



Viele BMWs haben eines, alle BMW Fahrer reden drüber: das Telelever Fahrwerk. Aber wer versteht das Zusammenwirken von Geometrie, Federung und Trägheitswirkungen wirklich? Viele Fragen, einige Antworten – Etwas Licht ins Dunkel und damit viel mehr Sicherheit auf Deiner BMW!

Warum eigentlich Federung? Erstens für den Komfort. Zweitens sorgt sie dafür, dass man schneller fahren kann – auch derbe Schläge durch hastig überfahrene Kanten schluckt die Federung. Und drittens, weil Lastspitzen vom Reifen fernbleiben; dieser dankt es mit mehr Grip.

Passt die Federung meiner BMW für mich?

Das kommt ganz drauf an. Durch den schweren Kardantrieb, der die ungefederten Massen ordentlich nach oben treibt, hat vor Allem das hintere Federbein Deiner BMW genug zu tun. Und macht diesen Job für ein Serienteil ganz passabel, solange es neuwertig ist und Du genau dem Gewicht des BMW Welt-Durchschnittskunden entsprichst. Sonst leider nicht: Denn die meisten BMW Serienfedern decken einen recht kleinen Bereich möglicher Fahrergewichte ab, werden aber auf der ganzen Welt gleich ausgeliefert. Das heißt, der Japaner mit 70 KG inkl. Montur bekommt das gleiche Federbein wie der Österreicher mit 100 KG, der gerne mit seiner bessern Hälfte (80 KG), Gepäcksystem und Topcase (insgesamt 40 KG) flott die Alpen durchquert. Das beides nicht mit der gleichen Feder vernünftig zu schaffen ist, leuchtet ein. Während unser japanischer Freund über den Komfort seiner BMW klagen wird, hat der Österreicher das Problem, das Vorderrad beim vollen Beschleunigen am Boden zu halten. Seine BMW hängt hinten trotz hydraulischer Vorspannung oder harter ESA Einstellung auf Grund der viel zu weichen Feder einfach zu tief drinnen. Eine ordentliche Bodenwelle in einer zügigen Kurve kann dann die schöne Alpentour mit einem hart aufsetzenden Hauptständer sehr plötzlich beenden... Egal, ob mit oder ohne ESA. **Das bestätigt auch der große BMW 1200 GS Federbeintest der Zeitschrift „PS“:**

„Wer einen ordentlichen Strich fahren möchte, braucht gute Federelemente. Das serienmäßige Fahrwerk funktioniert zwar passabel, doch speziell das hintere Federbein gibt Anlass zur Kritik: Wer es mit der Q ordentlich fliegen lässt und/oder mit viel Ballast unterwegs ist, spürt beim Überfahren von groben Unebenheiten unter Last deutliche Unruhe im Heck, die sich mitunter zu lästigem Stempeln steigert. Dieses entsteht aufgrund des sehr soft ausgelegten, auf Block gehenden Federbeins. Da der Dämpfer in diesem Fall keine Unebenheiten mehr absorbieren kann, leitet der Reifen die Stöße ins Heck weiter, welches zu trampeln beginnt. Die Kardanreaktionen der GS unterstützen diesen unliebsamen Effekt noch.... PS testete insgesamt acht Fahrwerke. Dazu hämmerten die Tester um die Nordschleife und bügelten über eine fies zerfurchte Straße in der Nähe des Rings. Eines vorneweg: Jedes der getesteten hinteren Federbeine funktioniert besser als das Serienteil.“

Bewertung Wilbers 642, Testsieger

„Das komplett einstellbare Wilbers-Edelteil überzeugt sowohl mit sensiblem Ansprechverhalten als auch mit satter Dämpfung. Der 642er-Dämpfer meistert die fieseTest-Buckelpiste ebenso souverän wie zwei flott hintereinander gefahrene Runden auf der Nordschleife. Die Unterschiede zum ebenfalls mit dem Testsieger-Prädikat geadelten exklusiven WP-Element: Mit dem Wilbers-Dämpfer liegt die BMW insgesamt etwas ruhiger und bewegt sich nicht so stark wie mit dem WP-Fahrwerk.“

