

BAY



Sie ist ein rollendes Fahrdynamik-Zentrum, die neue BMW R 1200 RT mit dem werksinternen Kürzel K52 – und ein gewaltiger Technologieträger: Semiaktives Fahrwerkssystem, Schaltautomat mit «Rauf-Runter»-Funktion, «Hillstart-Control» als Berganfahr- und Bergab-Anhaltehilfe, Sitz- und Griffheizungen für beide Plätze und ein brillantes Farbdisplay im Cockpit sind nur die Spitze des Hightech-Eisbergs. Wie steht es um die Qualitäten der Boxer-RT in ihrer Kernkompetenz, dem Reisen? Ein 1500-Kilometer-Test nach Tschechien gibt Aufschluss.

Seit mittlerweile fast 20 Jahren perfektioniert BMW seine Boxer-RT mit Vierventilmotor; R 1100 RT hiess das erste, 1996 auf den Markt gekommene Modell. Fast 154 000 Exemplare aller bisher drei Modelle (1100er,

1150er und die K26-1200er mit luftgekühltem Boxer) hat BMW bisher ausliefern können. Die K52 trägt zwar dieselbe Modellbezeichnung wie das Vormodell, ist aber eine völlige Neukonstruktion bis hin zur letzten Schraube. In der Verbindung aus Fahr- und Reisekomfort sowie Fahrdynamik hatte schon die K26 Massstäbe gesetzt. Ist die Neue nun wirklich rundum besser, wie wir es in unserem ersten Fahrbericht in TÖFF 2/2014 signalisiert haben?

Sie sieht chic aus, die aktuelle RT. Die Vollverkleidung, funktioneller denn je, wirkt leichter, eleganter, dynamischer. Vor allem die Front mit den kreisrunden LED-Tagfahrleuchten macht die RT zum echten Hingucker. Die 274 Kilogramm sieht man ihr nicht an – und mit diesem Gewicht ist sie unter den wenigen Wettbewerbern (aktuell spielt in der Schweiz

zahlenmässig nur die Yamaha FJR 1300A eine Rolle) die bei weitem Leichteste. Zugegeben: Ist sie, wie unser Teststoff, mit allem Schnickschnack ausgestattet, klettert das Gewicht mit leeren Koffern noch ein wenig; die Waage zeigte 281 Kilo an.

Grössere Schwungmassen als in der GS

Herz der neuen RT ist der während der letzten Jahre komplett neu konstruierte Boxermotor mit kombinierter Luft-/Wasser-Kühlung. Für den Einsatz in der RT wurde der 1170 ccm grosse Zweizylinder-Boxer mit grösseren Schwungmassen als in der GS ausgestattet, in der er vor gut einem Jahr Premiere hatte. Das 125 PS leistende Triebwerk läuft damit spürbar komfortabler, ohne an Spritzigkeit und Drehfreude einzubüssen.

ERISCHER HOCHGENUSS

Von Ulf Böhringer (Text) und art4press (Fotos)

Die jüngste Auflage des königlich-bayerischen Dynamik-Kreuzfahrtschiffes R 1200 RT überzeugt auf ganzer Linie. Lockere Lustreisen sind programmiert.

Dennoch sucht man auf Reisen den Drehzahlbereich oberhalb von etwa 5500 Umdrehungen nur selten auf; unterhalb davon ist nämlich dermassen viel Kraft verfügbar, dass die Schaltdrehzahl zumeist zwischen 3000 und 5000 Touren liegt. Grund ist die bährige Drehmomentkurve, die bereits bei 3000 Umdrehungen etwa 110 Nm ausweist und bei 5500 fette 120 Nm erreicht; der Spitzenwert beträgt 125 Nm bei 6500/min.

Man fährt in der Praxis also zumeist drehzahlarm – und damit enorm sparsam. Beim in Deutschland typischen Landstrassen-Spitzen-tempo 120 km/h dreht sich die Kurbelwelle nur 4000 Mal, und wer sich mit dieser Geschwindigkeit begnügt, erhält als Quittung einen Verbrauch von gerade einmal 4,5 Litern. Wir reden dabei aber nicht von Schleichfahrt mit dem Ziel

der Verbrauchsminimierung, sondern von zügigem Touren mit zigfachen Überholvorgängen. In Verbindung mit dem 25-Liter-Tank ergeben sich problemlos Reichweiten von deutlich über 400 Kilometern. Nicht weniger beeindruckend als der Motor ist das Fahrwerk der K52-RT. Es übertrifft das der K26 in jeder Beziehung: Das Einlenken in Kurven fällt leicht, Biegungen aller Radien werden stabil umrundet, wobei Korrekturen unnötig sind.

