



## Der alte Mann und das Mehr

*BMW hat beim Touren-Boxer lange an einer Novelle gearbeitet. Nun ist die Zeit gekommen für eine bewegende Erzählung, für die R 1200 RT. Immer in Liaison mit der 1150er-Vorgängerin.*

Lange schon hat er sich nicht mehr so gut gefühlt, genießt den warmen Frühlingshauch im Gesicht. Die Luft schmeckt salzig. Er hat alles auf Rot gesetzt. Piemontrot-Metallic. Direkt ab Werk hat er seine ohnehin schon opulente BMW.

R 1200RT weiter aufgewertet: Tempomat, elektronisch einstellbares Fahrwerk, Bordcomputer samt Ölstandswarner, Sitzheizung, Heizgriffe und Radio mit CD-Laufwerk. Macht summa summarum 18200 Euro – bei 15100 Euro Grundpreis.

RT heißt Reise-Tourer. Oder eher »Richtig Teuer«? Doch dieser Moment ist jeden Cent wert. Die Sonne verglüht im Meer, der Himmel brennt in allen Farben. Als er vor zwei Tagen aufbrach, irgendwo in einer anderen Welt, da zeigte das Bordthermometer vier Grad Celsius an. Minus. Jetzt bis zu 15 Grad plus, welch ein Luxus. Immer im Schlepptau sein Kumpel Kalle mit der ausgereiften R 1150 RT. Bereits seit 2001 erfolgreichstes Tourenmotorrad in Deutschland, landete sie im vergangenen Jahr 2004 immer noch auf Platz zehn der Neuzulassungen.

Die Neue wirkt wie eine frische Mehres-Brise: Motor, Fahrwerk, Ausstattung, Design, alles komplett umgekrempelt. Wind- und Wetterschutz sind gesteigert. Heizgriffe und die neue Sitzheizung halten in der maximalen zweiten Stufe Hände und Hintern warm. »Eierkocher« spottete Kalle. Und wenn schon, er hatte nicht gefroren auf der Hinfahrt. Nicht auf 900 Kilometern, nirgends. Nicht einmal an Knien und Füßen. Herausragende Zylinder und die im Windkanal entwickelte Vollverkleidung leisten ganze Arbeit. »Großzügig geschnittene Karosserie« nennt BMW das.

Selbst bei Dauerregen bleiben Rumpf und Hände weitgehend trocken. Spiegel und die gegenüber der 1150er höhere Scheibe schirmen perfekt ab. Letztere ist elektrisch verstellbar, Ehrensache für eine RT. Bei der Neuen um 14 Zentimeter in der Höhe und damit gekoppelt im Neigungswinkel. Ganz hochgefahren, dann fast senkrecht stehend, produziert der mächtige Schutzschild leichten Sog, stört die obere Kante im Gesichtsfeld. Wieder ein Stück weit eingefahren, stimmen Sicht und Windschutz, sogar bei offenem Visier oder jenseits von Tempo 220.

Der Wind frischt auf, treibt das nun schwarze Meer vor sich her. Weiße Gischt schlägt zornig über der Felsküste zusammen.

Zeit, den Motor anzuwerfen. Dieser entstammt der R 1200GS, hat größeren Hub und echte 1170 cm<sup>3</sup>, 40 cm<sup>3</sup> mehr als die 1150er. Und stramme 110 PS. Auf dem Papier bedeutet das 15 PS plus, im wahren Leben sogar knapp 20 Pferde und ebenso viele Newtonmeter mehr Drehmoment.