Bewertung Wilbers 630/640:

Die lediglich in der Zugstufe einstellbaren Wilbers-Federbeine bilden eine gelungene Mischung aus Komfort und Straffheit. Sie liegen mit ihrer Abstimmung etwa zwischen Öhlins und WP. Der hintere Wilbers-Dämpfer zähmt das Heck wirkungsvoll und schwächt das Trampeln sehr passabel ab. Dieser Emulsions-Dämpfer reicht nah an die Besten des Testfelds heran.“

Bewertung Öhlins S 46:

Im Gegensatz zur komfortorientierten Front setzt Öhlins hinten auf unerbittlichen Widerstand. Zur straff ausgelegten Druckstufe (nicht einstellbar) gesellt sich eine harte Feder.... Vorteil der straffen Hinterhand: Die GS liegt sehr satt und vermittelt dem Fahrer ein extrem direktes Fahrgefühl. Trotz seiner Härte filtert das hintere Öhlins-Federbein Unebenheiten deutlich wirksamer als das Serienelement.“

Hier zum Vergleich die Bewertung des Serienfahrwerks:

„...Insbesondere über Unebenheiten mit harten Kanten trampelt das günstige Element jedoch etwas unsensibel hinweg. Das sehr weiche hintere Federbein arbeitet im Alltag zwar annehmbar, gerät bei starker Belastung aber an seine Grenzen. Speziell beim harten Beschleunigen über Bodenwellen hinweg setzt sich das Heck und das Federbein geht auf Anschlag. Aus Kurven heraus kann das Trampeln der Hinterhand Rutscher verursachen.“

Anmerkung: Wir sprechen hier von einem nagelneuen BMW Originalfahrwerk, nach 40.000 Kilometern schauts verschleißbedingt noch viel dramatischer aus. Den Link zum Download des kompletten Tests findet Du auf meiner Homepage, Kapitel Fahrwerk.

Grundlagen zur Einstellung Deines BMW Fahrwerks:

Was ist die Federbasis?

Jedes Federelement verfügt über einen gewissen Federweg von ganz ausgefedert – oberer Anschlag – bis ganz eingefedert – unterer Anschlag. Steigt ein Fahrer auf ein Motorrad, drücken sein Gewicht und der gefederte Masseanteil des Motorrads die Federn um einen gewissen Weg, den Negativfederweg, zusammen (nennen wir ihn wie die Amis ab hier „Sag“, weil das so schön kurz ist). Diese Stellung des Dämpferkolbens unter dem Fahrergewicht teilt den Federweg also in einen Positiv- und einen Negativanteil auf. **Wenn Du auf Deiner BMW sitzt, sollte Sie zwischen 25 und 30% des Gesamtfederweges einsinken.** Mit Sozia und Gepäck ebenso, weshalb Du die Vorspannung erhöhen musst. Bei der 1200 GS kannst Du mit der (zu weichen) Originalfeder und Beladung die notwendige Vorspannung meist gar nicht erreichen, dadurch leiden Fahrverhalten, Sicherheit und Spaß. **Richtige Vorspannung = mehr Sicherheit!**

Meine BMW ist mir zu hoch, was soll ich tun?

Die beachtliche Höhe vor Allem bei den GS Modellen hat schon manche Tour durch einen Umfaller sehr plötzlich beendet. Ein zu hohes Motorrad ist keine gute Grundlage für sicheres Rangieren und Fahren. Mit einer individuellen Tieferlegung hat selbst der nicht sehr großgewachsene Benny Wilbers (=Inhaber der Fahrwerksmanufaktur Wilbers) auf einer BMW 1200 GS Adventure optimalen Bodenkontakt! Tieferlegungen sind bis zu 100 Millimeter möglich, ein üblicher Wert ist zwischen 20 und 40 Millimeter. BMW Modelle mit ESA Fahrwerken können mit Wilbers Elementen um 35 oder 65 Millimeter tiefergelegt werden. Ab einer Tieferlegung über 40 Millimeter muß häufig der Hauptständer entfernt werden, ab 30 Millimeter sollte er gekürzt werden. Der Seitenständer muß ab ca. 20 Millimeter Tieferlegung gekürzt werden. **Guter Bodenkontakt = mehr Sicherheit!**



Wie passe ich mein Fahrwerk an Soziusbetrieb und Gepäck an?