Semiaktives Fahrwerk

Kommen einem dabei Strassenunebenheiten in die Quere, zeigt das semiaktive Fahrwerk, wozu es in der Lage ist: Die RT gibt sich wie eine Art fliegender Teppich, wobei das mit dem «Fliegen» nicht so weit hergeholt ist – es ist immer wieder verblüffend, mitunter gar



1. Das Cockpit ist grosszügig und übersichtlich gestaltet. **2. Jetzt werkelt** auch in der RT der vor einem Jahr in der R 1200 GS eingeführte **Boxer mit Präzisions-Wasserkühlung**. **3. Brembo-Stopper** mit **ABS**.

erschreckend, wie schnell man mit der RT, gemessen an den geltenden Tempolimiten, zu schnell unterwegs ist. Insofern ist es nicht übertrieben, Vergleiche zu Oberklasse-Limousinen zu ziehen. Verantwortlich dafür ist die Grundkonstruktion mit dem vorderen Dreieckslenker (Telelever) und der hinteren Einarmschwinge mit integriertem Kardantrieb, den BMW wegen seiner Momentabstützung als Paralever bezeichnet. Zwar stehen mit 120 mm vorne und 136 mm hinten keineswegs besonders grosse Federwege zur Verfügung, doch ist die Abstimmung so gut gelungen, dass das Fahren selbst auf suboptimalem Strassenbelag stets eine erfreuliche Sache ist.

Die Bedienung des optionalen, aber sehr vorteilhaften Dynamic-ESA ist dank des Controller genannten Drehrades links am Lenker



Harmonisches Bild: die RT vor lauschiger Flusslandschaft

Das Zubehör

Das Gepäcksystem besteht serienmässig aus zwei sehr voluminösen und ausgezeichnet nutzbaren Seitenkoffern und einem gut geformten Gepäckträger aus Aluguss. Die Koffer mit Deckel in Fahrzeugfarbe und Einschlüsselsystem wirken sehr wertig und stabil. Optional erhältlich ist ausser einem kleinen Topcase (28 l, Fr. 396.–) ein neu entwickeltes grosses Topcase mit 49 Litern Fassungsvermögen (Fr. 1200.–). Es weist ausser einer Rückenstütze für den Sozius Gasdruckfedern auf, zudem lässt es sich in die als Sonderausstattung erhältliche Zentralverriegelung integrieren (funktioniert bestens). Für beide Topcases werden, wie für die Koffer, sehr wertig gefertigte und funktionale Innenbehälter angeboten (je Fr. 121.–). Schade nur, dass der Deckel ausschliesslich in Weissaluminium und nicht in Fahrzeugfarbe lieferbar ist.

Sehr funktional präsentiert sich der neue wasserdichte Tankrucksack (Fr. 300.–). Er ist zwar nicht mehr ganz so einfach zu fixieren wie an der K26 mittels der dort vorhandenen Reling, aber auch die jetzt gefundene Lösung mit Klett- und Klickverschlüssen stellt absolut zufrieden. Die Vario-Funktion lässt sich BMW mit Fr. 52.– bezahlen.

Prima gefällt die Unterbringung des Navigator 5 im Sichtbereich. Auch das Gerät selbst wurde deutlich verbessert: Die Bedienung ist nun weitaus einfacher. Der erheblich grössere Funktionsumfang und die sehr guten Abbildungswerte rechtfertigen nun auch den stolzen Preis von Fr. 895.–.

griff sehr einfach und auch während der Fahrt innerhalb von wenigen Sekunden möglich; nach einiger Einübung gelingt der Wechsel zwischen den Federungs- und Dämpfungsprogrammen «Soft», «Normal» und «Hard» sogar, ohne den Blick von der Strasse zum vielfarbigen Cockpit-Display zu wenden. Beginnt etwa in einer Stadt eine Kopfsteinpflaster-Passage, ist die Umstellung auf «Soft» eine Sache weniger Meter; genauso einfach ist später der Wechsel auf «Normal» oder, wenn's besonders präzise sein soll, auf «Hard».

