

SCHAU MIR IN DIE AUGEN...

Schlag auf Schlag erneuert BMW seine Boxer-Modellreihe. Nach der Reise-Enduro GS und dem Tourer RT kam nun die R 1200 ST auf den Markt. Der Sporttourer ist eine auffällige Erscheinung. Was ihm bei seinen sonstigen Qualitäten aufgefallen ist, erfahren Sie von Ulf Böhlinger.



Polarisiert: das Design der R 1200 ST. Ihre Vorgängerin, die R 1100 RS (später R 1150 RS) kam 1993 als erster Vierventil-Boxer auf den Markt (unten).



Fotos: BMW, fbn, Laufer, motopuls, Wetzel

Eines steht fest: An ihr schaut keiner vorbei. Das ungewöhnliche Erscheinungsbild der BMW R 1200 ST, Nachfolgerin der R 1150 RS, polarisiert. Manche Motorradfahrer reiben sich insbesondere ob der ungewöhnlich gezeichneten Front ver-

wundert die Augen, geben sich verständnislos bis abweisend. Nicht-Motorradfahrer reagieren häufig anders: Sie empfinden die Form der neuen ST zumeist als gelungen. Was die „sachverständigen“ Biker wiederum in ihrer Meinung

bestätigt, verstehen doch „die anderen“ nichts von Motorrädern.

Was aber dennoch falsch sein könnte. Menschen, die selbst kein Motorrad fahren, stehen nämlich nicht unter dem Verdacht, als selbsternannte, alleingültige Instanz

darüber zu befinden, wie ein neues Motorrad auszu-sehen hat oder nicht. Man denke nur an die einstigen „Yogurtbecher-Diskussionen“... „Ahnungslose“ können unvoreingenommen an ein Design herangehen, können deshalb die Parallelität

der Linien von Gepäckträger und der Kofferoberkante der ST entdecken, können die Kanten des sechseckigen Scheinwerfers (für Kritiker nichts als ein „Glasbaustein“) im Frontkotflügel wieder finden, können den Schwung der integrierten vorderen Blinker bewundern. Darüber freut sich dann BMW Motorrad-Chefdesigner David Robb, der die Woge an Designkritik vollkommen entspannt zur Kenntnis nimmt: „Warten Sie mal ab, was die Leute in einiger Zeit sagen.“ Und er fügt Augen zwinkernd hinzu: „Vergessen Sie nicht, wie die Leute einst den längst als Markenzeichen akzeptierten Vorderradkotflügel der GS als Entenschnabel beschimpften.“

Design bedeutet aber nicht nur Optik, sondern auch – und vor allem – Funktion. Und die ist tadellos. An der ST (S steht für Sport, T für Touring) ist – wie schon an der GS und der RT – nichts zufällig oder auch nur der Einfachheit oder Preisgünstigkeit wegen einfach übernommen.

Obwohl es aus Kostengründen natürlich zahlreiche Gleichteile mit der RT gibt: Wie etwa Motor und Auspuffanlage, Getriebe und Übersetzung, Leichtbau-Paralever oder die optional erhältlichen, perfekt bedienbaren Koffer. Doch all diese Gleichteile passen eben auch voll ins Konzept, stellen keinen Kompromiss, sondern eine perfekte Lösung dar.

In den fürs Fahren wesentlichen Kriterien sind RT und ST eng verwandt. Das gilt für das zu hundert Prozent identische Boxer-Triebwerk mit einer Maximalleistung von 110 PS bzw. 81 kW bei 7.500/min. und einem Drehmomentgipfel von 115 Nm bei 6.000 Touren. In den wichtigsten Rahmendaten (Lenkkopfwinkel, Nachlauf, Radstand) liegen RT und ST sehr dicht beieinander. Der Telelever der ST dagegen ist stärker dimensioniert und stammt aus der robusteren GS.

In der Praxis bedeutet das für RT-Kenner: keine Überraschungen beim Fahren. Mächtig Dampf in allen



Die schärfste Konkurrentin kommt aus dem eigenen Haus: die ST ist sportlicher, die RT noch komfortabler.



