

Klickmetall

Aluminiumkoffer gibt's nur mit Kofferträger? Stimmt nicht ganz. Wir haben die trägerlosen Koffer von Koboldbike mit BMWs mehr oder weniger abenteuerlichen Serien-Lösungen verglichen. Fauler Kompromiss oder goldene Mitte?



Foto: Daniel Krauss, Helmut Stark

*Zwischenlösung:
Das anklickbare
Metallgepäck gibt's für
viele beliebte
Reiseenduros.*

Für manche gehören an eine Reise-
enduro grundsätzlich Alu-Koffer.
Nicht nur, weil das nach unrasiertem
Abenteuer und Expedition aussieht,
sondern weil die Boxen einfach praktisch
sind. Denn neben dem Image sprechen auch
ganz handfeste Gründe für Alu-Kisten.

Als Erstes natürlich die Widerstands-
fähigkeit gegen äußere Einflüsse. Wo
Kunststoff oft splittert, bricht und undicht
wird, hält Aluminium durch. Gerade bei
diesen peinlichen, oft so unnötigen Umfal-
lern, wenn das Bein zu kurz oder der Bo-
den zu weit weg ist. Klar gibt es dann
Kampfspuren, aber Verformungen lassen
sich meist mit einem Hammer wieder eini-
germaßen gerade dengen.

Weil es hier um Koffer für die BMW
R 1250 GS geht, können wir uns gleich die
Originalkoffer ansehen: zum einen die Vario-
Boxen aus Kunststoff und die Aluminium-
Varianten der Adventure. Mit den soge-
nannten »Variokoffern« hat BMW die
Messlatte schon mal sehr hoch gehängt.
Diese Kunststoff-Behälter hängen an fast
unsichtbaren Aufhängungen am Rahmen-
heck und lassen sich per Hebel im Inneren
um sieben Zentimeter verbreitern bezie-
hungsweise um neun Liter erweitern. Dabei
bauen diese Koffer mit einer Gesamtbreite
von maximal 94 Zentimetern recht schmal.
Als Seitenlader bieten sie die bekannten
Vor- und Nachteile beim Beladen bezie-
hungsweise Öffnen der Koffer. Vollgepackt

fällt alles heraus, dafür findet man auch die Gegenstände ganz unten. Hier punkten und versagen die sogenannten Toplader, also Kisten mit Deckel. Deckel auf und einladen. Nichts fällt raus, es lässt sich alles gut einräumen. Nachteil: Was ganz unten liegt, wird vom Rest verschüttet. Und es regnet in den offenen Koffer. Fällt das Motorrad allerdings mal um, verbiegt beim Toplader maximal der Boden, der Deckel bleibt dicht. Das ist beim Seitenlader nicht unbedingt sicher. Hier verzieht sich schnell der seitliche Rahmen zum Deckel und lässt sich nur mühsam wieder dicht bekommen.

So weit die grundsätzlichen Vor- und Nachteile. Bisher gab es Toplader in Aluminium nur an einem Kofferträger. Weil diese rund-eckigen Rahmen ohne Koffer das gesamte Design des Hecks verunstalten, möchten sich viele das aber nicht ans Motorrad schrauben. Auch Giampaolo Negrini, Chef von Koboldbike, war auf Tour mit den Standard-Koffern nicht zufrieden. Als Ingenieur hatte er das Know-how, um in seiner Werkstatt in Sasso Marconi, rund 20 Kilometer südlich von Bologna, eine neue Idee zu verwirklichen: Aluminium-Koffer ohne Kofferträger.

Besser gesagt: Koffer, die sich die Aufhängungen der Vario-Koffer zunutze

machen. Die Boxen aus 1,5 bis zwei Millimeter starken Aluminiumblechen und Edelstahlverschlüssen setzen auf eine angenietete Trägerkonstruktion aus Stahl. Zwei kunststoffgefütterte Haken hängen sich an die vorhandenen Aufnahmen am Heck ein, eine eingeschobene, absperrbare Stahlplatte – nettes Designelement ist der ausgefräste GS-Schriftzug – verriegelt die Koffer am Rahmen.