Die individuelle Anpassung auf Beladung funktioniert primär über die Verschiebung der Federbasis. Noch besser wäre es aber, die Federraten vorn und hinten passend zu Fahrer- und Gesamtgewicht zu wählen. Allgemeinlösungen gibt es dabei leider nicht, weil je nach Grip unterschiedliche Kräfte auf Fahrwerk und Federung wirken. Klarer Zusammenhang: Je mehr Grip und je höher das Fahrzeuggewicht inklusive Fahrer, desto höher die nötigen Federraten vorn wie hinten. Soziusbetrieb würde natürlich eine drastisch höhere Federrate benötigen, deshalb muß man den besten Kompromiss aus nur Fahrer und Beifahrerbetrieb wählen. In meiner BMW 1200 GS arbeitet ein Wilbers 641 Stoßdämpfer mit einer 160er Feder hinten (Serie ist 130!). Das ist fast 25% mehr als die Serie und trotzdem für meine 100 KG plus Gepäck ein perfekter Kompromiss aus Komfort und Sicherheit. **Richtige Federrate = mehr Komfort und Sicherheit!**

Ist die passende Feder der einzige Unterschied zwischen Serien- und Nachrüstfederbein?

Nein. Ein Serienfederbein muß dem Kostendruck der Großserie folgen und kostet den Hersteller oft nur ein paar Euro. Es ist meistens nicht verschraubt, sondern nur verpreßt, kann also nicht gewartet und mit neuem Öl befüllt werden. Und auch die verwendeten Materialien und Toleranzen sind in keiner Weise mit einem hochwertigen Federbein vergleichbar. Last but not least ist auch der Einstellbereich der Dämpfung extrem eng (hinten) oder schlicht nicht vorhanden (vorne). Bei vielen BMW Serien-Federbeinen spürt man zwischen hart und weich fast keinen Unterschied. Bei einem Nachrüst-Federbein machen ein paar Klicks mehr oft einen gewaltigen, sehr gut spürbaren Unterschied. Das gilt genauso für ESA, wo mit Wilbers oder Öhlins Komponenten die Bandbreite viel größer wird. **Hochwertige Dämpfung = mehr Komfort und Sicherheit!**

Wieso Wilbers, ich habe doch ESA....

Auch ESA bewirkt leider keine Wunder. Die Feder hinten ist hier für 2 Personen ebenso zu weich wie ohne ESA. Und die elektrische Verstellung von Federvorspannung und Zugstufe ist zwar eine feine

Sache, kann aber die Unzulänglichkeiten kostengünstiger Seriendämpfer nur bedingt kompensieren. Richtig teuer wird's bei verschlissenen (oft schon nach ca 40.000 Kilometern) ESA Federbeinen. BMW verlangt für 2 neue Dämpfer fast 3.000 €! Die wirklichen Möglichkeiten des grundsätzlich genialen ESA Systems können aber erst mit Wilbers (WESA) Dämpfern ausgenutzt werden. Wesentlich breiterer Verstellbereich, angepasste Federraten und satte Dämpfung. Das Non-plus Ultra sind dann die vom Moto GP abstammenden Öhlins TTX Dämpfer für ESA. Das Optimum für Fahrspaß und Sicherheit hat allerdings auch seinen Preis.

Kann ich ESA auch nachrüsten?

Das originale BMW ESA nicht. Aber ab Frühjahr 2013 gibt es die Möglichkeit, ein elektronisch in Zugstufendämpfung und Federvorspannung einstellbares hinteres Wilbers Fahrwerk (WESA-X) in Deiner BMW nachzurüsten. Mit allen Vorteilen eines individuell gefertigten Hochleistungsdämpfers.

Wird meine Feder beim Vorspannen härter?