Dynamische Silhouette: Der Fahrer ist gut ins Motorrad integriert, die Scheibe in der Höhe verstellbar.



Sinnvolles Baukastensystem: Ob Motor, Getriebe oder Fahrwerk – viele Gleichteile von der RT passen perfekt ins Konzept der R 1200 ST.

Lebens- bzw. Drehzahlagen, ein auch nach oben hinaus leichtfüßig in Richtung Drehzahlbegrenzer stürmender Boxer-Triebling. Hohe Laufkultur, prima Gasannahme, keinerlei Ruckeleien. Maßvolle Vibrationen, noch am ehesten spürbar um die 5.000 Touren. Ganz sicher der bei weitem agilste und am freudvollsten drehende BMW-Boxer, der bisher in einem Serienmotorrad Verwendung fand.

Klar, dass die ST der RT ein klein wenig davonrennt. Während die RT wegen ihrer deutlich größeren Verkleidung bei 223 km/h gegen die Wind-Wand fährt, schafft ▷

Übers Wochenende zum Speedweekend nach Rijeka



Vom 1. bis 3. April 2005 stand das 6. Croatia-Speedweekend auf dem Terminkalender. Was lag da näher, als mit unserer R 1200 ST-Testmaschine den kroatischen Kollegen unserer Partner-Zeitschrift Motopuls und Organisator Duro einen Besuch abzustatten? In Erwartung frühlingshafter Temperaturen nahmen Sigi mit seiner BMW R 1100 S und ich die eisigen Temperaturen auf Österreichs Tauernautobahn in Kauf; da nutzten selbst die Heizgriffe nichts mehr. Doch nach zahlreichen Aufwärm- und Kaffeepausen empfing uns schließlich nach dem Karawankentunnel auf slowenischer Seite ein wolkenloser Himmel.

T-Shirt-Wetter in Kroatien, zumindest tagsüber. Rund 200 (Hobby-)Rennfahrer aus Kroatien, Slowenien, Italien, Österreich und Deutschland bevölkerten das Fahrerlager. Über 1.000 Zu-

schaer verfolgten die spannenden Rennen auf der ehemaligen Grand Prix-Rennstrecke Grobnik, wenige Kilometer nordöstlich von Rijeka. Die Sanitäter hatten wenig Arbeit, der Abschleppwagen umso mehr; so mancher „Schrotthaufen“ wurde von der Strecke geholt...

Der Kurs ist quasi die Hausstrecke der Motopuls-Tester. Da ließ es sich Boris nicht nehmen, ein paar Runden mit der R 1200 ST zu drehen – außerhalb der Zeitwertung. „Incredible“ lautete sein erster, knapper Kommentar. Unglaublich was? „Wenn man direkt von einer GSX-R auf die ST umsteigt, wirkt die BMW schwer und schwammig, die Sitzposition ist zu aufrecht und die Fußrasten zu weit vorne“, erklärt er. „Aber nach einiger Zeit habe ich mich an den Telelever und den relativ schweren Frontbereich gewöhnt und im Grunde ist die ST sehr

angenehm zu fahren. Der Motor läuft schön ruhig und hat ein tolles Drehmoment. Natürlich ist die BMW kein Racing-Bike. Aber wenn man bedenkt, für welchen Einsatzzweck die ST gebaut wird, finde ich sie rundum gelungen. Auch das Design ist mal was erfrischend anderes.“

Wir sitzen noch einige Zeit im Fahrerlager bei Čevapčići und Cappuccino, beobachten die Rennfans, die angeregt ihre Erfahrungen austauschen – internationales Sprachengewirr und

Auch auf der Rennstrecke macht die ST eine ganz gute Figur, primär ist sie jedoch ein flottes Reise-motorrad.



alle sind bester Dinge. Auch der Italiener, der sein frisches Gipsbein signieren lässt...