Das Anbauen gestaltet sich ähnlich problemlos wie das der Vario-Koffer. An der Fußraste einfädeln und oben einhängen. Dann den Riegel an der Rückseite vorschieben und absperren. Fertig. Die Tragegriffe erleichtern diese Arbeit ungemein, belegen aber die Zurrösen auf dem Deckel zum Befestigen von zusätzlichem Gepäck. Auffällig, besonders im Vergleich zu den Alu-Koffern der 1250 Adventure, ist der breite Rahmen am Kofferdeckel. Zum einen liegt hier die dicke Dichtlippe des Deckels auf. Der Kofferdeckel wird an der Vorderseite eingehängt und auf der Rückseite verschlossen. Das hat den Vorteil, dass er sich leicht aushängen lässt, was beim Öffnen aber auch gelegentlich unbeabsichtigt passiert und etwas nervig sein kann. Der breite Rahmen verleiht dem Koffer eine sehr große Stabilität und Robustheit.

Giampaolo Negrini hatte die Idee: Alu-Koffer ohne Kofferträger



- 1** Unbegrenzte Ladehöhe dank abnehmbarer Deckel. **2** Die rechte Box lässt Platz für den Auspuff.
- 3, 4** Abschießbare Stahlhalterung mit Kunststoff-Haken. **5** Auf beiden Seiten findet ein Systemhelm Platz.

Bis weit über den empfohlenen Topspeed bleibt die GS völlig stabil

Bei den eleganter wirkenden Original-Koffern der Adventure müssen sich Deckel und Unterteil dagegen exakt in Nut und Feder einpassen, um dicht abzuschließen.

Die Kobo-Koffer gibt es in drei Breiten von 18 bis 30 Zentimeter. Im Test hatten wir die 30er-Exemplare. Bei stattlichen 107 Zentimetern Breite bietet das Set über 100 Liter Volumen. Damit überragen die Kobo-Koffer den rund einen Meter breiten Lenker der GS und messen vier Zentimeter mehr als die Adventure-Koffer. Einer schlankeren Lösung widersprechen die breit abstehenden Griffbügel der GS. Wären die Kobos enger an den Rahmen gebaut, könnte man die Deckel nicht mehr abnehmen. Links wie rechts passt dafür ein BMW-Systemhelm hinein.

Die Zuladung soll offiziell 10 Kilogramm, die Höchstgeschwindigkeit 130 km/h nicht überschreiten. In unserem Praxistest haben wir die Koffer mit zwei wassergefüllten 20-Liter-Kanistern bestückt und Probe gefahren. Bis weit über die empfohlene Höchstgeschwindigkeit bleibt die GS völlig stabil, kein Aufschaukeln, keine Instabilität, keine Probleme.

Eine zusätzliche Versteifung zwischen den beiden Koffern haben wir auch auf Rüttelstrecken nicht vermisst, die ließe sich aber einfach nachrüsten. Einziger negativer Effekt war die größere Empfindlichkeit gegenüber Windböen und Luftverwirbelungen. Ein Tribut an den hohen Luftwiderstand. *Helmut Stark*

FAZIT

Wer allergisch auf Kofferträger reagiert, findet in den Kobo-Koffern eine solide Alternative. Abmessungen, Packvolumen, Gewicht und Funktionalität können mit den Originalkoffern locker mithalten. Neben einigen BMW-Modellen bestückt Koboldbike auch zahlreiche andere

Reisemotorräder mit trägerlosen Koffern. Zu haben sind die italienischen Kobolde bereits für KTMs große Adventure-Riege, Hondas Africa Twin CRF 1000/1100 L sowie Suzuki V-Strom 650/1000. Versionen für die Ducati Multistrada sind in Kürze erhältlich.

