

Pressepräsentation BMW R 1200 R: Let it flow

Von Jens Riedel

Roadster haben bei BMW Tradition. Mit Ausnahme der R Nine T waren die Modelle der jüngeren Vergangenheit allerdings eher „nur“ die abgespeckte Form einer Baureihe. Davon haben sich die Entwickler nun gelöst und mit der neuen R 1200 R ein bewusst eigenständiges Motorrad innerhalb der R-1200-Baureihe auf die Räder gestellt. Die Vorgabe war einfach: eine Roadster ist und bleibt die ursprünglichste Art, Motorrad zu fahren.

Auf den ersten Blick fällt auf, dass die neue R 1200 R keine Telelever-Vorderradführung mehr hat. Nicht, weil sie sich nicht bewährt hätte, aber sie hätte das neue Modell höher und breiter gemacht – und das System ist eben alles andere als essenziell. Also weg damit und her mit einer üblichen Upside-down-Gabel. Die R gehorcht der reinen Philosophie von „form follows function“. Alles ist schnörkellos ausgeführt, der – eigens für die Roadster-Variante entwickelte – Rahmen so weit wie möglich überall sichtbar, das Heck möglichst kurz und schmal ausgelegt, und selbst den Wasserkühler hat BMW so klein wie möglich gehalten. Der teils luft-, teils flüssigkeitsgekühlte Zwei-Zylinder-Boxermotor leistet wie bei den anderen Zwölfhundertern 95 kW / 125 PS. Der Drehmomentverlauf wurde für den neuen Einsatzzweck aber leicht optimiert. Eine geänderte Airbox und der neue Endschalldämpfer bringen etwas mehr Druck im unteren und mittleren Drehzahlbereich als bei der GS und der RT.

Erstmals bietet BMW für jede Farbvariante auch einen andersfarbig lackierten Rahmen an. Die drei Lackierungen sollen unterschiedliche Käufertypen ansprechen. Da ist die blaue Basisversion mit dem schwarzen Rahmen, die auf eine etwas jüngere Klientel zugeschnitten ist; da ist die eher auf Eleganz zielende R 1200 R in Thundergrey mit achatgrauem Rahmen und die sportliche weiße Ausgabe mit rotem Rahmen, Bugspoilern und Graphics auf dem Tank.

Mit den beiden serienmäßigen Fahrmodi „Road“ und „Rain“ sowie der Traktionskontrolle ASC sind die Grundbedürfnisse erst einmal erfüllt und auch Wiedereinsteiger oder

Aufsteiger gut auf der BMW R 1200 R aufgehoben. Mit gleich vier verschiedenen Sitzbankhöhen (Standard sind 79 Zentimeter), aber vor allem dem schmalen Schrittbogen sind nahezu alle Staturen abgedeckt. Der moderate Kniewinkel und ein optional erhältliches breiteres Soziuskissen unterstreichen die Allroundqualitäten der Roadster, denn sie soll nicht nur am Wochenende und solo auf der Landstraße Vergnügen bereiten, sondern auch bei Bedarf als Urlaubsgefährte für die Tour zu zweit dienen.

Die Gewichtsverteilung fällt mit 50:50 ideal aus und der Fahrer sitzt ganz leicht nach vorn orientiert. Mit einem dezenten leichten Schütteln, das keinen Zweifel am Arbeitsprinzip eines Boxers aufkommen lässt, erwacht der Motor zum Leben und weckt mit seinem tiefen Grollen deutlich mehr Emotionen als beispielsweise bei der GS. Souverän und ohne giftige Gasannahme, wie man sie etwa von der S 1000 R kennt, setzt sich die BMW in Bewegung. Schnell wird klar: Hier liegt in der Ruhe die Kraft. Die Drehmomentfokussierung auf den unteren und mittleren Bereich macht sich auf beeindruckende Weise bemerkbar. Auf engen, kurvenreichen Landstraßen darf der Fahrer das Schalten fast vergessen. Im dritten Gang kann so gut wie alles erledigt werden. Selbst wenn sich die Kurve immer weiter verengt, zieht der Boxer die BMW wieder unbeirrt aus dem Drehzahlkeller und der Kehre heraus.

Zwischen 2000 und 4000 Touren fühlt sich der Zweizylinder am wohlsten. Da stellt sich schnell der berühmte „Flow“ ein, denn die R 1200 R lässt sich intuitiv dirigieren. Sie reagiert sensibel auf jeden kleinsten Zug am Lenker, Dreh am Gas oder Druck auf den Tank. Dazu passen auch die äußerst fein dosierbaren Bremsen. Man scheint förmlich mit der Maschine zu verschmelzen. Hier will nichts gebändigt werden, sondern bildet sich ganz von selbst eine partnerschaftliche Einheit zwischen Ross und Reiter.

Wer will, kann aber auch die sportliche Seite der R zum Leben erwecken. Ab 5500 Umdrehungen pro Minute gießt der Motor noch einmal ordentlich Öl ins Feuer. Der dynamische Charakteranteil der Roadster lässt sich mit ab Werk verfügbarer Sonderausstattung wie dem Schaltautomaten (Gangwechsel ohne Kupplungsbetätigung), der dynamischen Dämpferanpassung und dem Fahrmodi Pro mit kurvensicherer Traktionskontrolle und Schräglagen-ABS noch stärker herauskitzeln.

Aber beispielsweise auch bei der Konfiguration des Digitaldisplays neben dem analogen Tachometer bietet BMW schon in der Standardversion drei verschiedene „Styles“, je nachdem, ob die R auf dem Weg zur Arbeit, für die Urlaubsreise oder im sportlicheren Betrieb genutzt wird. Entwickler und Marketingstrategen jedenfalls sind überzeugt, mit der R 1200 R ein noch breiteres Publikum als bisher anzusprechen.

Die neue BMW kommt im nächsten Frühjahr zu Preisen ab 12 800 Euro auf den Markt.
(ampnet/jri)

Daten BMW R 1200 R

Motor: 2-Zylinder-Boxer, 1170 ccm, luft-/flüssigkeitsgekühlt,

Leistung: 92 kW / 125 PS bei 7750 U/min

Max. Drehmoment: 125 Nm bei 6500 U/min

Antrieb: Kardan

Getriebe: 6-Gang-Schaltung

Höchstgeschwindigkeit: über 200 km/h

Beschleunigung 0 - 100 km/h: 3,3 Sek.

Leergewicht (fahrbereit): 231 kg

Sitzhöhe: 790 mm

Tankinhalt: 18 Liter

Normverbrauch: 3,9 l/100 km (bei 90 km/h), 5,4 l/100 (120 km/h)

Bereifung: 120/70 ZR 17 (vorne), 180/55 ZR 17 (hinten)

Basispreis: 12 800 Euro

Bilder zum Artikel



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.



BMW R 1200 R.