Serienmässig ist «Soft» dem Motor-Modus «Rain», «Normal» jedoch «Road» zugeordnet, und in der Spontaneität der Gasannahme und im Eingriffszeitpunkt der Schlupfkontrolle unterscheidend, doch kann der Fahrer zu jedem Zeitpunkt wechseln. Nur im Stand, aber ebenfalls per Knopfdruck, erfolgt die Wahl der dreistufigen Federvorspannung. Wer auch noch «Dynamik» zur Auswahl haben will, muss einen Aufpreis zahlen.

Unter 40 Metern

Ausgezeichnet funktioniert die Dreischeiben-Bremsanlage, wobei der Handhebel auf beide vorderen und die hintere Scheibe zugleich wirkt. BMW nennt dies Teil-Integralsystem. Denn beim Tritt auf den Fussbremshebel wird lediglich die hintere Bremse aktiviert, was in der Praxis eine ausgezeichnete Lösung darstellt. Selbst bei Brutal-Bremsungen aus hohem Tempo bleibt die RT vollkommen stabil,

wobei aus 100 km/h Bremswege von unter 40 Metern realisiert werden können. Die Bremskraft ist dabei so gering, dass man guten Gewissens von einer Zweifinger-Bremse sprechen kann.

Glänzende Noten fährt sich die RT auch in den noch nicht erwähnten Punkten des Kapitels Fahrkomfort ein. Der Windschutz ist dank extrem penibler Feinarbeit im Windkanal hervorragend, wozu das sehr grosse und extrem weit verstellbare Plexiglas-Windschild beiträgt. Die Hände sind perfekt fahrtwindgeschützt und bleiben bei zügiger Regenfahrt deshalb von Nässe weitestgehend verschont. Auch die Vollverkleidung selbst liefert perfekte Ergebnisse. Das macht sich auch bei schneller Autobahnfahrt positiv bemerkbar: Selbst bei Höchsttempo – immerhin etwa 225 km/h sind mit Sozius erreichbar – zieht die RT ihre Spur wie von einem unsichtbaren Seil gezogen. Pendeln oder Aufschaukeln gibt es nicht. Ausser, man hat das grosse Topcase montiert und hält sich nicht an die BMW-Empfehlung von maximal 180 km/h: Dann kommt – mit Sozia später, ohne früher – deutliche Unruhe auf. Aber wer tut sich auf der Tour schon solche Härte-tests an?

Sitzhöhe in 20 Sekunden verstellbar

Zum sehr guten Fahrkomfort zählen auch die gelungene Sitzposition – die Sitzhöhe ist binnen 20 Sekunden verstellbar – und die sehr gute Ergonomie am Arbeitsplatz des Fahrers:



Dynamisch gezeichnete
Heckleuchte in Klar-
glasoptik. Kleine **LEDs**
strahlen die **Reflektoren** an.

NEU!

HC³

BREMSEN UND KUPPELN WIE DIE PROFIS!

Die brandneue HC³ von MAGURA verbessert die Brems- und Kupplungskontrolle in beeindruckender Weise. Mit der patentierten innovativen Hard Core Technology überzeugt die HC³ Motorrad-Profis wie auch komfort- und sicherheitsbewusste Freizeitsfahrer. Weitere Infos und Händlerverzeichnis unter hc3.magura.com

POWERED WITH



MAGURA

HC3.MAGURA.COM



Hinter dieser **Verkleidung** und der **verstellbaren Scheibe** ist der Windschutz garantiert.



1. Beide **Seitenkoffer** sind gross genug für einen **Integralhelm**. **2.** Die linke Hand bedient u. a. diverse Menüeinstellungen via **Controller (rundes Drehrad)**, Fernlicht, **Scheibe** und **Tempomat**. **3.** Der **Gepäckträger** bietet eine zusätzliche Ladefläche.

Lenkerbreite und -gestaltung sowie die Fussrastenanordnung entsprechen voll dem gewohnt hohen BMW-Standard. Natürlich ist auch die Fernbedienung sämtlicher Inhalte des Info-Displays vom Lenker aus mittels weniger Knöpfe und des schon erwähnten Controllers eine feine Sache. Das Bedienungsmenü orientiert sich deutlich an dem der grossen K 1600 GT, wurde aber in Details noch optimiert. Allerdings verführt die Vielzahl abrufbarer Informationen auch dazu, diesen Abruf häufig zu tätigen – und natürlich schaut man dann öfter ins Cockpit, als grundsätzlich nötig.