Koboldbike Kobo-Koffer

Material: Aluminium

Befestigung: trägerlos am Heckrahmen (Stahl)

Breite am BMW R 1250 GS*: 106 cm

Kofferart: Toplader

Größe* (L x B x H): 45 x 31 x 41 cm

Inhalt: links ca. 54 l, rechts ca. 50 l, gesamt ca. 104 l

Integralhelm passt in Koffer: ja, links + rechts

Zuladung: je 10 kg

Vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h

Gewicht*: links 6,8 kg, rechts 6,3 kg, gesamt 13,1 kg

Farbe: Silber / Schwarz, weitere Farben möglich

Preis: 1058 Euro/Paar

Zubehör: Innentaschen ab 39,50 Euro, Tragegriffe ab 16 Euro

Bezugsquelle: www.koboldbike.it



FAZIT:

Die »Kobo-Koffer« von Koboldbike sind in der Bauart ähnlich wie die Adventure-Koffer von BMW. In einen geschweißten Korpus aus Aluminium wird eine Bodenwanne genietet und mit Silikon abgedichtet. Der Korpus besteht aus 2 mm dickem Aluminium, die Bodenwanne besitzt eine Materialstärke von 1,5 mm. Der Träger am Koffer besteht aus massiven Stahlprofilen. Ein absperrender Riegel sichert den Koffer am Rahmen. Der einseitig verriegelte Deckel kann komplett abgenommen werden. Eine dicke Gummilippe dichtet den Deckel ab. Alle Teile des Koffers können farbig geordnet werden.



Eckig, praktisch, gut: Auf Wunsch lassen sich die Kobos in allen RAL-Farben pulvern.

* TF-Messung

BMW Variokoffer

Material: Kunststoff

Befestigung: trägerlos am Heckrahmen

Breite am BMW R 1250 GS*: 84–94 cm

Kofferart: Seitenlader

Größe* (L x B x H): links 48 x 31–37 x 37 cm

Inhalt: links ca. 30–39 l, rechts ca. 20–29 l, gesamt: ca. 50–68 l

Integralhelm passt in Koffer: ja, links

Zuladung: je 10 kg

Vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Gewicht*: links 6,6 kg, rechts 6,8 kg, gesamt: 13,4 kg

Farbe: Schwarz / Silber

Preis: 710 Euro/Paar + Schlössersatz 44 Euro

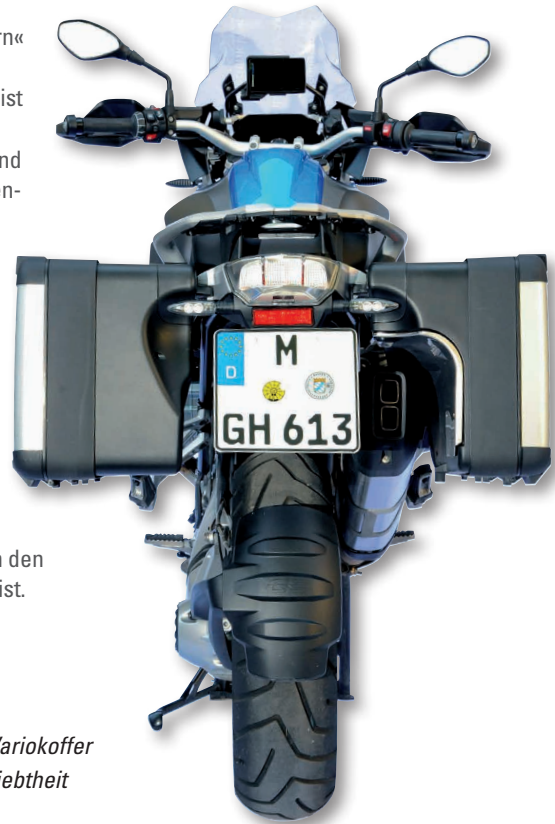
Zubehör: Innentasche 214 Euro/Paar

Bezugsquelle: www.bmw-motorrad.de



FAZIT:

