 51 00, www.givi.de; **SYSTEMPREIS:** 502 Euro; **GEWICHT (TRÄGER):** 4,5 kg (davon 3,3 kg schnell abnehmbar); **GEWICHT (KOFFER):** links und rechts je 3,1 kg; **PACKVOLUMEN:** links und rechts je 36 l; **HERSTELLUNGSLAND:** Italien



↑ PLUS

Vergleichsweise leichte Träger mit gut funktionierendem Schnellverschlussystem (PLR5103); gut nutzbares Packvolumen, Testgepäck passte problemlos, normaler Integralhelm (Größe M/L) lässt sich einschließen; einfache Handhabung von Verschlüssen; absolut wasserdicht; sehr geringe Pendelneigung selbst über 180 km/h; zäher, hochwertiger Kunststoff; Durchfahrbreite (110 cm) okay

↓ MINUS

Relativ aufwendiger Anbau, mitgelieferte Schrauben von oberer Halterung passen nicht (es können aber die Originalschrauben verwendet werden); wackeliger Stand am Boden; Deckel klappen beim Bepacken häufiger zu – nervig; Stabilität Trägersystem nur mittelmäßig



→ FAZIT

Seit einer gefühlten Ewigkeit fast unverändert auf dem Markt und trotzdem (oder gerade deswegen) ein tolles, bewährtes System: leicht, komfortabel, solide. Und vor allem: preisgünstig. Ohne viel Schnickschnack punkten sich die sehr praktischen Kunststoff-Givis aufs Test-Podest. Der „Golf“ unter den Koffern.

MOTORRAD

Urteil: **SEHR GUT**

Fahren mit Gepäck

Balance-Akt

Auf dem täglichen Weg zur Arbeit war alles noch okay – nun auf Tour benimmt sich die Fuhre zickig. Kein Wunder, denn Koffersystem plus spartanische Urlaubsausrüstung können schnell mal über 30 Kilo wiegen. Führt noch eine Sozia mit? Oha. Gerade die Hinterradfederung und -bereifung sind dann besonders gefordert, schließlich ändern sich die Geometriedaten des Motorrads beträchtlich. Der Schwerpunkt liegt bei Beladung weiter oben und hinten (sie-

he Grafik: **1** nur Motorrad, **2** mit Fahrer, **3** mit Fahrer und Gepäck). Bis zu zwei Dritteln des Gesamtgewichts lasten dann auf dem Hinterrad. Dadurch verändert sich die Balance erheblich, Bremsstabilität und Lenkpräzision leiden. Empfohlene Gegenmaßnahmen: Federvorspannung erhöhen (Heck wird dadurch angehoben) und, falls es das Federbein erlaubt, auch Druck- und Zugstufe straffer einstellen. Außerdem möglichst Reifendruck anpassen (Werte sollten im Fahrerhandbuch des jeweiligen Motorrads aufgeführt sein). Vorne reichen meist plus 0,2 bis 0,3 bar aus, hinten sind rund 3 bar angemessen. Danach Durchhang der Antriebskette prüfen und gegebenenfalls justieren, eine zu straffe Kette stresst den Getriebeausgang. Schließlich vor der Tour voll beladen noch eine Probefahrt machen. Los geht's – dann sicherlich sicherer.

GIVI TREKKER 33

ANBIETER: Givi Deutschland, Telefon 09 11/95 51 00, www.givi.de;
SYSTEMPREIS: 788 Euro;
GEWICHT (TRÄGER): 4,5 kg (davon 3,3 kg schnell abnehmbar); **GEWICHT (KOFFER):** links und rechts je 5,1 kg; **PACKVOLUMEN:** links und rechts je 33 l; **HERSTELLUNGSLAND:** Italien



↑ PLUS

Schnellverschluss-Trägersystem (PLR5103) voll praxistauglich; robuste und sehr steife Konstruktion der Koffer, kratzefeste, zähe Kunststoffe; wasserdicht; guter Stand beim Abstellen; geteilter Deckel erlaubt auf Tour einfachen und schnellen Zugriff auf Gepäckstücke, wenn Koffer am Motorrad angebracht sind; gute Durchfahrbreite (104 cm); solide Schlüssel

↓ MINUS

Stabilität Trägersystem nur mittelmäßig; Testgepäck passte nicht und Beladung der Koffer etwas tückisch, weil etwa Textilsachen leicht im Griffbereich einklemmen, keine Unterbringung von Integralhelm möglich; spürbare Pendelneigung ab 160 km/h



→ FAZIT

Nicht täuschen lassen: Die augenfälligen Aluminiumblenden dienen nur als Make-up. Nichtsdestotrotz empfehlen sich die Kunststoffkoffer als sehr robust und stabil. Ihnen fehlt es allerdings ein wenig an Stauraum für große Touren, und ein Integralhelm passt auch nicht. Schicke Boxen für kurze Ausflüge.