Weder die Feder noch die Federung. Bei ausgebauten Federelementen drückt die Feder den Dämpferkolben zum oberen Anschlag, maximale Federbeinlänge, mehr geht nicht. An der Kraft, die nötig ist, um einen weiteren Zentimeter einzufedern, ändert sich dabei gar nichts, nur das Heck wird höher.

Wozu Negativfederweg oder „Sag“?

Um das Rad besser am Boden zu halten – der Sag ist eine Griphilfe. Viele Fahrsituationen entlasten ein Rad Deiner BMW: Das Motorrad fährt über eine Vertiefung, seine große Masse reagiert zu träge, um ihr zu folgen: Die Feder drückt das Rad um den Negativfederweg nach, so bleibt der Reifen am Asphalt. Oder hartes Bremsen: Das Hinterrad wird leicht, aber der Sag hält den hinteren Gummi am Boden, der so das Motorrad stabilisiert. **Korrektter Sag = mehr Sicherheit!**

Wie messe ich den Negativ-Federweg?

Einfach: Einen Kabelbinder um ein Gleitrohr (inneres Rohr) der Gabel ziehen, am Heck einen Punkt über der Radachse markieren. Jetzt helfen lassen: Das Moped erst vorn, dann hinten ganz entlasten, also aus der Feder ziehen, bis das Rad abhebt, z.B. am Hauptständer. Vorn jetzt die Länge des freistehenden Stücks Gleitrohr messen und den Kabelbinder bis zur Staubschutzkappe drücken, hinten den Abstand zwischen Achse und Markierung messen. Jetzt hält einer das (vollgetankte) Moped, während Du in Fahrmontur aufsitzt und Fahrposition einnimmst. Helfer 2 misst in diesem Zustand das freie Gleitrohr vorn und den Weg Achse–Messpunkt hinten. Jetzt vorn wie hinten die Differenz der beiden Messwerte bilden: die Sags.

Wieviel Sag brauche ich?

Bei fahrfertigem Moped 25 (R, RT, S) bis 30 (Enduro, z.B. BMW GS) Prozent des verfügbaren Federweges. Die Federbasis so einstellen, dass ungefähr dieser Wert ansteht. Bei den GS Modellen kannst Du mit Sozia und Beladung den Idealwert aufgrund der weichen Feder meistens gar nicht erreichen. **Korrektter Sag = mehr Sicherheit!**

Woran erkenne ich die Federrate bei Nachrüstfederbeinen?

Sie ist auf die Feder aufgedruckt und wird vom Hersteller meist auf Grund Deiner Angaben individuell bestimmt. Bei den BMW GS Modellen verwendet z.B. Wilbers bei Fahrern ab 90 KG aufwärts Federraten von 150 bis 160 hinten. Bei sehr häufigem Sozusbetrieb und Tieferlegung sogar bis 190! Zum Vergleich: Eine 1200 GS Serienfeder hat eine 130er Federrate. **Richtige Federrate = mehr Komfort und Sicherheit!**



Worauf muss ich beim Federwechsel achten?

Durchmesser, Länge und Blocklänge (Länge der vollständig komprimierten Feder, alle Windungen liegen aufeinander) müssen stimmen. Höhere Federraten verursachen nach dem Einfedern höhere Rückstellkräfte. Für die gleiche Ein- und Ausfedergeschwindigkeit wie zuvor braucht es also auch mehr Dämpfung, die ein Seriendämpfer meistens nicht hat. **Hochwertiger Dämpfer = mehr Komfort und Sicherheit!**

Und die Federbalance?

Eine gut ausbalancierte BMW reagiert vorn und hinten ähnlich, liegt also neutral in Schräglage, gibt vorn wie hinten unter Last vergleichbar nach – prima fürs Fahrgefühl. Die Federbein-Hersteller haben meist eine ziemlich gute Idee davon, weshalb bei korrektem Sag meist gute Verhältnisse herrschen. Die Balance zu verhunzen ist leider einfach, etwa durch unharmonisch gewählte Federraten vorn und hinten oder eine schlecht gewählte Federbeinlänge. Deshalb ist hier optimale Beratung und Erfahrung das A und O. Bei mir dauert eine Beratung, welches Fahrwerk für Dich optimal ist, oft 2 Stunden und mehr! **Ausführliche Beratung = mehr Komfort und Sicherheit!**

Was macht jetzt eigentlich die Dämpfung?