Wir touren noch ein Stück die istrische Küste entlang und beschließen den Abend in unserer Stammizzeria in Opatija. Auf dem Rückweg über Italien, den Plöckenpass und die Felbertauernstraße ist es deutlich wärmer als bei der Anreise. Und mit der komfortablen ST ist so ein Wochenendtrip von rund 1.100 Kilometern absolut kein Stress. ts

die ST mit ihrer erheblich kleineren Scheibe und dem schlankeren Querschnitt selbst mit Koffern 230. Ein guter Wert, aber für einen 110 PS-Sporttourer nicht überragend. Da wirken sich die für diese Klasse doch recht voluminöse Verkleidung wie auch die tendenziell kurze Übersetzung aus; sie wiederum ist für die Agilität der voll getankt 229 Kilogramm wiegenden ST vorteilhaft. 30 Kilogramm mehr bringt die RT auf die Waage, allerdings in Serienausstattung mit ABS, Hauptständer, Koffern und Gepäckträger.

Mit dem teuren 98 Oktan-Sprit – ersatzweise wird

auch niederoktanigeres Gebräu anstandslos verdaut – geht die ST vorbildlich sparsam um: In der Praxis reichen im Mittel sechs Liter für sehr zügiges Vorwärtskommen aus. Landstraßen-Surfen klappt schon mit kaum über vier Litern, ein Autobahnschnitt von knapp 150 km/h (bei strammem Verkehr!) trieb den Verbrauch lediglich auf 6,6 Liter. Die Praxis-Reichweite beträgt mit dem 21 Liter-Tank gute 280 Kilometer. Die RT braucht unter gleichen Bedingungen 0,1 bis 0,5 Liter mehr, kommt aber dank ihres 27-Liter-Vorrats auf rund 400 Kilometer Reichweite oder mehr.

Prägnantestes Unterscheidungskriterium der ST gegenüber der RT ist die sportlichere, also mehr nach vorn geneigte Sitzposition, wodurch sich auch die geänderte Verkleidung mit ihrer deutlich geringeren Schutzwirkung gegenüber Wind und Wetter ergibt. Die Scheibe ist durch einfaches Ziehen bzw. Drücken in drei Positionen höhenverstellbar, das vordere Sitzpolster rastet wahlweise in zwei unterschiedlichen Sitzhöhen (810 oder 830 mm) ein. Als Sonderausstattung gibt's einen Sitz mit 780/800 mm. Fürs Fahrgefühl am wesentlichsten ist der schmalere und tiefer positio-

nierte Lenker, der um 25 mm höhenverstellbar ist.

Auf Gebirgsstraßen, wo der RT-Rider dank des breiteren Lenkers gelassen durch die Serpentina fährt, ist auf der ST mehr Konzentration vonnöten. Auf Dauer ist dennoch keinerlei Grund zu Klage gegeben: Nur auf wenigen Motorrädern und kaum einem Sporttourer lässt sich die Strecke München-Siena-München – inklusive vielfacher Pass-Abschnitte immerhin 1700 Kilometer lang – innerhalb von nur zwei Tagen zugleich so schnell und so entspannt absolvieren wie auf der ST. Dabei setzt der Sozius-Komfort in der Kategorie der Sporttourer Maßstäbe.

Dem Fahrwerk der ST mit vorderem Telelever und hinterer Paralever-Einarmschwinge mit WAD-Federbein stellen wir ein gutes Zeugnis aus. Als ein Beleg dafür mag die trotz starken Verkehrs mit einem Durchschnitt von satten 120 km/h bewältigte Autobahn-Etappe Florenz-Bologna mit ihren brutalen Querfugen, Wellen und Verwerfungen dienen; so manche der dort zahlreichen, haarigen Kurven wurde dennoch in voller Schräglage mit 140 km/h und mehr passiert. Dabei wirkte das Fahrwerk nie überfordert.

Allerdings kommt auf den ST-Fahrer weit mehr Arbeit mit dem individuellen Fahrwerks-Tuning zu: Wo dem RT-Rider nach Zuzahlung von 650 Euro der Druck aufs ESA-Knopfchen zur Aktivierung der elektronischen Fahrwerksverstellung genügt, muss der ST-Pilot das hydraulische Handrad zur Verstellung der Federvorspannung bemühen. Und er muss mit der Dämpfungs-Zugstufe



Sehr gute Bremse, Integral-ABS kostet Aufpreis.



Funktionaler Gepäckträger aus dem Zubehörangebot.