Mit den »Variokoffern« sorgte BMW für Erstaunen. Bekannt ist die rahmenlose Befestigung an Heck und Fußrasten. Die Seitenlader besitzen einen Bügel, der den Rahmen der Öffnung um 7 cm nach außen schiebt und das Volumen um rund 9 l vergrößert. Sehr funktional ist auch das Verschluss- und Riegelsystem, das in den Tragegriff integriert ist.



Wechselbreit: Die Variokoffer haben sich ihre Beliebtheit redlich verdient.

BMW Adventure-Koffer

Material: Aluminium

Befestigung: Kofferträger (Edelstahl)

Breite am BMW R 1250 GS*: 102 cm

Kofferart: Toplader

Größe* (L x B x H): 44 x 28 x 40 cm

Inhalt: links ca. 44 l, rechts ca. 36 l, gesamt ca. 80 l

Integralhelm passt in Koffer: ja, links

Zuladung: je 10 kg

Vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Gewicht*: links 5,85 kg, rechts 5,8 kg, Träger 3,35 kg, gesamt 15 kg (inkl. Träger)

Farben: Schwarz, Silber / Schwarz

Preis: Koffer 910 Euro/Paar + Schlössersatz 135 Euro, Kofferträger 494,50 Euro + 282 Euro (Fußrasten-Halter)

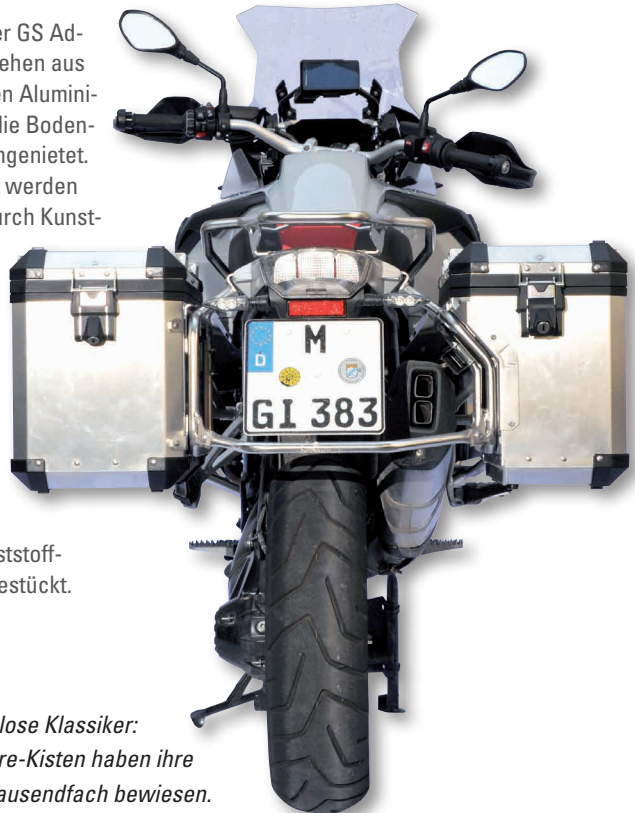
Zubehör: Innentasche 194 Euro/Paar

Bezugsquelle: www.bmw-motorrad.de



FAZIT:

Die Koffer der GS Adventure bestehen aus 1,5 mm dicken Aluminiumrahmen, die Bodenwanne ist eingietet. Wasserdicht werden die Boxen durch Kunststoff-Profile an Deckel und Koffer. Die abschließbare Trägeraufnahme besteht aus Edelstahl. Alle Ecken sind mit Kunststoffelementen bestückt.



Kompromisslose Klassiker: Die Adventure-Kisten haben ihre Robustheit tausendfach bewiesen.

* TF-Messung