Sie bremst die Federung. Eine ungedämpfte Federung würde nach einer Anregung prinzipiell unendlich lange nachschwingen – nicht gut für die Straßenlage, wenn das Motorrad pausenlos wippt. Die Dämpfung bremst diese Nachfederbewegungen ab, verhindert idealerweise zwar nicht das erste Ein- und Ausfedern, aber alle Schwingungen, die eine Feder danach verursachen würde. **Satte Dämpfung = Mehr Sicherheit!**

Welche Dämpfung bewirkt was?

Die Druckstufe bremst das Einfedern, die Zugstufe das Ausfedern. Beide heißen übrigens eigentlich

Druck- und Zugdämpfung, werden aber aus Gewohnheit wegen der zwei „Stufen“ möglicher Bewegung so genannt.

Was ist High-, was Lowspeed-Dämpfung bei hochwertigen Nachrüstfederbeinen?

High- und Lowspeed haben nichts mit der Fahrgeschwindigkeit des Motorrades zu tun, sondern mit der Ein- und Ausfedergeschwindigkeit am Federelement, gleich der Geschwindigkeit, mit der der Dämpferkolben durch das Öl drückt. Stell Dir vor, Du durchfährst eine lange, sanfte Bodenwelle, das Motorrad schmiegt sich in die Senke und federt dann gemächlich wieder aus: Lowspeed. Stell Dir jetzt vor, Du ratterst über einen Absatz einen Kanaldeckel: Highspeed. **Korrekte Dämpfung = mehr Sicherheit!**

Wie regelt jetzt endlich ein Federelement die Dämpfung?

Indem der schon zitierte Dämpferkolben Öl durch Ventile drückt. Der dabei wirkende hydraulische Widerstand dämpft die Federbewegungen.

Was sind die verschiedenen Dämpfungsbereiche?

Sie Regeln verschiedene Typen von Ventilen. Die Lowspeed-Dämpfung arbeitet durch bloßen hydraulischen Widerstand in einem Flussventil; die Highspeed-Dämpfung mit sogenannten Plattenventilen.

Wie funktioniert ein verstellbares Dämpferventil?

Beim Dämpfer strömt das Öl durch ein Loch, meist relativ viel Öl durch ein relativ kleines Loch. Dabei entsteht Reibung im Öl und zwischen Öl und Lochwandung. Diese Reibung behindert den Ölfluss, es entsteht ein Strömungswiderstand, und der dämpft. Auch Nadelventile – das sind die meisten, die sich von außen zum Beispiel per Schraubendreher einstellen lassen – sind Flussventile, nur dass sich hier die Durchflussöffnung per Ein- oder Ausschieben eines Stiftes mit meist kegelförmiger Spitze, der Nadel, verkleinern oder vergrößern lässt. Ersteres steigert die Dämpfungskraft, zweiteres verringert sie. Für höchsten Komfort fahre ich die Zugstufe meines vorderen Wilbers Federbeins manchmal fast ganz aufgedreht = 22 Klicks.

Beeinflussen sich Druck- und Zugstufe?

Ja, wo man hineinfließen kann, kann man auch herausfließen, weshalb die Dämpfung in beide Richtungen funktioniert. Allerdings benötigt die Zugstufe mehr Dämpferkraft, so dass ihr Einfluss auf die Druckstufe (ca. 20%) spürbarer ist als umgekehrt.

Warum muss die Zugstufe stärker dämpfen?

Beim Einfedern arbeitet die ansteigende Federkraft der Federbewegung entgegen, unterstützt also die Druckstufe. Das Ausfedern beginnt schlimmstenfalls am Punkt maximaler Federkraft, ganz unten: Von hier katapultieren die Federn den gefederten Masseanteil – Bike und Fahrer – wieder zurück. Diese Bewegung wird aber von keiner Feder mehr eingebremst, muss entsprechend stärker gedämpft werden.