Das merkt er. Der neue Boxer hängt spontaner am Gas, dreht viel freier aus, nicht so zäh wie der alte. Und bremst stärker mit beim Gaswegnehmen, die höhere Verdichtung macht sich bemerkbar. Nicht nur, weil die sparsamere 1200er Super Plus haben will. Das Getriebe mit nun schräg verzahnten Zahnrädern lässt sich leichter und sanfter schalten. Lediglich beim Runterschalten in den unteren Gängen sind

die Schaltschläge derb. Eine engere Spreizung macht den Sechsten zum echten Fahrgang, der fünfte Gang rückt ihm nah. Bei Richttempo 130 rotieren die Kurbelwellen beider Kühe rund 4300-mal pro Minute. Jenseits der 5000 Umdrehungen schüttelt sich die Alte wie ein nasser Pudel, die Neue kribbelt leicht in den Griffen. Sie hat eine vibrationsmindernde Ausgleichswelle an Bord. Endlich. Kompliziert sind die Vierventil-Boxer, mit hoch liegenden Nockenwellen, Kipphebeln, Stößelstangen und Tassenstößeln. Nicht zu überhören die mechanische Geräuschkulisse. Und nichts zu übersehen im hellen Flutlicht. Zwei H7-Scheinwerfer für doppeltes Abblendlicht, dazwischen die beim Aufblenden zugeschaltete Leuchte fürs Fernlicht. Das macht seinem Namen alle Ehre. Der nächste Morgen. Beim Schieben sind beide Boxer bleischwer. Satt 284 Kilogramm wiegt die 1200er mit Koffern und Sonderausstattung. Da ist es kein Trost, dass die alte RT unter die Vollfett-Stufe fällt: 291 Kilogramm! Doch sobald sie rollen, sind beide Brummer sehr gutmütig und ausgewogen. Ihre Radaufhängungen bügeln selbst die Sträßchen im Hinterland der Provence glatt, entlang von verwunschenen Olivenbäumen, schuppigen Platanen und knorrigen Weinstöcken. Und von reichlich römischen Ruinen.

Sicher und souverän machen die Maxi-Motorräder. Schon erstaunlich behände wedelt die 1150er durch die Kurven, die Neue kann's noch flotter. Sie ist handlicher, lenkt leichter ein, kippt aus der Mittelage deutlich direkter ab. Locker und beschwingt. Steilerer Lenkkopf und viel kürzerer Nachlauf gleichen den auf 180er-Breite angewachsenen Hinterreifen mehr als aus. Er forciert die Gangart. Hui, da geht was. Seine 1200er beschleunigt rasanter, zieht bulliger durch. Wo ist Kalle? Abgehängt. Die leichtere Paraleverschwinge der neuen RT gleitet sanfter über harte Absätze und grobe Kanten.

Das Heck-Federbein arbeitet progressiv, mit wegabhängiger Dämpfung. Dazu gibt's optional ESA, das Zauberwerk: elektronische Fahrwerkseinstellung. Eine Taste an der linken Lenkerarmatur variiert die Feder-Dämpfer-Charakteristik des vorderen und hinteren Federbeins. Die 650 Euro Aufpreis dafür sind wesentlich sinnvoller angelegt als unverschämte 1500 Euro für Radio/CD. Voller Ehrfurcht ändert er während der Fahrt die Dämpfungsrate. Je nach gewähltem Modus erscheinen »Comfort«, »Normal« oder »Sport« im Cockpit-Display. Für Sport entscheidet er sich auf schnellen, gut ausgebauten Passagen. Dann liegt die RT nochmals straffer, ohne jemals hart zu sein.

Auf zerfurchten Abschnitten nimmt er Dämpfung raus. Die Zeit des Schraubenschlüssels ist für ihn vorbei. Spezielle Schrittmotoren justieren beim vorderen ESA-Federbein Zugstufendämpfung, beim hinteren Zug- und Druckstufe. RT wie »Revolutionäre Technik«? Große Sorgfalt selbst in kleinen Dingen. Auch die Federbasis kann er auf Knopfdruck wirkungsvoll in drei Schritten verstellen, aber nur im Stand. Macht also inklusive Dämpfung neun unterschiedliche Abstimmungen. Die Federbasis stellt er mal auf solo, mal auf solo mit Gepäck. Nur einmal, als Kalle hinten aufsteigt, schaltet er auf Sozusbetrieb. Und bekommt prompt die Bestätigung, dass ein Passagier auf seiner 1200er besser sitzt. Er selbst fühlt sich vorn aktiver arrangiert, hat wegen größerer Ausbuchtungen der Verkleidung mehr Platz für die Beine. Verstellbare Lenkerhälften wären der Gipfel. Mit breitem Rodeosattel verwöhnt die 1150er und geringerer Sitzhöhe. Dafür ist der Kniewinkel spitzer. Er ist kein Riese. Trotz Sitzhöhenverstellung hätte er für die

1200er besser die niedrigere Sitzbank geordert. Schade außerdem, dass der Film in den Rückspiegeln nicht mehr das bisherige Breitwand-Format hat.

