



Vierer-Bande

Die eine, Yamahas FJR 1300, ein waschechter Tourer, die andere, Kawasakis ZX-10R, ganz klar ein reinrassiger Supersportler, die brandneue BMW K 1200 S irgendwas dazwischen. Gemeinsamer Nenner: ein potenter quer eingebauter Reihenvierzylinder als Antriebsquelle.

Gelb-schwarz, ein echter Hingucker die neue BMW, wie sie da zwischen den anderen Testmotorrädern in unserer Tiefgarage steht. Die Erwartungen sind hoch, BMW hat bei diesem Motorrad sein Hosenträger-Image komplett abgelegt und wirft einen brandneuen und gleichzeitig bärenstarken Vierzylinder ins

Rennen um die Gunst der Käuferschaft. »Radikal neu und mit einzigartigen technischen Lösungen« steht als Überschrift über den Presseinformationen des neuen Vierzylinders. Das macht neugierig, das weckt hohe Erwartungen, das klingt wie eine Herausforderung an das gesamte Vierzylinder-Establishment, das ja beinahe schon tra-

ditionell in Japan beheimatet ist. Und die Japaner haben gerade dieses Motorenkonzept zur höchsten Reife gebracht, seit Honda mit der CB 750 Ende der Sechzigerjahre das erste Motorrad mit einem quer eingebauten Reihenvierzylinder der stauenden Öffentlichkeit präsentierte. Eine hohe Latte, über die BMW da springen will. Die wird in diesem Vergleich auf der einen Seite durch das zurzeit stärkste Vierzylinder-Triebwerk mit klassischen 1000 Kubik, eingebaut in die supersportliche Kawasaki ZX-10R, repräsentiert.

Auf der anderen Seite steht der bärenstarke 1300er-Vierzylinder, der sich in der Yamaha FJR 1300 nun schon seit vier Jahren hoher Beliebtheit bei sportlich angehauchten Tourenfahrern erfreut.

Um es vorwegzunehmen – die BMW kommt nicht in allen Disziplinen sauber über diese angelegte Messlatte. Ein Ergebnis, das wir an dieser Stelle noch nicht unbedingt auf die berühmte Goldwaage legen wollen, da es bislang von BMW für alle Motorrad-Zeitschriften noch keine Testmotorräder gegeben hat, die dem endgültigen Serienstand entsprechen. So müssen wir leider einige der hier dokumentierten Ergebnisse als eher vorläufig bezeichnen; zumal wegen eines Fehlers bei der Härtung der Nockenwellen bis zur Drucklegung dieses Hefts überhaupt noch keine echten Serienmotorräder im BMW-Werk vom Band gelaufen sind.

Aber lassen wir das mal beiseite. Befassen wir uns mit dem, was uns BMW bis heute hinstellen konnte. Der erste Weg nach der Studiofotografie führt für alle Probanden auf unseren Dynojet-Prüfstand. Und da gibt's dann eine erste kleine Überraschung. Es ist nämlich einzig die BMW, die in Sachen Leistung ihr Soll erfüllt. Der brandneue Vierzylinder drückt exakt jene 167 Pferde auf die Rolle, die auch in den technischen Daten vermerkt sind. Und von den versprochenen 130 Newtonmetern Drehmoment treten immerhin auch noch 127 zum Dienst an. Hier schwächeln beide japanischen Triebwerke ein bisschen: Die Yamaha stemmt statt der versprochenen 144 Pferde knapp 140 auf die Rolle – auch das maximale Drehmoment liegt bei »nur« knapp 127 statt der angegebenen 135 Newtonmeter. Der Kawasaki fehlen knapp sieben Pferde – 168,5 statt der versprochenen 175 PS – auf die Werksangabe, das maximale Drehmoment von über 112 Nm allerdings trifft ziemlich exakt die Vorgabe.

Instrumentierung vollständig und gut ablesbar. Der Windschutz ist hervorragend.

Im Antriebsstrang wird deutliches Spiel spürbar. Erstmals liegt der Kardan bei einer BMW links.

Schlecht im Futter steht die BMW also auf keinen Fall. Eine Erkenntnis, die auch die gemessenen Fahrleistungen deutlich untermauert. Die K 1200 S rennt ziemlich exakt 280 Sachen, die von ihrer Stirnfläche her deutlich kleinere Kawasaki bringt es gar auf atemberaubende 295

km/h – lang liegend freilich, denn aufrecht sitzend steht man dieses Tempo überhaupt nicht durch. Die wuchtige Yamaha geht immerhin noch knappe echte 250 km/h.