MOTORRAD

Urteil: **GUT**

HEPCO & BECKER XPLORER

ANBIETER: Hepco & Becker, Telefon 0 63 31/1 45 31 00, www.hepco-becker.de;
PREIS: 820 Euro;
GEWICHT (TRÄGER): 5,6 kg (davon 4,1 kg schnell abnehmbar); **GEWICHT (KOFFER):** links 4,8 kg, rechts 5,4 kg; **PACKVOLUMEN:** links 30 l, rechts 40 l; **HERSTELLUNGSLAND:** Deutschland



↑ PLUS

Schlösser und Verschlüsse rasten gut ein und sind komfortabel zu bedienen, praktische Tragegriffe; sehr gut nutzbares Stauvolumen, Probebeladung mit Testgepäck ohne Beanstandungen, Integralhelm passt locker in rechte Box, gut positionierte Verzurrösen für extra Packrollen; bis Topspeed (200 km/h) kaum wahrnehmbare Pendelneigung; absolut wasserdicht; sehr ordentliche Verarbeitung und Qualität

↓ MINUS

Für Offroad-Abenteuer zu hoher (bruchgefährdeter) Plastikanteil; zierliche Schlüssel wenig vertrauenerweckend; Durchfahrbreite (ca. 112 cm) im Stadtverkehr und bei Stau grenzwertig



→ FAZIT

Die wertigen Aluboxen mit Kunststoffgarnitur aus deutschen Landen bieten einen super Kompromiss zwischen Alltag, Abenteuer und Ausflug. Als Allrounder ohne große Schwächen heimsen die Xplorer deshalb den Testsieg ein. Keine Sonderangebote, aber im Vergleich mit der Konkurrenz ist der Preis fair.

MOTORRAD

Urteil: **SEHR GUT**



Achtung: Mit Koffern und Co. ändert sich das Fahrverhalten des Motorrads

Koffertest BMW F 800 GS

die Fahrdynamik eher ungünstig auswirkendes Topcase wurde deshalb verzichtet). Doch eines ist klar: Wer mit seiner Maschine die Welt umrunden will, dem geht Stauraum über alles und der nimmt die größten Kisten aus dem Programm. Die Schwierigkeit war also, den besten Kompromiss für dieses Motorrad zu finden, die richtige Strategie bei der Wahl der Boxen zu wählen. Erfreulich: Keines der getesteten Koffersysteme schränkte die Fahreigenschaften der GS bedenklich ein, die Agilität auf der Landstraße blieb trotz Beladung zu geschätzt 80 bis 90 Prozent erhalten, störendes Pendeln gab es je nach System erst ab Tempo 150. Bei der Durchfahrbreite waren die Unterschiede größer: von 95 Zentimetern (BMW Vario verkleinert) bis fast 117 Zentimeter bei den Louis-Koffern. Über 20 Zentimeter breiter, das kann im Stau oder bei der Durchfahrt zwischen parkenden Autos ganz schön nerven.

KRAUSER ALU BASIC

ANBIETER: Krauser, Telefon 063 31/15 32 50, www.krauser.de; **PREIS:** 873 Euro; **GEWICHT (TRÄGER):** 6,3 kg (davon 4,8 kg schnell abnehmbar); **GEWICHT (KOFFER):** links 5,8 kg, rechts 6,4 kg; **PACKVOLUMEN:** links 35 l, rechts 40 l; **HERSTELLUNGS-LAND:** Deutschland



↑PLUS

Vollmetallkoffer extrem stabil gebaut, Reparaturen auch ohne Fachwerkstatt möglich, dadurch fernreisetauglich; sehr guter Stand am Boden, gut zugängliche Verzurrösen, stabile, gummierte Tragegriffe; gutes Raumangebot, bequemes Bepacken, weil Toplader und quaderförmiges Volumen ohne Kanten, Integralhelm (Größe M/L) passt knapp; sauber verarbeitet

↓MINUS

Handling beim Lösen des Koffers rechts umständlich (geringer Abstand zur Motorradverkleidung); im Nässetest nicht wasserdicht; schwerste Koffer im Test, bauen breit (113 cm), ab 160 km/h Pendelneigung, auf Handlingstrecke und offroad im Vergleich schwerfällig



→FAZIT

Sollte man in die Wüste schicken – aber nicht, weil die Krauser-Kisten nichts taugen, im Gegenteil: Die rustikalen, aber auch etwas schweren Aluboxen stecken eine ganze Menge weg, auch Stürze im Gelände müssen nicht das Ende des Trips bedeuten. Beim Nässetest geschwächelt, ansonsten Tipp für Globetrotter.

