

# BMW R1200RT-LC 2014

## 500 km Er\_Fahrungen

---

Die Berichte der frühreifen RT-LC-Besitzer haben mich stets gefreut und meine Wartezeit etwas angenehmer gemacht. So will ich nun den Noch-Wartenden die neue RT auch aus meiner Sicht darstellen:

Kurz gesagt: Die LC fährt sich wie eine GS, sehr handlich, leichtfüssig, satt, zielgenau. Unglaublich was sich bei diesem Modellwechsel getan hat. Kompliment an BMW. Weil da Welten zwischen meiner 2006er liegen, merkt man dies schon bei den ersten Metern. Es muss am Fahrwerk liegen. Es kam mir so vor, wie ich vor 2 ½ Jahren verschiedene Autos probegefahren bin. Beim Golf war es schon beim ersten Meter anders und ich fuhr die gleiche Probe-Bergstrecke auf Anhieb sicherer und zügiger als mit den anderen... auch da weiss ich bis heute nicht, was es genau ist – aber es ist einfach anders, besser – satt zielgenau. Die LC fühlt sich auch viel leichter an als die 2006er.

Der Motor dreht aus tiefem Keller eindrucksvoll hoch. Wunderbar – ein Gedicht. Von PS möchte ich gar nicht reden... da hat es sicher immer genug. Aber noch wichtiger: Auch Drehmoment hat es stets genug 😊

Der Ton. oder sagen wir besser, der Sound ist kräftig, tief, voll... angenehm, nicht aufdringlich. Bevor ich die LC hatte, überlegte ich schon, ob ich gleich auf Akrapovic umrüsten soll. Ich mache es nun doch nicht – der Originalauspuff (Chromausführung) lässt bei mir keine Wünsche offen.

Das Getriebe lässt sich sehr gut schalten. Ein-/zweimal ist es mir passiert, dass es beim Einlegen des 1. Ganges knallte wie bei einer Harley (ich weiss nicht warum). Ich hoffe, dass mir dies nicht wieder passiert – es geht nämlich ganz weich, geräuschlos.

An den Schaltassistenten musste ich mich erst herantasten. In der Betriebsanleitung steht: „Er ermöglicht das Hoch- und Herunterschalten ohne Kupplungs- oder Gasgriffbetätigung in nahezu allen Last- und Drehzahlbereichen.“ Dies hiess für mich: Gas stehen lassen. So ergeben sich aber oft rucklige Lastwechsel. Aus meiner bescheidenen Erfahrung schliesse ich, dass es super geht, wenn ich beim Hochschalten mit klarem Zug fahre und beim Runterschalten den Gasgriff zumache. Also so wie ich Pässe fahre: Aus der Kurve rausbeschleunigen und hochschalten – zügig fahren – vor der Haarnadelkurve Gashahn zu und runterschalten. Aber so fahre ich nicht bei normalen Überlandfahrten... da bewege ich die RT viel gleichmässiger, sanfter. Aber auch hier schaltet es sich mit einiger Übung immer besser mit dem Assistenten. Am schönsten schaltet es hoch ab dem 3. Gang und runter bis zum 3. Gang... aber da muss ich allenfalls noch üben. Jedenfalls macht es Spass. Ein Grund, sich auf die Schulter zu klopfen, wenn man Fortschritte verbuchen kann. Es muss in Fleisch und Blut übergehen. Solange man denken muss dabei, läuft es nicht optimal – es ist dann wie wenn ein Tausendfüssler anfangen würde zu überlegen, welcher Fuss als nächstes drankommt. Da geht in Kürze gar nix mehr. 😊

Die Dämpfung ist im Vergleich zur 2006er satter, genauer. angenehm. Beim Dynamic-ESA habe ich noch Test-Potential. Muss ich noch nachholen.