Dicht, sehr dicht beisammen die Zeiten für die Beschleunigung im größten Gang von 50

auf 120 km/h: Die BMW bildet hier gemeinsam mit der Kawasaki die Spitze – 6,8 Sekunden für beide Motorräder –, während die Yamaha mit glatten sieben Sekunden in dieser Disziplin fast gleichauf liegt. Ein Hinweis darauf, dass alle drei Motorräder in diesem bei normaler Land-



Das BMW-typische Teilintegralbremssystem ist in der K 1200 S nicht so bissig abgestimmt und deshalb besser zu dosieren.

straßenfahrt wichtigen Geschwindigkeitsbereich im großen Gang ganz ähnliche Motorleistungen ans Hinterrad liefern, weshalb man auf der nominell

Wer die BMW ans Gas nimmt, erlebt erstmal gar nichts

doch deutlich schwächeren Yamaha auf der Landstraße nie das Gefühl hat, schlechter motorisiert zu sein als die Kollegen auf den beiden anderen Vierzylindern.

Eher das Gegenteil ist der Fall: Denn vor allem dank der hervorragenden Abstimmung ihrer Einspritzanlage, dem sehr feinen Ansprechverhalten beim Übergang vom Schiebebetrieb in die Beschleunigung, vermittelt der 1300er-Reihenvier stets den Eindruck höchster Souveränität. Bereits ab 1500 Touren darf das Gas ohne Schluckbeschwerden aufgezogen werden. Ein geniales Triebwerk ohne großen Schnickschnack – einfach beeindruckend. Erstaunlicherweise setzt sich ähnlich gut die supersportliche Kawasaki in Szene – und das trotz eines Hubraum-Handicaps von 300 Kubik verglichen mit der Yamaha. Auch der stets etwas rau laufende Kawasaki-Vierzylinder verfügt über eine hervorragende Abstimmung der Einspritzung, nimmt bei niedrigsten Drehzahlen sauber das Gas an und spart auf der Landstraße so manchen Schaltvorgang. Diese Elastizität hätte man dem kleinsten Triebwerk im Vergleich gar nicht zugetraut – ein weiterer Hinweis darauf, wie gut die japanischen Hersteller die Einspritztechnologie inzwischen im Griff haben.

Bei der Elastizitäts-Übung enttäuscht die K dagegen auf ganzer Linie – unsere gelbschwarze Testmaschine noch mehr als eine später von uns gemessene Maschine aus dem Testfuhrpark unserer Kollegen

vom TOURENFAHRER. Wer die BMW bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen aus dem Schiebebetrieb heraus ans Gas nimmt, der erlebt zunächst mal – gar nichts.

Erst bei nachdrücklichem Öffnen der Drosselklappen marschiert der Vierzylinder urplötzlich mit einem deutlich spürbaren Schlag nach vorn. Das nervt

Die flache Scheibe schützt praktisch gar nicht, der Drehzahlmesser ist schlecht ablesbar.

Die radial verschraubten Vierkolbensättel bieten nur durchschnittliche Bremsleistung.

besonders dann, wenn man mit einigermaßen normalem Tempo im großen Gang und entsprechend wenig Gas auf der Landstraße unterwegs ist. Dieses Verhalten wird noch durch deutlich spürbares Spiel im gesamten Antriebsstrang unterstrichen – ruckfreies Fahren ist mit der BMW jedenfalls kaum möglich. Das kann auf keinen Fall der Weisheit letzter Schluss sein, man kommt sich vor wie ein Fahrenfänger in der ersten Fahrstunde. Eher bescheiden auch die Vorstellung der BMW in Sachen Benzinverbrauch: Mit einem Durchschnittskonsum von über 7,5 Litern verfeuert der



Die Einstellung der Federvorspannung entpuppt sich an der Kawasaki als recht aufwendige Sache.





Die Windschutzscheibe steht seit zwei Jahren flacher und bietet wirbelfreien Schutz. Am Heck lässt sich die Federvorspannung in zwei Positionen einstellen.



