



BEWÄHRT & ERNEuert



Zweimal BMW R 1200 RT:
links die letzte Ausführung mit
luft-ölgekühltem Boxermotor,
rechts die neue RT mit Luft-
Wasserkühlung und LED-
Ringen als Tagfahrlicht.
Offensichtlich: weiter
verbesserter Windschutz

BMW R 1200 RT, die weltweite Referenz im Bereich Komfort-Touring, seit diesem Jahr mit Wasserkühlung – ein Generationenwechsel auf höchstem Niveau. Wir nehmen den Fortschritt unter die Lupe: Was genau kann die Neue besser – und was nicht?

TEXT: MAIK SCHWARZ FOTOS: MIO-FOTOGRAFIE.DE



ST wie Sport-Touring? Die neue RT ist noch handlicher, das Fahrwerk hat noch mehr sportliches Potenzial – der starke „Wasser-Sportboxer“ sowie so

Seit 1978 gibt es die RT, und damit noch etwas länger als die GS. Seitdem ist auch sie immer weiter perfektioniert worden. Keines der ähnlich großen und schweren Kaliber von anderen Herstellern schwingt so verblüffend agil von Kurve zu Kurve. Vielfahrer und Alltagsfahrer, die Wert auf bestmöglichen Wind- und Wetterschutz sowie Komfort für zwei Personen legen, sind nach wie vor die Zielgruppe der RT. Hinzu kommt – nicht zu unterschätzen

– das internationale Behördengeschäft, Stichwort Polizeimotorrad. Wie die GS besteht auch die RT im Kern aus dem markentypischen Boxermotor. Nach 90 Jahren Luftkühlung, unterstützt mit Ölkühlung, ist die neueste Boxer-Generation nun luft-wassergekühlt. 2014, ein Jahr nach der R 1200 GS, ist auch die R 1200 RT mit dem „Wasserboxer“ revolutioniert worden. Den wesentlichen Eckdaten nach handelt es sich um die gleiche Konfiguration:

maximal 125 Nm bei 6500/min sowie 125 PS bei 7750/min. Doch wie schon bei der Adventure-Ausführung der R 1200 GS, ebenfalls neu für 2014, ist der Kurbeltrieb hier fast ein Kilogramm schwerer. Gegenüber der bisherigen Standard-GS-Ausführung reduziert das sowohl die Nervosität wie auch das Abwürgrisiko, der Rundlauf ist spürbar geschmeidiger. So trabt die neue RT auch unterhalb von 2000/min locker voran, ohne sich dabei zu schütteln.

Für den alten, luft-ölgelkühlten Boxer ist das selbstverständlich, mit noch etwas mehr Schwungmasse läuft er sogar um 1500/min schön rund und schiebt dabei wie ein Traktor. Bei der R 1200 RT der Baujahre 2005 bis 2009 ist die Leistungsentfaltung bis 110 PS im mittleren Drehzahlbereich teils zögerlich. Ab Baujahr 2010, mit doppelten oben liegenden Nockenwellen (dohc) ist der Durchzug spürbar stärker und gleichmäßiger. Maximal 120 Nm bei 6000/min



Auf dem neuesten Stand: USB-Kabel im kleinen Fach über dem Kühler

MO-MESSWERTE: BMW R 1200 RT (TYP K52, 2014)

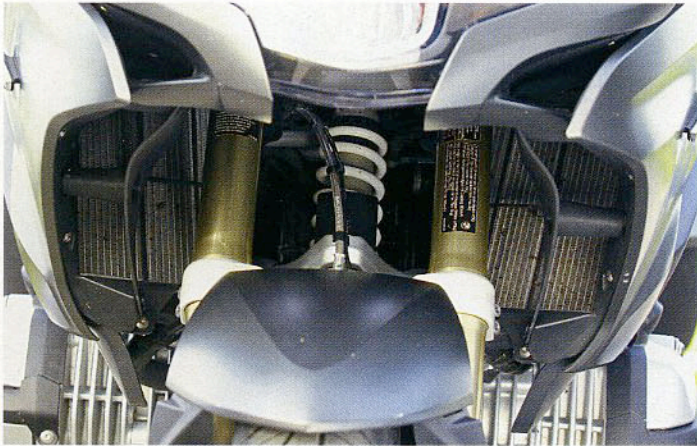
Gewicht vollgetankt, voll ausgestattet, mit leeren Koffern	.....281 kg, davon 51,2 % vorn
Topspeed solo	.....229 km/h
Beschleunigung (mit Schaltassistent) von 0 bis 100 km/h in	.....3,5 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in	.....9,0 s
Testverbrauch (Superbenzin)	.....5,8 l/100 km