Der Ablenkungsfaktor solch feiner Info-Anzeigen ist beträchtlich – hier nicht permanent rumzuzappen, erfordert eine gewisse Reife und Charakterstärke. Wer sie besitzt, fährt bestimmt weitaus sicherer als jemand, der sich ständig durch die diversen Menüs klickt und Aussentemperatur, Reifenluftdruck, Motorölstand, Sitzheizungs-Intensität, Radio-Frequenz, Durchschnittstempo oder Weissgott was noch alles abfragt. Aber vielleicht arbeitet man bei BMW ja bereits an einem Assistenzsystem, das die Ablenkungsgefahr wieder teilkompensieren soll... Noch tolerabel ist der sehr markante Boxersound, der vielen gefällt, manchen auf Dauer aber zu präsent ist.

Sind Ablenkungsgefahr durch Infofülle, Top-speed-Fahrwerksunruhen mit Topcase und der einfarbige Deckel desselben nun wirklich alles, was nach 1500 Kilometern an Kritik aufgefallen ist? Ja. Das mag für markenkritische

Leser wie eine von BMW bestellte Lobeshymne wirken, ist es aber nicht. Denn ähnlich komfortabel und zugleich dynamisch reisen kann man mit keinem anderen Motorrad. Die Yamaha FJR 1300A ist etwas schwerfälliger und wirkt auch weniger gediegen, die Triumph Trophy scheint schon in ihrem dritten Produktionsjahr stark angejährt und lahmt im Verkauf entsprechend, die Honda Pan European ist ohnehin tot.

Zumeist in Volllausstattung

Auch die neue R 1200 RT bleibt also in der Spur des namensgleichen Vormodells, nur kann sie alles noch ein bisschen besser. Die Schiene, auf der BMW seit 1995 mit der R 1100 RT und R 1150 RT sowie der R 1200 RT unterwegs ist, verspricht also weiteren Erfolg. Zu den bislang total rund 154.000 Fahrzeugauslieferungen sollen dieses Jahr weltweit mehr als 12.000 vom neuen Modell dazukommen. Der beträchtliche Grundpreis von 19.800 Franken wird daran nichts ändern. Denn die Mehrzahl der abgesetzten R 1200 RT wird ohnehin «mit allem» geordert; dann kostet sie rund 20 Prozent mehr, nämlich 24.490 Franken. Der Navigator 5 sowie weiteres Zubehör wie der funktionale Tankrucksack oder auch das Topcase sind darin noch nicht enthalten.

Viel Geld, zugleich aber auch viel Gegenwert. Und Fahrfreude ohne Ende, egal, ob beim Reisen oder – im grossen Nachbarkanton – beim «Rasen».

BMW R 1200 RT

Hubraum:	1170 ccm
Leistung:	125 PS bei 7750/min
Gewicht:	274 kg fahrf. (281 mit Volllausst.)
Preis:	19.800 Franken
Verkehrsabgabe:	60 bis 340.20 Fr./Jahr

AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Die neue RT ist ein extrem komfortabler, hochdynamischer Luxustourer.

- + Durchzugsstarker, laufruhiger Boxer
- + Fantast. handliches, stabiles Fahrwerk
- + Sehr hoher Fahrkomfort
- + Hervorragende Ergonomie
- + Viele funktionale Hightech-Details

- Ablenkungsgefahr durch Cockpitinfos
- Die vielen Optionen gehen ins Geld

Motor	*****
Fahrwerk	*****
Ergonomie	*****
Bremsen	*****

IMPORT

BMW (Schweiz) AG, Industriestr. 6,
8157 Dielsdorf; Tel. 058 269 18 18
www.bmw-motorrad.ch

Fazit

Den BMW-Entwicklern ist ein herausragender Töff gelungen. Die positiven Eigenschaften des Vormodells wurden penibel weiterentwickelt. In Summe stellt die R 1200 RT hiermit eine unerreichte Kombination aus Komfort und Fahrdynamik dar. Chapeau!