Das ABS der Yamaha gehört zu den ältesten auf dem Markt, funktioniert aber ausreichend gut.

triebe in den ersten drei Gängen spürbar hakelt und zudem recht nervige Geräusche von sich gibt.

Jede Menge High-Tech dafür am Fahrwerk der BMW: Das zentrale tragende Bauteil ist der Hauptrahmen in Brückenbauweise. Der Motor ist mit dem Rahmen über sechs Punkte fest verschraubt und wirkt als mittragendes Element. Neu – und auf den ersten Blick kaum zu erkennen – ist auch die Vorderadrführung mittels Duolever. Dabei handelt es sich im Prinzip um eine Hossack-Federung, wie wir sie schon einmal Mitte der Achtzigerjahre kennen gelernt haben. Diese Radführung bietet einen weitgehenden Bremsnickausgleich. Hinten kommt eine Paralever-Schwinge, ähnlich der in der neuen R 1200 GS verbauten Version, zum Einsatz.

Sehr innovativ das elektronisch einstellbare Fahrwerk, das

ker aus. Verstellt werden können am Hinterrad die Federbasis und die Zug- und Druckstufe der Dämpfung, am Vorderrad ausschließlich die Zugstufendämpfung. Um die Bedienung so einfach wie möglich zu machen, wird vor Fahrtantritt lediglich der Beladungszustand (»solo«, »solo mit Gepäck« und »mit Sozius und Gepäck«) eingegeben. Die Verstellung der Federbasis erfolgt dann im Stand elektrisch vom System. Zusätzlich wählt der Fahrer je nach Fahrweise zwischen »Komfort«, »Normal« oder »Sport«. Insgesamt stehen damit neun verschiedene Varianten zur Verfügung. Ein Wechsel der Dämpferabstimmung (Komfort, Normal, Sport) ist sogar während der Fahrt durch Umschalten per Knopfdruck möglich. Wunder-



Der Duolever bietet einen weitgehenden Bremsnickausgleich

es allerdings nur gegen 600 Euro Aufpreis gibt. Dieses »Electronic Suspension Adjustment« – kurz ESA – genannte System erlaubt die Fahrwerksabstimmung per Knopfdruck vom Len-

bar sind diese Dämpfungsvariationen während der Fahrt zu spüren: Die sportliche Variante fühlt sich bei Solofahrt deutlich knochiger an als die beiden anderen Optionen. Auf flotter So-

lofahrt reicht – vor allem auf schlechter Piste – die Normal-Einstellung völlig aus.

In Anbetracht von so viel Technik können weder Yamaha noch Kawasaki mithalten. In beiden Fällen kommen Aluminium-Fahrwerke inklusive hochwertiger, aber konventioneller Feder-elemente zum Einsatz. Dass diese vergleichsweise einfacheren Lösungen nicht unbedingt die schlechteren sein müssen, beweisen die Japanerinnen allerdings auch. Klar, das sehr sportlich abgestimmte Fahrwerk der ZX-10R erfüllt Komfortansprüche nur sehr bedingt. Dafür gibt sich die Kawasaki aber so direkt,

so straff und zielgenau wie kaum ein anderes Motorrad. Die Zehner wirkt extrem gut ausbalanciert und vermittelt eine Fahrdynamik, deren Grenzen auf der Landstraße praktisch unmöglich auszuloten sind.

Da kommt die FJR 1300 als Vertreterin der deutlich touristischeren Gattung ein wenig behäbiger daher. Allerdings sind auch hier die Federelemente recht gut abgestimmt. Da gibt's kein Aufschaukeln auf schlechter Piste, keine Schwäche beim Geradeauslauf oder sonstige Zicken. Absolut vertrauens-erweckend diese FJR, logischerweise nicht so handlich wie die