Wie stelle ich die Zugstufe richtig ein?

Dazu das Bike auf beide Räder stellen, ein Helfer hält es von vorn in der Balance. Hinter der Maschine stehend, drückst Du kräftig aufs Heck. Die Zugstufe arbeitet perfekt, wenn das Heck nach einer knappen Sekunde in seine Ausgangsposition zurückkehrt. Dazu zählt man am besten: „Einundzwanzig“ – bei „Einundzwan“ sollte sich der Stoßdämpfer wieder in der Ausgangslage

befinden. Hohe Temperaturen im Sommer erfordern eine stärkere Dämpfung, bei Seriedämpfern und Beladung reicht die Verstellung oft nicht aus.

Wie stelle ich die Druckstufe ein?

Hier hat der Hersteller Deines Tuning-Federbeines schon eine sehr brauchbare Grundeinstellung erarbeitet, sie steht in der mitgelieferten Beschreibung. Von hier weg kannst Du in 3er bis 5er Klick-Schritten (damit Du wirklich einen Unterschied merkst) in Richtung „weich“ oder „hart“ experimentieren. Generell gilt: Beim Herumcruisen für höheren Komfort etwas weniger Dämpfung wählen, beim flotten Andrücken die Druckstufe straffen. Das bringt Grip und Stabilität. Dazu trägt auch eine relativ weit geschlossene Highspeed-Druckstufe bei. Für komfortablen Normalbetrieb sollte sie dagegen recht weit - oft fast komplett - geöffnet sein. Die Verstelleinrichtung der Druckstufe befindet sich immer am Ausgleichsbehälter.

Warum lässt Dämpfung nach?

Weil im Laufe der Zeit das Dämpferöl durch Abrieb verunreinigt wird und irgendwann seiner Aufgabe nicht mehr nachkommt. Das geschieht schleichend, fällt also oft nicht wirklich auf. Die Fahrsicherheit und der Komfort werden aber immer schlechter. Ein Nachrüstfederbein kannst Du dann einfach und kostengünstig servicieren lassen. Es arbeitet dann wieder wie neu. Bei Serienfederbeinen hilft nur der Austausch.

Aber auch bei neuwertigen Federbeinen haben wir einen Fading-Effekt: Das Öl dämpft wie gesagt durch Reibung, wird dabei heiß, seine Viskosität (Zähigkeit) lässt nach, infolge auch die Dämpferkraft.

Top-Stoßdämpfer haben deshalb sogar einen Ausgleichsbehälter, in dem ein Trennkolben das Öl mit Druck beaufschlagt, den er von einer Gaspackung erhält. Dieser Druck verhindert das Aufschäumen.

Deshalb bringt ein hochwertiges Federbein mit Ausgleichsbehälter nicht nur mehr Einstellmöglichkeiten, sondern vor Allem besseres Ansprechverhalten und mehr Reserven – Komfort und Sicherheit für Deine nächste Tour.

Viel Spaß mit Deinem perfekt eingestellten Fahrwerk wünscht der ***Bike-Checker***



PS: Hier noch ein paar Meinungen von BMW Fahrern, die auf Wilbers umgerüstet haben:

- „Absolut ein Traum, das Wilbers Federbein (Wilbers 641, BMW 1200 GS). Bin Dir ewig dankbar“

- „Ich hab zwar kein ESA und auch keine Öhlins, dafür aber Wilbers. Seit dem Umbau bin ich der glücklichste Mensch. Kann mich allem nur anschließen, kein schwammiges Gefühl, fahren wie auf Schienen usw. Wenn ichs nochmal zu tun hätte, würde ich auch den doppelten Preis bezahlen nur um dieses geniale Fahrwerk zu bekommen.“

- „Hallo Christian! Bin total vom neuen Fahrwerk begeistert. Man mag es kaum glauben, an sich ist ja das Fahrwerk der GS 1200/Adv. nicht schlecht, aber mit der neuen Hinterhandführung einfach ein Traum. Danke für die tolle Beratung (nicht das teuerste Wilbersprodukt kam zum Einsatz) und für die rasche Durchführung. Lg Fred (bis zum nächsten Umbau!!!!!!)“