TECHNISCHE DATEN: BMW R 1200 RT (TYP K52, 2014)

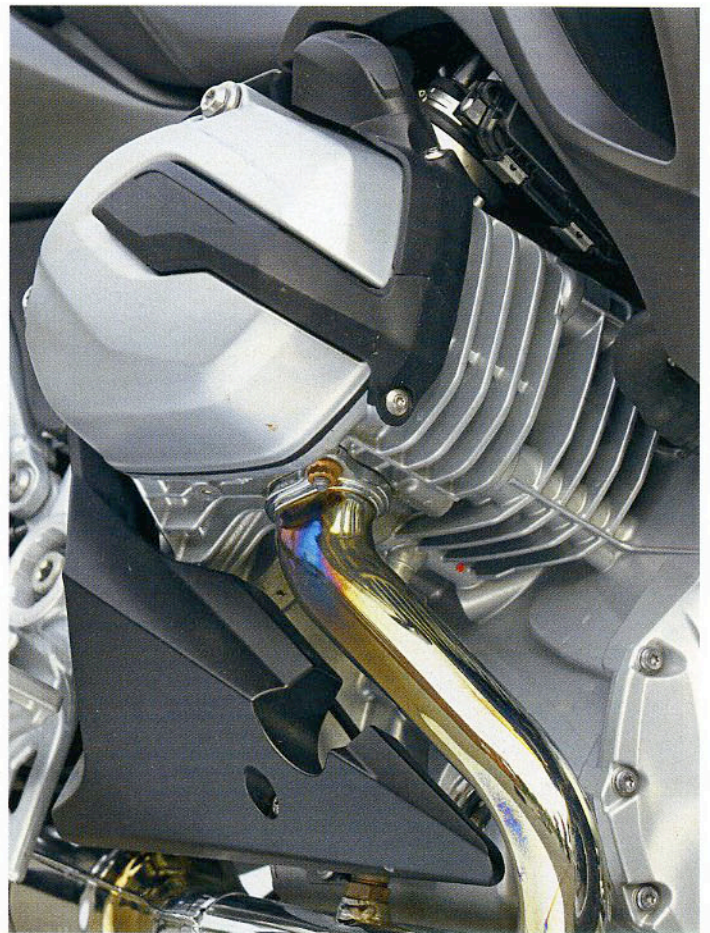
Preis: ab 16 990 Euro inklusive Integral-ABS, ASC, Bordcomputer, Seitenkoffer
Leistung: 125 PS (92 kW) bei 7750/min, maximales Drehmoment 125 Nm bei 6500/min
Motor: Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luft-wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 101,0 x 73,0 mm, Hubraum 1170 ccm, Verdichtung 12,5. Elektronische Motorsteuerung und Benzineinspritzung, Drosselklappen- \varnothing 52 mm, verschiedene Grundeinstellungen und ASC. Geregelter Abgaskatalysator. Elektrostarter. Integriertes Sechsganggetriebe, Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Kardan
Fahrwerk: Stahlrohr-Brückenrahmen. Vorn Telelever, Federweg 120 mm, hinten Paralever-Einarmschwinge mit einstellbarem Federbein, Federweg 136 mm, Sonderausstattung Dynamic ESA. Leichtmetallguss-Räder, Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, \varnothing 320 mm, Scheibenbremse hinten, \varnothing 276 mm, Integral-ABS. Radstand 1485 mm, Lenkkopfwinkel 63,6 Grad. Sitzhöhe 805/825 mm (optional 760 bis 850 mm). Tankinhalt 25 Liter. Gewicht vollgetankt mit leeren Koffern (Grundausstattung) 274 kg, zulässiges Gesamtgewicht 495 kg
Garantie und Service: zwei Jahre Gewährleistung, Inspektion alle 10 000 km oder jährlich



RT-Cockpit 2014: zentraler Digitalmonitor, darüber Navigation (optional)



Versteckt unter der Verkleidung: zwei Wasserkühler, einer pro Zylinder



Der neue Dreh: Einlass beim „Wasserboxer“ oben, Auslass unten

Willkommen in Stuttgarts weiß-blauer Erlebniswelt

Geben Sie Gas:
mit den Leistungen
des größten BMW-
Motorradzentrums in
Baden-Württemberg.