VERGLEICH

K 1200 S/ZX-10R/FJR 1300



Daten und Messwerte

| | BMW K 1200 S | Kawasaki ZX-10R | Yamaha FJR 1300 |
|---|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Motor | | | |
| max. Leistung bei | 123 kW (167 PS) 10.250/min | 128 kW (175 PS) 11.700/min | 105,5 kW (143,5 PS) 8000/min |
| max. Drehmoment bei | 130 Nm 8250/min | 115 Nm 9500/min | 134,4 Nm 7000/min |
| Bauart/Zylinderzahl | Vierzylinder-Reihenmotor | Vierzylinder-Reihenmotor | Vierzylinder-Reihenmotor |
| Hubraum | 1157 cm³ | 998 cm³ | 1298 cm³ |
| Verdichtung | 13 : 1 | 11,1 : 1 | 11,3 : 1 |
| Bohrung x Hub | 79 x 59 mm | 76 x 55 mm | 79 x 66,2 mm |
| Kühlung | wassergekühlt | wassergekühlt | wassergekühlt |
| Ventile | vier pro Zylinder | vier pro Zylinder | vier pro Zylinder |
| Nockenwelle | zwei oben liegende (dohc) | zwei oben liegende (dohc) | zwei oben liegende (dohc) |
| Getriebe | Sechsganggetriebe | Sechsganggetriebe | Fünfganggetriebe |
| Kupplung/Betätigung | Mehrscheiben-Ölbad/hydr. | Mehrscheiben-Ölbad/mech. | Mehrscheiben-Ölbad/hydr. |
| Sekundärtrieb | Kardan | O-Ring-Kette | Kardan |
| Gemischauflbereitung | elektron. Saugrohr-Einspritzung | elektron. Saugrohr-Einspritzung | elektron. Saugrohr-Einspritzung |
| Schmierung | Trockensumpfschmierung | Nassumpfschmierung | Nassumpfschmierung |
| Starter/Zündung | E-Starter/digital | E-Starter/digital | E-Starter/digital |
| Abgasreinigung | geregelter Katalysator | ungeregelter Katalysator | geregelter Katalysator |
| Elektrische Anlage | | | |
| Lichtmaschinenleistung | 580 Watt | 450 Watt | 400 Watt |
| Batterie | 12 V/14 Ah | 12 V/12 Ah | 12 V/12 Ah |
| Fahrwerk | | | |
| Rahmen | Alu-Brückenrahmen | Alu-Brückenrahmen | Alu-Brückenrahmen |
| Federung v./Standrohr | Duolever | Upside-down-Gabel, 43 mm | Telegabel, 48 mm |
| Verstellmöglichkeiten | Zugstufe | Federbasis, Zug- + Druckstufe | Federbasis, Zug- + Druckstufe |
| Federung hinten | Paralever, Zentralfederbein | Alu-Schwinge, Zentralfederb. | Alu-Schwinge, Zentralfederb. |
| Verstellmöglichkeiten | Federbasis, Zug-, Druckstufe | Federbasis, Zug- + Druckstufe | Federbasis, Zugstufe |
| Federweg vorn/hinten | 115/135 mm | 120/135 mm | 135/120 mm |
| Räder | | | |
| Felgenreihe vorn/h. | 3.50 x 17/6.00 x 17 | 3.50 x 17/6.00 x 17 | 3.50 x 17/5.50 x 17 |
| Reifenreihe vorn | 120/70 ZR 17 | 120/70 ZR 17 | 120/70 ZR 17 |
| Reifenreihe hinten | 190/50 ZR 17 | 190/50 ZR 17 | 180/55 ZR 17 |
| Bereifung im Test | Metzeler Sportec M1 | Dunlop D 218 | Bridgestone BT 020 |
| Bremsen vorn | Do.-Scheibe, 4-Ko.-Festsattel | Do.-Scheibe, 4-Ko.-Festsattel | Do.-Scheibe, 4-Ko.-Festsattel |
| Bremsen hinten | Scheibe, Doppelkolben | Scheibe, Einkolbensattel | Scheibe, Zweikolbensattel |
| Durchm. vorn/hinten | 320/265 mm | 300/220 mm | 320/282 mm |
| Gewichte/Füllmengen | | | |
| Gewicht voll getankt | 248 kg | 196 kg | 279 kg |
| zul. Gesamtgewicht | 450 kg | 380 kg | 476 kg |
| Tankinhalt | 19 l | 17 l | 25 l |
| Abmessungen | | | |
| Radstand, Nachlauf | 1571/112 mm | 1385/102 mm | 1515/109 mm |
| Lenkkopfwinkel | 60,6 Grad | 66 Grad | 64 Grad |
| Länge/Höhe/Breite | 2282/1160/905 mm | 2045/1115/705 mm | 2195/1300/840 mm |
| Sitzbankhöhe | 820 mm | 825 mm | 805 mm |
| Lenkerbreite | 789 mm | 680 mm | 790 mm |
| Fußrastenhöhe | 380 mm | 380 mm | 300 mm |
| Messwerte | | | |
| Höchstgeschw. solo | 280 km/h | 295 km/h | 247 km/h |
| Beschleunigung 0 - 100 km/h solo | 2,9 s | 2,9 s | 3,2 s |
| Durchzug 50 - 120 km/h solo (im größten Gang) | 6,7 s | 6,7 s | 7,0 s |
| Tachoabweichung | 4 % | 2 % | 2 % |
| Testverbrauch | 7,6 l SuperPlus | 6,7 l Super | 6,6 l Super |
| Reichweite | 250 km | 253 km | 378 km |
| Preis/2004er-Modell | | | |
| Garantie | 14.850 Euro zzgl. Nk. zwei Jahre | 12.995 Euro zzgl. Nk. zwei Jahre | 14.790 Euro zzgl. Nk. zwei Jahre |
| Wartungsintervalle | 1000 km/dann alle 10.000 km | 1000 km/dann alle 6000 km | 1000 km/dann alle 10.000 km |
| Steuer (für 1 Jahr) | 86,48 Euro | 73,60 Euro | 95,68 Euro |