Mit der nächsten Weltneuheit bei Motorrädern, dem Hillholder, hatte ich auch Anfangsschwierigkeiten: 2-3 Mal habe ich den Motor abgewürgt. Ich bin mich gewohnt, fein anzufahren, mit gerade soviel Gas wie nötig – nicht mehr. Da musste ich mich umprogrammieren. Es scheint so, dass der Hillholder erst bei drehendem Rad loslässt. Dazu

muss die Kraft der ABS-Bremse am Hinterrad mit Gasgeben überwunden werden. Eigentlich „umgekehrtes ABS“: Beim ABS-Bremsen soll die Bremse zupacken wenn das Rad dreht. Beim Hillholder soll die Bremse loslassen wenn das Rad dreht.

Der Tempomat ist der gleiche geblieben. Für mich ein Muss auf langer Reise. Auf Autobahn Scheibe hoch, Tempomat rein... abwechselnd die Hände auf den Tank zum Ausruhen, oder auch abwechselnd die Hände in den Fahrtwind halten. So lassen sich problemlos ganz lange Strecken überwinden.

Die Rückspiegel finde ich besser als bei der 2006er. Kleiner und trotzdem besserer Überblick. Und erst noch (wenig) einklappbar. Dies werde ich vor allem schätzen auf Fähren, bei denen die RT ganz nah am Rand runtergebunden wird. Da bringt beim Abkippen auf den Seitenständer jeder Zentimeter Einklappen etwas mehr Luft zur Wand.

Die Instrumente sind viel besser ablesbar. Was heisst hier „besser“? Perfekt! Die Bedienung der Menus hat man schnell intus. Und ausserdem: Etwas Gehirntraining im Alter ist ja auch nicht schlecht.

Die Scheibe finde ich sehr gut für meine Grösse von 168 cm. Sie hält bei tiefer Position den Fahrtwind besser ab als bei der 2006er RT. Die Sozia hingegen notiert mehr Wind.

Bei meiner 2006er hatte ich sehr schnell auf den Touratech-Sitzbank gewechselt – der Originalsitz passte mir gar nicht. Als gebranntes Kind, habe ich nun natürlich ein spezielles Augenmerk darauf gelegt und besonders kritisch auf den Sitzkomfort geachtet. Resultat: Super, keine Beanstandung. Ich habe auch Probleme erwartet mit zu engem Kniewinkel – bis anhin keinerlei Probleme. P.S.: Tiefe Sitzbank in tiefer Position.

Die Zentralverriegelung von Seitenkoffern und Topcase (nicht bei Lightversion) finde ich den Hit. Auf Knopfdruck – klack – alles verschlossen – wow.

Die Komplettversion des grossen Topcase finde ich nebst dem Angeschlossensein an die Zentralverriegelung ein Sahnestück: Teppich, Innenbeleuchtung, Bremslicht, Deckel mit Gasdruckdämpfer – und Platz für 2 Helme. Gerade das zusätzliche Bremslicht finde ich einen nennenswerten Sicherheitsaspekt bei montiertem Topcase. Fahren die immer mehr werdenden SUV's und LKW's nahe auf, so kann es gut sein, dass das normale Bremslicht gar nicht gesehen wird. Wenn ich anhalte schaue ich stets in den Rückspiegel, ob da einer ungebremst auf mich zufährt... bin immer bereit, loszubrausen. Ein zusätzliches Bremslicht ist da ein Sicherheitsplus – vor allem wenn ich damit dem nachfolgenden Fahrzeug mit Morsezeichen Bremsbereitschaft signalisiere. Ich fahre immer mit allen Koffern. P.S.: Über das Aussehen des grossen Topcases kann man lange „streiten“ – ist Geschmackssache – ich finde es schön in Originalfarbe „unten schwarz, oben Alufarben“.

Da die RT meine Reisemaschine ist (stets mit Sozia), bin ich (sind wir) froh um jedes Quäntchen mehr Platz. Die LC hat grössere Seitenkoffer ☺ und lassen sich leichter öffnen als die alten. Die RT will mir nicht gefallen ohne Seitenkoffer – sie erscheint mir dann sehr frontlastig mit extrem dünnem Füdli (auf deutsch: Hintern) – unharmonisch. Die Seitenkoffer empfinde ich wie ein Stück ihrer Persönlichkeit. Gehört aber offenbar auch ins Kapitel „Geschmackssache“, da es RT-Fahrer gibt, die das ganz anders sehen.