BMW
Motorradzentrum
Niederlassung
Stuttgart

www.bmw-motorrad-stuttgart.de



Freude am Fahren

BMW Motorradzentrum Niederlassung Stuttgart

Pascalstraße 1 · 70569 Stuttgart
(direkt an der Autobahn Stuttgart-Singen,
BMW Ausfahrt S-Vaihingen)
Tel. 07 11/13 18-5260
Fax 07 11/13 18-5624

Wir wollen Sie begeistern.

**Jetzt mit dem richtigen Grip in die Sommer-Saison 2014: mit einer
BMW S 1000 RR oder HP4!**



R 1200 RT-Cockpit bis 2013: Grau in Grau mit kleiner LCD-Anzeige

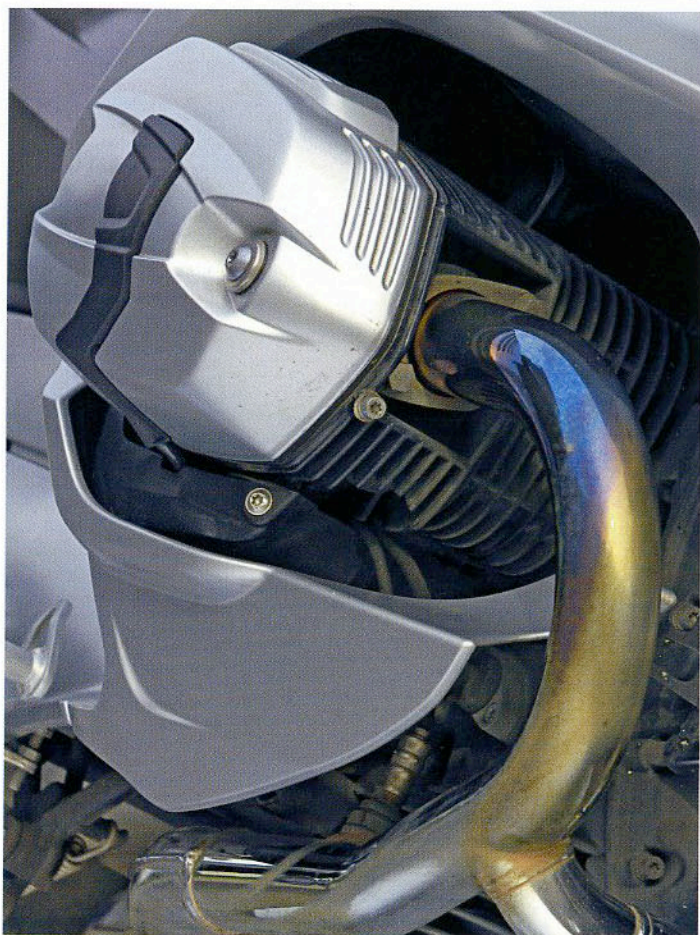


BMW-typisch: nierenförmig verblendeter Ölkühler unter dem Scheinwerfer

sind nach wie vor beeindruckend und auch für diese Gewichtsklasse mehr als nur ausreichend. Allerdings ist das Stärkere bekanntlich des Starken Feind, und so möchte man die insgesamt nochmals deutlich kräftigere Performance des „Wasserboxers“ nicht mehr missen, wenn man sich einmal daran gewöhnt hat. Zwar gibt es bei den Messwerten für Beschleunigung und Durchzug – bei nahezu gleich gebliebenem Fahrzeuggewicht – keine riesigen Unterschiede, nicht ein-

mal bei der Höchstgeschwindigkeit, doch der „Wasserboxer“ tut sich einfach leichter dabei, fühlt sich bei etwas höheren Drehzahlen weniger angestrengt an.

