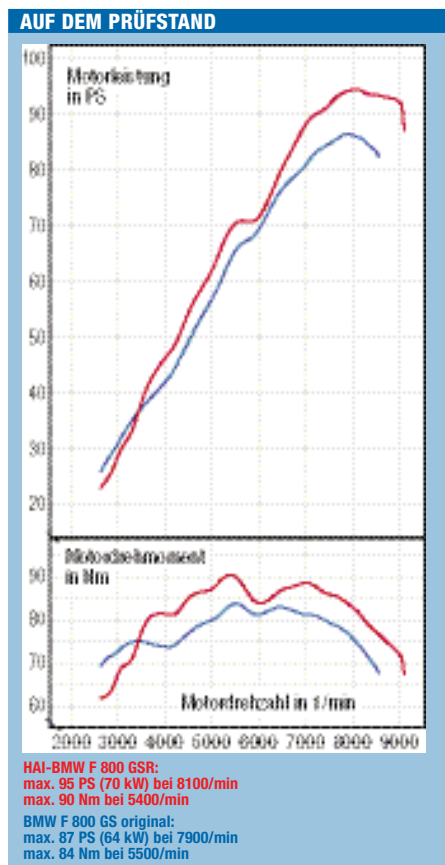


**Fast alle Motorradtuner haben sich inzwischen der 1200er Boxer-GS angenommen. Die F 800 GS hat Nachholbedarf. Bei HAI-Motorradtechnik wird sie nun etwas NACHGESCHÄRFT**

**D**ass im 800er Paralleltwin der BMW F-Reihe noch Potenzial steckt, hat längst der Bruckschlögl Sepp bewiesen. Seine radikal für den Rennstreckeneinsatz zurecht gemachte F 800 S ist auf dem MO-Prüfstand sogar für 101 PS gut gewesen (siehe „BMW Motorräder“ Nr. 26). Auch für die F 800 GS hat Bruckschlögl bereits im Frühjahr eine Komplett-Auspuffanlage präsentiert, mit der in den meisten Fällen die 90-PS-Hürde genommen wird. Zur Erinnerung: Die Werksangabe lautet 85 PS. Für 846 Euro Einsatz ist diese Leistungsaußenteile ganz ordentlich (wahlweise mit Titanhülle am Schalldämpfer 959 Euro, siehe [www.sr-racing.de](http://www.sr-racing.de)).



**Sieht nach Racing aus – genauer – nach  
SR-Racing: Auspuffkrümmer aus Edelstahl**



**Nachgeschnitten:  
Andreas Reh hat das Heck  
mit der Flex bearbeitet  
und Mini-LED-Blinker implantiert.  
Gesamtkosten zirka  
250 Euro. Dazu passt der schlanke  
Schalldämpfer von SR-Racing  
umso besser**

Nun hat die Firma HAI Motorradtechnik ([www.hai-motorradtechnik.de](http://www.hai-motorradtechnik.de)) sich das 800er Triebwerk vorgeknöpft. Aufbauend auf dem Stand von SR-Racing hat HAI-Chefmechaniker Andreas Reh klassische und zeitgemäße Tuningregister gezogen. Dabei lag der Fokus jedoch nicht auf spitzer Leistung, sondern auf bulligem Drehmoment. Mit langwierigen Versuchen und vielen Prüfstandsläufen sind durchzugsoptimierend konturierte Einlass- und Auslassnockenwellen entstanden. Als begleitende Maßnahme ist die Motorsteuerungssoftware passend umprogrammiert worden. 1550 Euro kostet das HAI-Tuning.

Wir hatten bereits Gelegenheit, eine entsprechend nachgeschärfte F 800 GS zu testen. Es ist wirklich beeindruckend, wie

sie im mittleren Drehzahlbereich anschiebt – man wähnt sich beinahe auf einer 1200er Boxer-GS. Die ziemlich direkte Gasannahme lässt die Vorderradgabel bis in den dritten Gang komplett ausfedern. Mit etwas zusätzlicher Provokation hebt leicht das Rad ab. Erstaunlicher Weise lässt die primär durchzugsorientierte HAI-Konfiguration obenraus nicht nach. Im Gegenteil: Gemessene 95 PS bei 8100/min. Die Verschiebung des Drehzahlbegrenzers auf 9000/min erscheint indes überflüssig. Zur spürbaren „Delle“ bei 6000/min sagt Andreas Reh: „Das werden wir noch ausbügeln. Mit Modifikationen am Ansaugtrakt.“

**Kleine Änderungen, große Wirkung: Mit geliftetem Heck wirkt die F 800 GS noch dynamischer**