Genug der Lobhudeleien. Hier noch meine Kritikpunkte:

- Warum bloss kommt BMW auf die Idee, bei fehlender Audio-Vorbereitung das rechte Staufach wegzunehmen? Unbegreiflich! Ausbaupotential für Fremdanbieter von Zubehör.
- BMW Navigator-5: Der Bildschirm ist zwar besser ablesbar bei Sonneneinstrahlung als beim zumo-660 – aber viel schlechter als beim zumo-550. Ich möchte zwar nicht zurück zum 550er (kann auch nicht, weil ich ihn mit der alten RT weiter gegeben

habe) – Vorteile des Nav-5 überwiegen. Aber ich verstehe die Entwicklung des Bildschirms nicht. Die grössere Anzahl Pixel interessieren mich nicht gross. Bis anhin bin ich bloss auf Sicht gefahren, ohne Sprachansagen. Ich komme damit sehr gut zurecht – für mich perfekt. Aber nun muss ich wohl die Kröte schlucken und die Sprachausgabe über mich ergehen lassen. P.S.: Eine Lösung wäre auch, einen grossen Schirm um das Navi zu machen. Der kleine Schirm auf der LC bringt nicht viel.

- Gerne würde ich beim Navi noch mehr über den Multicontroller bedienen, zB gespeicherte Routen abrufen.
- Schwach finde ich, dass das Navi bei Zentralverriegelung nicht verriegelt wird. Es gibt keine Sicherung des Navis.

Keine Minuspunkte, aber Nice-to-have:

- Es wäre schön, eine Möglichkeit von einem (anzippbaren) Ablagefach in den Seitenkoffern zu haben. Dies auch wegen des fehlenden grossen Handschuhfachs, wie es bei der 2006er RT der Fall war. Und weil es eben bloss 1 sehr kleines Staufächlein gibt. P.S: Ich werde am Koffer-Deckel eine mittels Klett anzippbare Ablage machen. Auch hier: Ausbaupotential für Fremdanbieter von Zubehör.
- Gerne hätte ich eine regulierbare Luftzufuhr bei den Händen. Da habe ich im Sommer immer zu heiss – vor allem auf Reisen im Süden. Diesen Wunsch hatte ich der BMW mitgeteilt... wurde jetzt aber nicht erhört.

Last, but not least: Die Eindrücke meiner weltbesten Sozia:

- Sozia (1.60 m gross und ca. 50 kg schwer)
- Sitzen: Der Sitz fühlt sich etwas härter an als beim Vorgänger (dort Touratech), doch ich sitze sehr bequem, auch bei längerem Fahren. Wenn ich ganz nach hinten rutsche (für mich die bequemste Sitzposition), berühren meine Unterschenkel/Waden satt die Seitenkoffer, was mich aber nicht stört.
- Windschutz: Mit hochgefahrener Scheibe habe ich um den Kopf herum mehr Wind, so dass ich wegen meinen empfindlichen Augen das Helmvisier am liebsten ganz geschlossen lasse – was bei warmer/heisser Witterung ein Problemchen werden könnte. Ich habe mir nun eine schützende Sonnenbrille gekauft, damit ausprobiert habe ich es noch nicht.
- Fahrgefühl im Vergleich zur „alten“ RT: Da ich als Beifahrerin vom Motorradfahren nicht wirklich etwas verstehe, kann ich im wahrsten Wortsinn nur von „Gefühl“ reden: knackiger, sportlicher, direkter verbunden mit der Strasse, präziser, spurgetreuer – ich fühle mich auf der neuen RT sicherer als auf der alten ☺

Weggis, 24.3.2014 Hans Jud