Beim Zupfen am nun elektronischen Gasgriff dreht er schneller hoch. Dabei kippt die neue RT sachte nach links, die alte RT ein bisschen auffälliger nach rechts. Denn die „Wasserboxer“-Kurbelwelle rotiert andersherum, und die gegenläufige Kupplung neutralisiert einen Teil des Massenträgheits-



Im Prinzip wie seit 1923: luftgekühlter Boxermotor – seit 2010 mit dohc

effekts. Insgesamt geringere Reibungsverluste – trotz Wasserpumpe – ermöglichen sogar bei gesteigertem Leistungspotenzial eine günstigere Kraftstoffökonomie. In der Praxis bedeutet das: Die neue RT bleibt eher unterhalb sechs Liter pro 100 Kilometer als die alte – bei durchaus flotter Fahrweise, wohlgerneht. Auch der Ölverbrauch ist dank Wasserkühlung, konstanteren thermischen Bedingungen und engeren Maßtoleranzen nun geringer – er tendiert gegen Null. Bei den luft-ölge-

kühlten Boxern hingegen gilt ein Schmierstoffschwund um einen halben Liter pro 1000 Kilometer als normal.

Obwohl die R 1200 RT bereits ab Jahrgang 2010 neben „dohc“ auch eine elektronische Klappensteuerung vor dem Schalldämpfer hat, wird sie von der neuen, ebenfalls klappengesteuert, übertönt. Der „Wasserboxer“ dreht nicht nur gieriger, sondern auch akustisch zorniger hoch. Verstärkt wird dieser sportliche Eindruck mit dem nun als Sonderausstattung verfügbaren



Zwei Zentimeter tiefergelegt: vorn die neue, hinten die alte RT

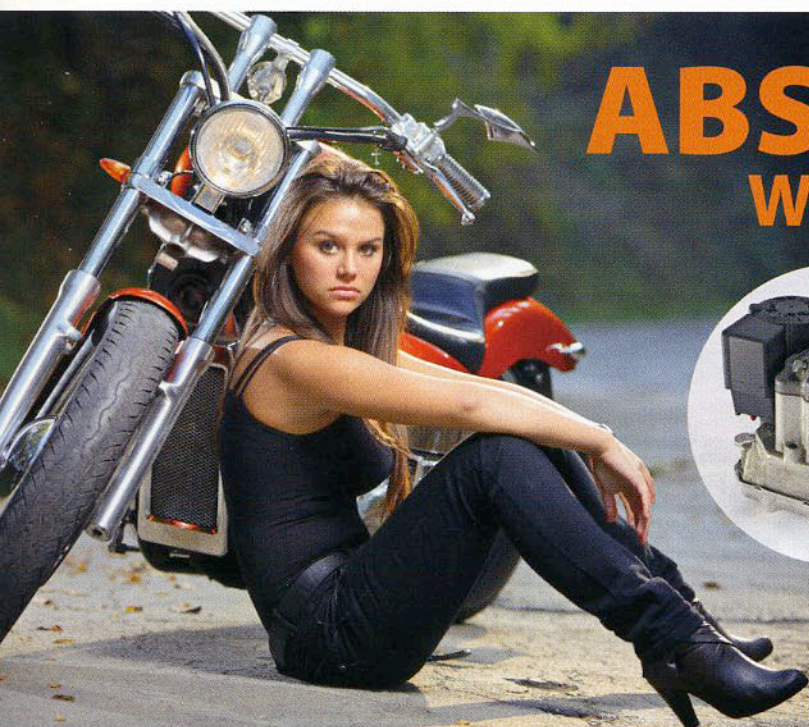
MO-MESSWERTE: BMW R 1200 RT (TYP K26, STAND 2010)

Gewicht vollgetankt, voll ausgestattet, mit leeren Koffern	.....284 kg, davon 51 % vorn
Topspeed solo	.....222 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in	.....3,7 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in	.....9,8 s
Testverbrauch (Superplus oder Superbenzin)	.....6,1 l/100 km

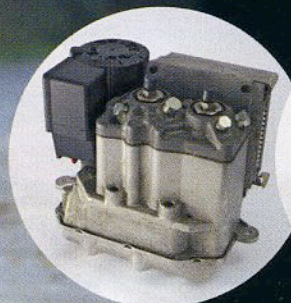
TECHNISCHE DATEN: BMW R 1200 RT (TYP K26, STAND 2010)