MOTORRAD

Urteil: **GUT**

MOTO-DETAIL KOFFER 42 L

ANBIETER: Louis, Telefon 040/73 41 93 60, www.louis.de; **PREIS:** 419,80 Euro; **GEWICHT (TRÄGER):** 6,7 kg (davon 3,1 kg schnell abnehmbar); **GEWICHT (KOFFER):** links und rechts 3,0 kg; **PACKVOLUMEN:** links und rechts 42 l; **HERSTELLUNGS-LAND:** China



↑PLUS

Schlösser und Schlüssel funktionieren einwandfrei, schnelles und problemloses Einklicken der Koffer an die Träger, praktische und große Tragegriffe; passabel nutzbares Packvolumen, Integralhelm stressfrei verstaubar; leichtestes Kofferset im Testfeld

↓MINUS

Scharfkantige, klemmende Kofferverschlüsse stören im Alltag und auf Reisen; dünnwandiger Kunststoff sehr weich, instabile Konstruktion mit schlappen Plastikscharnieren; im Nässetest geringe Undichtigkeit, Anschlagkordeln klemmen schnell in Deckel ein (Kapillarwirkung, Gefahr von zusätzlichem Wassereintritt); teilweise unvermittelt starkes Pendeln ab 150 km/h; enorme Durchfahrbreite (117 cm)



→FAZIT

Letzter im Test gleich Loser? Nein, nicht wirklich, denn die bei Spezialist Shad gefertigten Louis-Hausmarkenkoffer kosten nur 80 Euro pro Stück. Dadurch sind kleinere Ärgernisse leichter zu verdauen. Mit den empfehlenswerten Quicklock-Trägern erfüllen sie ihren Zweck für Gelegenheitstouristen allemal.

MOTORRAD

Urteil: **BEFRIEDIGEND**

Koffertest BMW F 800 GS

Bis auf BMW und Touratech setzen die Kofferanbieter bei den Trägern auf Schnellverschlussysteme (Lock-it bei Hepco & Becker und Krauser, PLR5103 bei Givi und Quicklock bei SW-Motech, Moto-Detail sowie Shad). Vorteile: Die teilweise recht sperrigen Träger lassen sich in wenigen Sekunden demontieren, stören dann nicht mehr das Auge, und immerhin speckt man im Handumdrehen zwischen drei und fünf Kilo wieder ab. Bis auf das Givi-System (4,5 Kilo) wiegen die kompletten Schnellsysteme allerdings recht viel, teilweise über sechs Kilo. Die fest verschraubten Träger für die BMW-Vario-Koffer wiegen nur drei Kilo und fügen sich derart unauffällig an die Maschine, dass sich gar nicht erst die Frage nach regelmäßiger Demontage stellt. Die Materialfrage „Alu oder Kunststoff“ stellt Kofferkäufer schon eher vor Entscheidungsschwierigkeiten (siehe auch Themenkasten rechts). Und ebenfalls schwierig abzuschätzen ist,



Nur eine Frage des Aussehens? Bei der Kofferwahl kommt es auf mehr an

SHAD SH43

ANBIETER: Niemann+Frey, Telefon 0 21 51/55 54 20, www.niemann-frey.de; **PREIS:** 599,80 Euro; **GEWICHT (TRÄGER):** 6,7 kg (davon 3,7 kg schnell abnehmbar); **GEWICHT (KOFFER):** links und rechts 3,7 kg; **PACKVOLUMEN:** links und rechts 43 l; **HERSTELLUNGSLAND:** China



↑PLUS

Schlösser und Schlüssel tadellos, gutes Handling beim Anbringen der Koffer an die Träger; ausreichend großer Stauraum, Norm-Testgepäck oder auch Integralhelm bequem zu verstauen; geringes Gewicht der Koffer; Reflektoren; in Koffern praktische Haltebänder mit Klickverschlüssen