Kumpel Kalle hat andere Sorgen, seine alte RT braucht ihre Dämpfungsreserven viel früher auf. Bei Bodenwellen in Schräglage sackt sie schon mal durch, dann setzt in Linkskurven hart der Hauptständer auf. Trotzdem lässt Kalle es krachen, heute fliegt die Kuh. Auch wenn Gefühl fürs Vorderrad keine Stärke der sensibel ansprechenden Telelever-Konstruktion ist. Da macht die Neue keine Ausnahme. Wer sich traut, wird nicht enttäuscht. Spezielle Bridgestone-Reifen BT 020 in Sonderkennung harmonisieren prima mit den schweren RTs. Kalle und er schrauben sich Kehre um Kehre hinauf auf den Mont Caume, genießen die gigantische Aussicht. Rundum-Blick über die Flugzeugträger der französischen Flotte im Hafen von Toulon, die wie Bötchen in einer Badewanne liegen, bis zu den schneebedeckten Gipfeln der Seealpen. Ein grau melierter Motorradfahrer gesellt sich dazu, beäugt die sechseckigen Euter der 1200er. Ihre Krümmer liegen frei, ein dickes und langes Rohr ihr Schalldämpfer. Klingt besser, etwas voller und dumpfer als das allzu dünne Säuseln der 1150er.

Akustisch präsenter ist die 1200er, fahraktiver und schon äußerlich dynamischer. Mächtig und wuchtig, alles an ihr ist eckig und zerklüftet, die BMW-Niere vorm Ölkühler dominanter. Die fließenden Linien der viel kleiner wirkenden 1150er, ihr dauerlächelnder Scheinwerfer, der barocke Hintern, all das hat ausgedient.

Doch auch Sechs-Zentner-Bikes sind nicht unverwundbar. Der Mistral bläst sie um. Einfach so. Rums. Nicht schön, Motor- und Kofferdeckel verschrammt, vor allem die lackierten der Neuen. An ihr ist auch der Spiegel mit integriertem Blinker abgebrochen. Die alte RT rollt wohl besser ab. Haben die französischen Flics sie deshalb zum Polizei-Dienst verpflichtet? Bayerns bisheriger Touren-Bulle ist Europas beliebtester Bullen-Tourer. Nur für Gendarmen schon bislang auf Wunsch mit Teilintegral-ABS.

Das hat die 1200er immer. Prima. So kann er beim Wenden, das fällt ihm dank erstaunlich kleinem Wendekreis und gut dosierbarer Kupplung ziemlich leicht, auch allein die Hinterradbremse aktivieren. Oder in Kurven. Würde Kalle ebenfalls gern, geht allerdings nicht mit Vollintegral-ABS. Vor allem bei Pedalbetätigung addieren sich Hebelübersetzung und größere Fußmotorik zu Brachialbremsungen. Schlecht beim Langsamfahren, wenn unvermittelt beide Räder stehen. Oder es verhagelt in Kurven wegen des abrupten Aufstellmoments die Linie. Dann gilt: Fuß weg vom Pedal!

Kalle wird nervös, muss los, das lange Wochenende geht zu Ende. Er wird noch bleiben, mit seiner 1200er. Er könnte üben, mit Tempomat freihändig zu fahren, vielleicht auf dem Soziussitz. Oder Kollege Computer überlisten, wenn der wieder mal die Restreichweite zu knapp berechnet hat, schon nach 320 Kilometern Ebbe im 27-Liter-Tank vermeldet, obwohl noch fünf Liter darin schwappen. Jetzt aber ist der Tank voll, seine Sehnsucht groß und das Leben offen. Herr der Lage ist er als gerade mal 38 Jahre alter Mann am Mehr.

Bericht von Thomas Schmieder in MOTORRAD 05/2005