Stauraum für große Touren: Koffer, Topcase und Tankrucksack aus dem umfangreichen Zubehörangebot.

experimentieren. Unsere Erkenntnis: Das ST-Fahrwerkspotenzial ist gut. Um in Pkw-Metaphern zu sprechen: Die ST ist kein kompromissloser Porsche 911 in GT-Konfiguration, sondern eher ein Mercedes SL. Für flottes Touren gerade recht.

Die Wirkung der Dreis Scheiben-Bremsanlage mit elektrischem Bremskraftverstärker ist über jede Kritik erhaben. Das Pfeifen des Verstärkers mag zwar sensible Naturen nerven, doch ist die Dosierbarkeit der Anlage mittlerweile auf einem hohen Niveau angekommen. Das Teilintegral-ABS überzeugte während der insgesamt mehr als

3.000 Testkilometer in jeder Bremsituation.

Die ST-Armaturen können sowohl gefallen wie auch von ihrer Funktion her überzeugen. Geschwindigkeit und Drehzahl werden analog angezeigt, alles Weitere inklusive Tank- und Ganganzeige ist einem gut ablesbaren Display zu entnehmen. Die sehr sinnvolle Restreichweitenanzeige springt bei 75 Kilometern an. Die zwei Tageskilometerzähler werden wie in der Reise-Enduro R 1200 GS per Knopfdruck am Lenker angesteuert – perfekt.

Kein Bericht über eine BMW, in dem nicht das umfangreiche Zubehörangebot eine Rolle spielt. So auch hier. Prima die Heizgriffe, hervorragend die eng anliegenden, gut nutzbaren und superb bedienbaren Gepäckkoffer. Das ABS ist ein wesentlicher Sicherheitsgewinn. Der Hauptständer, ansonsten bei BMW Serie, kostet in der ST Mehrpreis – wir empfehlen ihn. Verfrühtes Aufsetzen konnten wir im öffentlichen Straßenverkehr nicht registrieren. Wie überhaupt die Schräglagenfreiheit der ST in der Praxis keine Grenzen zu kennen scheint. Das Gleiche ist dem am Test-Motorrad



Wunderlich

complete your BMW.

SIE HABEN DIE BMW . . .





. . . WIR HABEN DIE IDEEN.

Katalog N° 17, das größte Spezialprogramm für alle BMWs ab '93 oder unsere **Sonderkatalog** für **R 1200 GS** oder **R 1200 RT** kostenlos (Inland) anfordern. Modell bitte angeben.
 Wunderlich GmbH · Kranzweiherweg 12 · DE-53489 Sinzig
 Tel. 02642-9798-0 · Fax 02642 - 9798-33 · www.wunderlich.de



Die R 1200 ST ist nicht nur eine sportive Erscheinung, sondern lässt sich auch sportlich-dynamisch fahren.

montierten Metzeler Sporttec nachzusagen.

Fazit: Es gibt noch sportlichere Sporttourer als die BMW R 1200 ST, aber wohl keinen komfortableren. Ohne dass dabei die Gefahr besteht, dass die BMW in punkto Fahrdynamik deshalb hinterher führe. Sie hat aber eine dicke Konkurrenz im eigenem Hause, nämlich die ihr eng verwandte R 1200 RT. Der Tourer bietet mit seiner großen Verkleidung und elektrisch verstellbarer Scheibe noch mehr Wind- und Wetterschutz. Die ST kostet 12.500 Euro, die RT 15.100 Euro. Bringt man jedoch die größere Serienausstattung der RT (siehe vorn) in Anrechnung, bleibt nur eine Differenz von 900 Euro. Potenzielle Käufer müssen sich also zwischen mehr Komfort (RT) oder mehr Sportlichkeit (ST) entscheiden. Oder beiden Modellen tief und lange in die Scheinwerfer-Augen schauen... □

KOSTEN, TECHNIK: BMW R 1200 ST

Kosten

Kaufpreis 12.500 Euro (Fracht und Verpackung 262,16 Euro)

Motor

Luft-/ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor. Vier Ventile pro Zylinder, HC, Nass-Sumpfschmierung, Leistung 110 PS (81 kW) bei 7.500/min. Maximales Drehmoment 115 Nm bei 6.000/min, Hubraum 1.170 cm³, Bohrung x Hub 101 x 73 mm, Verdichtung 12:1. Eine Ausgleichswelle, digitales Motormanagement BMS-K, sequenzielle elektronische Saugrohreinjection. Zwei Lambdasonden, geregelter Katalysator. Batterie 12 V/19 Ah.