↓MINUS

Im Nässetest geringe Undichtigkeiten; teilweise unvermittelt mittelstarkes Pendeln ab 150 km/h, auf Handlingstrecke und offroad im Vergleich stärkere Verluste der Fahrdynamik; Kofferstabilität zwar noch akzeptabel, aber auf niedrigem Niveau; bauen sehr breit (116 cm)



→FAZIT

Unterm Strich gewinnen die Shad-Koffer das Duell gegen die beinahe baugleichen Moto-Detail-Boxen, weil sie etwas stabiler ausgelegt sind. 600 Euro sind aber zu viel Geld für die nur sehr mittelmäßigen Kunststoffteile, auf die bei Wind und Wetter außerdem nicht voll Verlass ist. Für Kurztrips aber tauglich.

MOTORRAD

Urteil: **BEFRIEDIGEND**

SW-MOTECH TRAX EVO

ANBIETER: SW-Motech, Telefon 0 64 25/81 68 00, www.sw-motech.de; **PREIS:** 854,95 Euro; **GEWICHT (TRÄGER):** 6,1 kg (davon 3,1 kg schnell abnehmbar); **GEWICHT (KOFFER):** links 4,8 kg, rechts 5,2 kg; **PACKVOLUMEN:** links 37 l, rechts 45 l; **HERSTELLUNGSLAND:** Deutschland



↑PLUS

Angenehmes Bepacken wegen Toplader, ausreichend Platz auch für größere Ausrüstungen, normaler Integralhelm (Größe M/L) passt gerade so in 45-Liter-Box rechts, gute Verzurrmöglichkeiten für Zusatzpackrollen; solide Konstruktion; auch über 180 km/h kaum spürbare Pendelneigung; Durchfahrbreite (110 cm) okay; Quicklock-Trägersystem stabil und bewährt

↓MINUS

Schlösser und Schlüssel miserabel (hakig, fummelig, Schlüssel schon bei geringer Krafteinwirkung abgebrochen), Verschlussbleche verbiegen; Verarbeitung mitunter sehr hausbacken, teilweise scharfkantige Stellen; Koffer ohne Tragegriffe, Handling nur mäßig, leicht undicht



→FAZIT

Die sexy, aber relativ teuren Aluboxen hinterlassen einen gemischten Eindruck. Einerseits mit gutem Packvolumen scheinbar ausgelegt für weite Abenteuer-touren, andererseits passen billige Schlösser, armselige Schlüssel und kleinere Verarbeitungsmängel nicht ins Bild eines ansonsten klasse Systems.

MOTORRAD

Urteil: **GUT**

Materialfrage

Alu versus Plastik

Motorradabenteurer, die auch mal in entlegenen Gegenden mit Koffern stürzen, sind definitiv mit Metallkästen besser bedient. Im wahrsten Sinne einschlägige Erfahrungen von Weltreisenden belegen dies, wenn etwa mitten in der Wüste die zerbeulten Boxen wieder zurechtgedengelt wurden. Aber auch bei Normalreisenden spielt laut Händlerberichten das verwegene Image und Aussehen der Aluboxen eine große Rolle. Kunststoffkof-

fer gelten hingegen als bieder und weniger solide. Letzteres stimmt nicht. Kleinere Umfeller auf Sand oder Gras stecken qualitativ ordentliche Plastikboxen in der Regel gut weg. Bei Stürzen auf Stein oder Asphalt ist Kunststoff allerdings bruchgefährdet und lässt sich schwierig reparieren. Bei normalen Touren (durch Europa) kein Drama, denn oft genügt eine Improvisationslösung (taped, schlimmstenfalls Packsäcke und Spanngurte besorgen, Rest per Paket heim-schicken). Übrigens: Alu verbiegt zunächst nur, aber bei zu hoher Krafteinwirkung reißt es. Und Leichtmetall-Schweißen ist nicht in jeder Hinterhofwerkstatt möglich. Kritische Käufer achten beim Kofferkauf also am besten nicht nur auf das Aussehen, sondern auch auf den Komfort, den die Koffer bieten – und die Preis-Leistung.

