

# FUCHS

M O T O R R A D

Fabrikat:

**BMW**

Modell:

**R 80 G/S Leismueller**

Erstzulassung:

**05.06.1986**

Fahrgestellnummer:

**62889XXR80GS**

km-Stand:

**60.074 km**

KW (PS) ccm:

**44(60)980 ccm**

Allgemeine Informationen:

**Kleinserien-Leismüller BMW R 80 G/S von 1986.**

Mitte der 80er Jahre war nach der ersten Begeisterung offenbar, wo bei der BMW R 80 G/S auf Straße und Piste der Schuh drückte. Die Telegabel war zu zart, das Federbein zu billig. Die kurze Original-Schwinge hoppelte im Gelände und war schlecht für die Traktion. Noch dazu schätzten die BMW Fans den bulligen 1000er Motor, der aber erst mit vergrößerter Ölmenge standfest wurde. Daher begannen Tuner wie Fallert, Michel oder HPN die G/S zu optimieren. So ein Fahrzeug mit historisch-zeitgenössischem Motor- und Fahrwerkstuning steht hier zum Verkauf. Es gehörte zu einer kleinen Serie von 17 Stück (Laut HPN), die Josef Leismüller jun. (+ 2018), ein BMW-Tuner aus Wallgau am Walchensee baute und optimierte. Die Motorräder blieben fast alle im oberbayerischen Raum und sind heute ausgesprochen selten. Eine der überlebenden Maschinen wird hier restauriert mit originalen Dokumenten angeboten. Die Umbauten sind alle vor 1990 eingetragen worden!

Geändert wurde von der Fa. Leismüller:

Tausch der Teleskopgabel gegen ein Exemplar der Maico GM 500 Motocrossmaschine. Diese Gabel hat 42 Millimeter Standrohrdurchmesser, mögliche Luftunterstützung und ca. 300 mm Federweg in spez. BMW-Gabelbrücken. Das Ganze ist kombiniert mit dem originalen 80 G/S Akront-Vorderrad, einer 280 mm Brembo-Scheibenbremse (BMW-Teile) und massiven Gabelbrücken aus dem BMW-Programm. Die Bremsleitung wurde gegen eine Stahlflexleitung getauscht.

Am Heck wurde die Schwinge samt Kardanwelle 50 mm verlängert und ein starkes Knotenblech an der Schwinge nimmt ein hochwertiges Öhlins-Federbein auf. Das Öhlins Piggy-Back-Bein besitzt eine einstellbare Zug- und Druckstufe sowie stufenlos verstellbare Federvorspannung.

Hinten ist anstelle der 2.50 x 18 Felge eine 2.75 x 17 Akront-Felge eingespeicht, Reifen 130/90 ? 17 statt 4.00 ? 18.

Der Motor ist mit Serienteilen auf 1.000 cm<sup>3</sup> gebracht. Die Serienölwanne wurde gegen ein verstärktes Exemplar mit um 1,25 l größere Ölmenge und massivem Unterfahrschutz getauscht.

Tel: +49 (0) 541 33099100

E-Mail: [info@motorrad-fuchs.com](mailto:info@motorrad-fuchs.com)

Alle Umbauten wurden bei EZ bzw. der

[www.motorrad-fuchs.com](http://www.motorrad-fuchs.com)

FUCHS Motorrad  
Sandforter Straße 46  
49086 Osnabrück  
Deutschland

Schwingenumbau 1990 vom TÜV Süd eingetragen, sind daher zeitgenössisch und stehen weder einem H-Kennzeichen noch dem Start bei hist.

Endurowettbewerben entgegen. EZ ist 5. Juni 1986, daher auch nicht AU-pflichtig.

Es handelt sich um einen zeitgenössischen kompetenten Motor- und Fahrwerksumbau, der die serienmäßigen Schwächen der R 80 G/S zum Großteil eliminiert.

Für den Neuaufbau wurde als Basis zunächst ein gebrauchtes, aber perfektes Gehäuse verwendet, da das vorhandene nicht zu retten war. Motor, Schalt- und Achsgetriebe wurden von H. Rabenbauer (Waldkirchen) und L. Storch (Kalbach) revidiert: Erneuert wurden Kupplung kompl.; Steuerkette mit Spanner, Kolbenringe, Pleuellager, Hauptlager. Die Zylinderköpfe wurden bei Rabenbauer aufwändigst überholt (Auftragsschweißungen, alle Gewinde neu)

Das Getriebe wurde neu gelagert, dazu kam längerer fünfter Gang hinein, der die Drehzahl um 500/min reduziert. Auch das Achsgetriebe ist neu gelagert und ausdistanziert.

Das Öhlinsfederbein wurde bei der Fa. Braun in Emmendingen professionell überholt.

Alle Gehäuseteile sind gestrahlt, ebenfalls alle Rahmenteile, Schwinge, Lenker, Auspuffkrümmer, -Sammler und neu lackiert. Ferne wurden alle Karosserieteile prof. neu lackiert, der Tank gereinigt., die Sitzbank. prof. ausgebessert. Schutzbleche neu von Acerbis