Kraftübertragung

Sechs Gänge, Einscheiben-Trockenkupplung, Kardan.

Fahrwerk

Stahl-Gitterrohrrahmen, Triebwerk mitttragend. Vorn BMW Telelever mit 41 mm Standrohren, Gasdruckfederbein, Federweg 110 mm. Hinten Einarmschwinge (BMW Paralever) mit Zentralfederbein mit wegabhängiger Dämpfung (WAD), Vorspannung stufenlos durch Handrad verstellbar, Zugstufe einstellbar, Federweg 140 mm.

Räder und Bremsen

Leichtmetall-Gussräder, vorn 3,50 x 17, hinten 5,5 x 17. Schlauchlose Bereifung vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17.

Vorn schwimmend gelagerte Doppelscheibenbremse, Ø 320 mm, Vierkolbenfestsattel; hinten Scheibenbremse, Ø 265 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, BMW Motorrad Integral ABS (teilintegral) auf Wunsch.

Maße und Gewichte

Radstand 1.502 mm, Nachlauf 111,6 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad. Gesamtlänge 2.165 mm, Gesamtbreite 890 mm, Sitzhöhe 830/806 mm, Leergewicht fahrfertig 229 kg, Tankinhalt 21 Liter, davon 4 Liter Reserve.

Fahrleistungen

Spitze 230 km/h, Beschleunigung ca. 3,5 sec. (0-100 km/h), ca. 22,1 sec. (0-1000 m), Verbrauch 3,7 l (90 km/h), 5,1 l Superplus bleifrei (120 km/h). Testverbrauch 4,2 bis 6,9 l.

Wartungsintervalle

1.000 km, dann alle 10.000 km. Zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

Serienausstattung

Cockpitverkleidung mit dreifach manuell verstellbarem Windschild. Cockpit mit Analog-Tachometer, Analog-Drehzahlmesser, Kilometerzähler, Tageskilometerzähler, Öl-Temperaturanzeige, Restreichweiten-Anzeige, Ganganzeige, Störungsanzeige, Zeituhr, Kontrollleuchten, Warnblinkanlage, Steckdose. Elektronische Wegfahrsperrung. Freiflächen-Doppel-

scheinwerfer. Lenk-/Zündschloss. Bremshebel und Kupplungshebel mehrfach einstellbar, Lenker-Höhenverstellung (25 mm). Bordwerkzeug. Seitenständer. Kofferhalter.

Farbvarianten

Sydneyblau-metallic, Piemontrot-metallic und Granitgrau-metallic; Verkleidungsoberteil und Vorderratkotflügel wahlweise in zwei unterschiedlichen Kontrastfarben lackiert. Sitzbank jeweils schwarz.

Originalzubehör

BMW Motorrad Integral ABS (teilintegral) 1.050 Euro; Heizgriffe 185 Euro; Hauptständer 95 Euro; Gepäckbrücke 100 Euro; Gepäckkoffer (je 32 Liter) je 225 Euro; Topcase (28 Liter) 280 Euro; Rückenpolster f. Topcase 50 Euro; Innentaschen f. Koffer je 60 Euro; Innentasche f. Topcase 58 Euro; wasserdichter Tankrucksack (13/20 Liter) 189 Euro; Tanktasche 123 Euro; Befestigung für Tanktasche 17 Euro; Diebstahlwarnanlage 175 Euro; niedrige Fahrersitzbank (-20 mm gegenüber Serie), verstellbar, kostenlos; Auspuffanlage verchromt 95 Euro; Ventildeckelschutz 85 Euro; Zusatzsteckdose 20 Euro; Bordwerkzeug-Ergänzungssatz 58 Euro; BMW Motorrad Navigator II 1.580 Euro; Anschlusskabel und Halter für Navigator II 127 Euro.