TOURATECH ZEGA PRO AND-S

ANBIETER: Touratech,
Telefon 0 77 28/92 79 06,
www.touratech.de;
PREIS: 909 Euro;
GEWICHT (TRÄGER):
4,0 kg; **GEWICHT (KOF-
FER):** links 4,8 kg, rechts
5,1 kg; **PACKVOLUMEN:**
links 31 l, rechts 38 l;
HERSTELLUNGSLAND:
Deutschland



↑ PLUS

Sehr stabiles, gut verarbeitetes, relativ leichtes Trägersystem, Koffer lassen sich spielfrei anbringen, insgesamt robusteste Einheit im Testvergleich; sehr hochwertige Alubleche, durchdachte, robuste Konstruktion, voll fernreisetauglich; Testgepäck findet Platz, als Toplader gut zu bepacken, fester Stand am Boden

↓ MINUS

Integralhelm lässt sich nicht unterbringen; leichte Pendelneigung ab 160 km/h; keine Tragegriffe, Anbindungen von Koffern an Träger über Rändelrad im Kofferinneren, Anbringen von voll beladenen Koffern nervig, vor allem, wenn die Koffer mit aufs Zimmer sollen; im Nässezustand ein Koffer leicht undicht; teuer



→ FAZIT

Um die Fahrdynamik nicht zu sehr zu beeinträchtigen, empfiehlt Touratech eher schmale Koffer (Durchfahrbreite 107 cm). Leider entfällt damit ein Schließfach für einen Integralhelm. Die Edelboxen eignen sich weniger für Alltag und Hotelreisen als für Fernreisen in die hintersten Winkel dieser Erde.

MOTORRAD

Urteil: **GUT**

Koffertest BMW F 800 GS

welches Packvolumen man tatsächlich im Tourenalltag benötigt. MOTORRAD hat für den Test eine praxisübliche Ausrüstung für einen mehrtägigen Trip ausgewählt: Freizeitschuhe, Klamotten, Ersatzhandschuhe, Thermofutter, außerdem Schlafsack, Werkzeug, Ketten-spray, Elektronikgeräte, Bücher, Landkarten und andere kleinere Utensilien (siehe Bild S. 65). Passt alles in eine 65-Liter-Tasche. Aber nicht in jedes der getesteten Koffersysteme, obwohl keines die 65 Liter unterbietet. Wenn, wie bei den BMW-Varios, die Koffer aufs Motorrad und weniger auf optimale Raumausnutzung zugeschnitten sind, erklärt sich das. Dann vielleicht besser auf Systeme setzen, die genug Platz fürs eigene Gepäck bieten. Bei allen strategischen Überlegungen ein letzter Tipp: Auch wenn beim Händler eine Probefahrt nicht möglich ist – Probe packen geht immer. ■

www.motorradonline.de/produkttest

Details unter der Lupe

Klappt's, oder?

Argernisse beim erstmaligen Anbau des Trägersystems haben wir bewusst an dieser Stelle außer Acht gelassen, weil sie in der Regel nur einmal stressen. Stressfaktoren auf Tour möchten sich aber wohl alle Koffernutzer auf Dauer sparen. Im Testbetrieb offenbarten die Kandidaten ihre Stärken und Schwächen, die wichtigsten positiven und negativen Auffälligkeiten sind unten aufgeführt.



Givi: Das mitgelieferte Miniwerkzeug hilft beim Öffnen und Schließen der Schnellverschlüsse



SW-Motech: Quicklock-System – Demontage nur mit großem Schraubendreher möglich



BMW: Einer für alles – so ein Zünd- und Koffer-Kombischlüssel ist handlich und praktisch



Krauser: Platzmangel, deshalb nerviges Gefummel beim Abnehmen der Koffer



Givi: Komfortabler Zugriff auf wichtige Utensilien durch geteilte Kofferdeckel



Touratech: Kofferfixierung innen – hält zwar bombenfest, ist im Reisealltag aber umständlich



Shad: Spanngummis im Kofferinneren, damit beim Öffnen die Klamotten nicht rausfallen



BMW: Hakiger Verschluss, Vario-Koffer war im Test mitunter schwer von Maschine zu lösen

So testet MOTORRAD

Geballte Ladung

Trägersystem (20 Punkte): Das größte Schwergewicht dieser Wertung liegt auf Stabilität, Passform und Verarbeitung. Lange Montagezeiten (über eine Stunde) oder unverständliche Anbauanleitungen führten zu Punktabzügen. Außerdem wurden das Gesamtgewicht, das Handling von etwaigen Schnellverschlüssen und die Gewichtsersparnis durch schnell abnehmbare Teile bewertet.