- „Ich hab ein Wilbers-Fahrwerk drin und bereue es, das nicht schon früher eingebaut zu haben, da sich das Fahrverhalten meines Motorrads mit dem auf mein Gewicht und Fahrverhalten abgestimmten Fahrwerk deutlich verbessert hat.“

- „Ich fahre die Teile (Wilbers 641) in meiner GS, in der Tourerabstimmung für 2 Personen. Sehr komfortabel sag ich! Andere sagen Renngerät, waffenscheinpflichtig!! Das zeigt welche Möglichkeiten da noch bestehen, wenn man in Richtung Rennsport abstimmen würde.....“

- „Bin echt platt, brauche mir keine Gewissensbisse von wegen 1200 Euronen in den Sand gesetzt machen. Die GS fährt sich ganz anders. Kann man absolut zu vorher nicht vergleichen.“

- „Hier der gewünschte Erfahrungsbericht nach dem Einbau von Wilbers Federbeine in eine GS 1200 und Tieferlegung um 3,5 cm: Landstraße/lang gezogene Kurven: Die Q klebt wie UHU auf der Straße und vermittelt einem ein absolutes Gottvertrauen. Kein Gautschen oder Schieben, sondern punktgenaues Fahrverhalten. Mit den original Federbeinen hatte ich gelegentlich das Gefühl, die Fuhre hat so eine gewisse Eigendynamik. Bin jetzt deutlich schneller unterwegs, was meinem Führerschein allerdings nicht gerade gut tut....

Gebirge/Enge Kurven: Hier kommen die Wilbers jetzt richtig zur Geltung. Durch das ausbleibende Schieben fühlt man sich absolut sicher, kann die Kurven präzise anfahren und einlenken....

Tieferlegung: Sitze jetzt tiefer in der Maschine und habe somit ein viel besseres Gefühl fürs Motorrad und Fahren. Fühle mich total sicher. Unebenheiten und steile Hänge haben ihren Schrecken verloren, weil ich die Q jederzeit halten kann. Sogar der von mir bisher so gefürchtete Schotter auf Waldparkplätzen ist jetzt kein Problem mehr für mich. Fazit: Nach dem Kauf meiner GS 1200 war der Umbau auf Wilbers meine zweitbeste Entscheidung in letzter Zeit. Kann gar nicht verstehen, wie ich die vorherigen 10.000 km mit den originalen Wackelpuddings fahren konnte. Für mich heute unvorstellbar... Nie wieder auf die Straße ohne Wilbers!!!!!! “

- „Fahre auch bei meiner 12 GS Bj.2010 ein Wilbers Fahrwerk,was soll ich sagen es gibt nichts besseres auch zu Zweit ein super Fahrwerk, möchte nichts anders mehr haben“

- „Ich durfte heute mal zwei 1200er GS mit Wesa-System (= Wilbers für ESA) fahren. Eine in Originalhöhe und eine um 65mm tiefer gelegt. Das war erste Sahne! Die Verstellung ist deutlich spürbar und die tiefergelegte GS hat sich auch noch wesentlich agiler fahren lassen. Die Wilbersdämpfer haben eine wesentlich bessere Dämpfung als die Originalen, dadurch ist die

Verstellung deutlich spürbar und die Rückmeldung der Fahrbahn ist gigantisch. Der Umbau ist absolut zu empfehlen!“

-„ Nachdem die Beine eingebaut waren, habe ich den Negativfederweg vermessen, so wie Wilbers ihn per Vorspannung eingestellt hat. Vorne wie hinten statisch 40 mm, dynamisch ergab sich wie gewünscht genau ein Drittel... Klarerweise musste ich heute ein bisserl testfahren, zwar nur etwa 80km, aber immerhin. Bereits mit der Grundeinstellung (jeweils 12 Klicks Zugstufe +14 High- und Lowspeed hinten) konnte ich eine wesentliche Beruhigung in Kurven feststellen. Kein Nachkorrigieren mehr, sehr sauberer Strich. Kurventempo steigt damit automatisch ;)“