Preis: ab 16 200 Euro inklusive Integral-ABS und Seitenkoffer
Leistung: 110 PS (81 kW) bei 7750/min, maximales Drehmoment 120 Nm bei 6000/min
Motor: Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luft-ölgekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 101,0 x 73,0 mm, Hubraum 1170 ccm, Verdichtung 12,0. Elektronische Motorsteuerung und Benzineinspritzung, Drosselklappen- \varnothing 50 mm, Doppelzündung, Klopfensensoren, geregelter Abgaskatalysator. Elektrostarter. Separates Sechsganggetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung, Kardan
Fahrwerk: Stahlrohr-Gitterrahmen. Vorn Telelever mit Zentralfederbein, Federweg 120 mm. Hinten Paralever-Einarmschwinge mit einstellbarem Federbein, Federweg 135 mm, Sonderausstattung ESA. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, \varnothing 320 mm, Scheibenbremse hinten, \varnothing 265 mm, Integral-ABS. Radstand 1485 mm, Lenkkopfwinkel 63,4 Grad. Sitzhöhe 820/840 mm. Tankinhalt 25 Liter. Gewicht vollgetankt (ohne Koffer, ohne Sonderausstattungen) 259 kg, zulässiges Gesamtgewicht 495 kg
Garantie und Service: Zwei Jahre Gewährleistung, Inspektion alle 10 000 km oder einmal jährlich

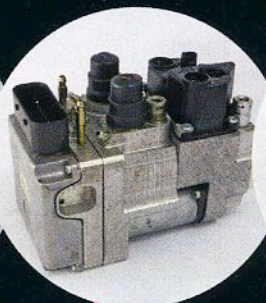
Kann mit der Neuen
gut mithalten: die alte
1200er RT. Auch sie ist
verblüffend agil



ABS Probleme? Wir reparieren!



BMW Motorrad
ABS II (nicht Integral)
Hersteller FTE
599,00 Euro netto
(712,81 € inkl. MwSt.)
zzgl. Versand



BMW Motorrad
ABS III (Integral)
Hersteller FTE
699,00 Euro netto
(831,81 € inkl. MwSt.)
zzgl. Versand



BMW Motorrad
ABS IV
Hersteller ATE
399,00 Euro netto
(474,81 € inkl. MwSt.)
zzgl. Versand

Wir reparieren BMW Motorrad
ABS-Druckmodulatoren / Steuergeräte
– zuverlässig, schnell und kompetent –

An- und Verkauf von Gebrauchtgeräten,
ständig komplett überholte Geräte auf Lager



RHElectronics
Automotiv • Elektrotechnik • Entwicklung



Schaltassistent. Damit können die Gänge im Grand-Prix-Stil bei voll aufgerissenem Gasgriff hochgeschnippt werden. Das lupft auch die Beschleunigungsmessung von null bis 100 km/h auf eindrucksvolle 3,5 Sekunden. Allerdings: Ob es dem typischen RT-Fahrer auf so etwas ankommt? Wohl eher nicht. Überhaupt, das neue Getriebe, zugeliefert aus Japan: In den unteren drei Gängen missfällt es mit harten Schaltschlägen. Die neue Mehrscheiben-Ölbadkupplung trennt nicht so sauber wie die bisherige Einscheiben-Trockenkupplung. Bei der alten RT rasten die Gänge weicher und leiser.

Eine andere neue Sonderausstattung wirkt da passender: die Hill Start Control. Einmal stark ziehen am Handbremshebel aktiviert eine Feststellbremse am Hinterrad, beim zweiten Mal ziehen löst sie sich wieder. Neben dem Integral-ABS, bei dem der Handbremshebel stets auch auf die hintere Bremse wirkt, gehört nun auch die Schlupfregelung ASC zur Grundausrüstung.

Links der RT-Typ K26 von 2010 in „Ostragrau metallic matt“, rechts der neue RT-Typ K52 ab 2014 in „Kallistograu metallic matt“



Ganz offensichtlich ist der Fortschritt im Cockpit, weniger konsequent erscheint das LED-Tagfahrlicht – denn Abblend- und Fernlicht sind weiterhin mit klassischen Glühlampen bestückt.