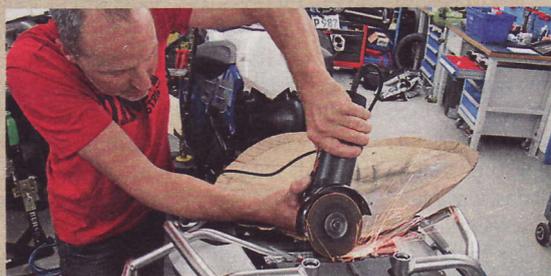
Koffer (50 Punkte): Auch hier spielten Qualität, Verarbeitung und Stabilität (Material, Konstruktion) eine große Rolle. Das gesamte Handling und Gewicht der Koffer sowie deren

Praxisnahes Puzzlespiel: normiertes Testgepäck



nutzbares Packvolumen zählten jedoch anteilig etwas stärker. Eine identische Testbepackung (15 Kilogramm, Komplettausstattung für Wochenendtrip) diente als Maßstab, außerdem sollte sich zumindest ein Integralhelm sicher in einer leeren Box verschließen lassen. Im Nässe-Test wurde jeder Koffer einem Dampfstrahl (vergleichbar mit starkem Regen bei gemäßigtem Autobahntempo) für je zwei Minuten ausgesetzt, für Undichtigkeiten gab es Minuspunkte.

Fahrttest (30 Punkte): Im Stadtverkehr lag der Fokus auf einer möglichst geringen Durchfahrbreite, auf der Autobahn bei Geschwindigkeiten über 150 km/h auf einer möglichst geringen Pendelneigung. Die rund 100 Kilometer lange Testrunde ergab Aufschluss über das Fahrverhalten mit Beladung, unter anderem auf einer Bergstrecke mit vielen engen Wechselkurven sowie einem kurzen Offroad-Abschnitt (Erprobung von Handling bei ausbrechendem Heck, Rüttelfestigkeit, gesamte Agilität etc.).



Montage der Trägersysteme: durchweg auch für Laien machbar. Bei der Demontage klemmte es aber – einigen Schrauben war nur mit schwerem Gerät beizukommen

ENDWERTUNG

	Trägersystem				MOTORRAD Urteil*	Preis in Euro**
	Koffer	Fahrttest	Summe			
Max. Punktzahl	20	50	30	100		
Hepco & Becker Xplorer	15	44	25	84	sehr gut	820,00
Givi E36NJ	15	40	25	80	sehr gut	502,00
Krauser Alu Basic	18	36	20	74	gut	873,00
SW-Motech Trax Evo	14	36	24	74	gut	854,95
BMW Aluminium	15	36	22	73	gut	1170,00
Touratech Zega Pro And-S	16	33	24	73	gut	909,00
BMW Vario	18	31	22	71	gut	890,00
Givi Trekker 33	15	33	23	71	gut	788,00
Shad SH43	14	30	18	62	befriedigend	599,80
Moto-Detail Koffer 42 L	14	27	18	59	befriedigend	419,80

FAZIT

Alle Träger im Test sind ausreichend stabil, gut zu montieren (für Hobbyschrauber je nach System in ein bis zwei Stunden machbar) und in der Funktion tadellos. Auch erfreulich: Keiner der getesteten Koffer schwächelte bedenklich, nur die Shad- und fast baugleichen Moto-Detail-Boxen fallen qualitativ gegenüber der Konkurrenz deutlich ab. In Fahrt erledigen sie ihren Job aber ordentlich. Unverständlich allerdings, warum bei vergleichsweise teuren Systemen (Hepco, Krauser, SW-Motech) derart billige Spielzeug-Schlüssel und teilweise hakige Schlösser zum Einsatz kommen. Die benutzt man in der Praxis doch regelmäßig, oder? Liebe Hersteller, nicht am falschen Ende sparen! Die Toplader-Aluboxen haben am Ende die Nase vorn – quadratisch (na ja, fast), praktisch (unbestritten), gut (weil durchweg sehr stabil). Überraschend wacker schlägt sich die günstige Evergreen-Plastikbox von Givi – zweiter Platz, somit sicherlich auch die erste Wahl für Sparfüchse.

*100 bis 80 Punkte = sehr gut; 79 bis 66 Punkte = gut; 65 bis 50 Punkte = befriedigend; 49 bis 35 Punkte = ausreichend; 34 bis 0 Punkte = mangelhaft **für getestetes Komplettsystem mit Trägern und Koffern