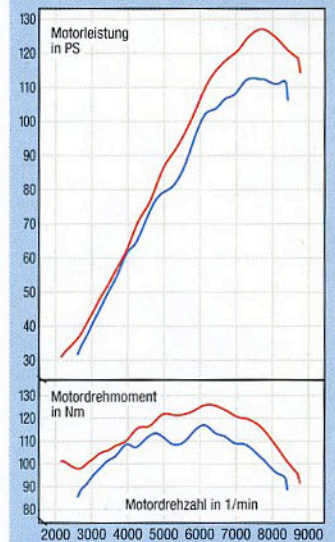
Eher Evolution als Revolution hat beim Fahrwerk der R 1200 RT stattgefunden. Dennoch sind die Verbesserungen sofort spürbar. Schon bisher ist die RT die Handlichste ihrer Art gewesen, doch die Neue lenkt noch mühe-

loser und obendrein noch präziser ein. Dazu trägt auch das elektronisch einstellbare Fahrwerk bei. Nicht mehr nur ESA, sondern Dynamic ESA heißt diese Sonderausstattung nun. Berücksichtigt werden auch die jewei-



Hier steht die Neue links, die Ältere rechts. Leicht zu erkennen an Kardan und Auspuff – getauschte Position

AUF DEM MO-PRÜFSTAND



BMW R 1200 RT (2014):
max. 127 PS (94 kW) bei 7700/min,
max. 126 Nm bei 6300/min
BMW R 1200 RT (2010):
max. 113 PS (83 kW) bei 7400/min,
max. 117 Nm bei 6100/min

Zuletzt ist die R 1200 RT mit dem luft-ölgelkühlten dohc-Boxer, rund 120 Nm sowie 110 PS, schon ziemlich stramm unterwegs gewesen. Doch auf freien, unlimitierten Autobahnen wünscht mancher sich mehr Spitzenleistung. Hier legt der „Wasserboxer“ 15 PS nach. Außerdem: fünf bis zehn Nm mehr Drehmoment übers gesamte Drehzahlband – ein starkes Argument, erst recht in dieser Gewichtsklasse.



ligen Fahrsituationen. Dazu messen Sensoren die Federbewegungen an Front und Heck. Weiter optimiertes, noch mehr Sicherheit vermittelndes Kontrollgefühl ergibt sich indes auch durch einen simplen Trick: um zwei Zentimeter abgesenkte Sitzhöhe mit zudem schmalerem Schrittbogen am Tank. Staturen unter 1,90 Meter – also die meisten – profitieren im Umgang mit der schweren Maschine davon. Vor allem davon.

FAZIT: Theoretisch ist die neue RT in allen Bereichen klar besser als die alte. Praktisch nicht ganz so deutlich. Bis auf die noch fehlenden Optionen „Voll-LED“ oder „Xenon“ bietet die aktuelle RT nun wieder rundum aktuellste Technik. Und trotzdem ist die bisherige 1200er längst noch kein altes Eisen. 🏍️

DIE MEINUNG AUS DER ZIELGRUPPE

Vor allem handlicher soll die neue RT-Generation geworden sein, so die Ankündigung aus München, lange bevor wir die erste Maschine selber fahren durften. Natürlich auch kräftiger, sprich schneller, dank des neuen wassergekühlten Boxermotors. Von besser war allerdings keine Rede. Dass es schwierig ist, ein ausgereiftes Motorrad wirklich zu übertrumpfen, das war auch den BMW-Entwicklern klar. Mit der zuletzt gebauten Version hatte die luftgekühlte Boxer-RT ganz klar den Zenit von 35 Jahren Modell-Evolution erreicht. Es war die Beste, die es

je gab. Der dohc-Boxer läuft, dreht und klingt prächtig, ist dabei sparsam und zuverlässig, auch ohne Riesenkühler, Wasserpumpe oder Ventilator. Das Getriebe schaltet tadellos, die Bremsen sind überragend, und das Fahrwerk vermittelt Souveränität. Wertigkeit und Design harmonisieren konsequent.

Sicher, etwas handlicher fühlt sich die Neue an. Man sitzt eher drin statt drauf, doch unhandlich war die RT noch nie. Die Leistung schüttelt der neue Boxer lässiger aus den Zylindern, aber wirklich entscheidend ist die nun gebotene Mehrleistung nicht. Über

Design und Wertigkeit lässt sich bei der Neuen streiten. Als echter RT-Fan möchte ich jedenfalls auf den stoischen Geradeauslauf, den kompakten Boxermotor, die klassischen Rundinstrumente und das sauber schaltbare Getriebe meiner luft-ölgelühten RT nicht mehr verzichten.



Andreas Illg,
RT-Fahrer seit 1979

NEU!

HC³

POWERED WITH



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 Freizeitfahrer. Weitere Infos und Händlerverzeichnis unter hc3.magura.com





MAGURA

HC3.MAGURA.COM