Kawa, aber weit davon entfernt, ein sturer Hund zu sein. Auch die Yamaha kippt recht flott ins Eck – dem breiten Lenker sei Dank –, könnte aber in Schräglage ein bisschen mehr Bodenfreiheit vertragen. Die Fußrasten schleifen doch allzu schnell. Die Anpassung der Federvorspannung hinten geschieht bei der Yamaha nach wie vor über eine Schnellverstellung zwischen den beiden Varianten »hard« und »soft« – funktioniert.

In Sachen Fahrverhalten gibt's an allen drei Motorrädern wenig auszusetzen. Allerdings torkelt die BMW bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h ein bisschen indifferent durch die Gegend – wahrscheinlich eine Folge des recht straffen Lenkungsdämpfers –, bei der Kawasaki spiegelt sich ihr sehr geringes Gewicht nicht unbedingt in überragender Handlichkeit wieder. Dafür geht die Zehner aber geradeaus wie an der Schnur gezogen, was bei einem so ultraschnellen Motorrad auch so sein muss. Die Yamaha lässt ein wenig das Gefühl fürs Vorderrad vermissen.

Mehr als deutlich unterscheiden sich die drei Kandidaten im Bereich Sitzposition und damit auch beim Fahrkomfort. Die Kawa verfügt über ein typisches Sportler-Arrangement mit sehr hoch angebrachten Fußrasten, ebenfalls hoher Sitzbank und niedrigem, schmalem Lenker. Der Windschutz hinter der winzigen Scheibe ist gleich null, die Last auf den Unterarmen enorm. Auf der Yamaha hockt man aufrecht, gut geschützt von einer wuchtigen Verkleidung, die dank höhenvariabler Windschutzscheibe auch weitgehend

wirbelfreien Schutz bis hinauf zum Helm des Piloten bietet.

Das gilt auch für die BMW. Hier wirkt die Scheibe zwar niedriger, in Verbindung mit der sportlicheren Sitzhaltung, die eine perfekte und gespannte Ergonomie und damit einen hervorragenden Kompromiss zwischen Sport und Tour bietet, ergibt sich bei schneller Fahrt ein sehr guter Windschutz, der sogar den Sozius einbezieht.

Geradezu typisch fürs Supersport-Segment, dass es die Kawasaki nicht mit einem Antiblockiersystem gibt. Die beiden anderen verfügen über Blockierverhinderer. Das der FJR ist von seiner Konstruktion her allerdings relativ alt und nicht unbedingt Stand der Technik – aber immer noch viel besser als gar kein ABS. Das Bremssystem der BMW verfügt wie gehabt über einen

Bremskraftverstärker, der die Bremsen aber nicht mehr so bisig wirken lässt, wie das bei anderen BMWs mit dem teiltintegralen Bremssystem der Fall ist – eine deutliche Verbesserung also. Die Dosierbarkeit ist erheblich einfacher geworden.

Hohes, sogar sehr hohes Niveau präsentieren die beiden Japaner mit ihren kraftvollen und sehr harmonischen Vierzylindern – ein Niveau, an das BMW vor allem in Sachen Einspritzabstimmung zumindest bei den beiden getesteten Exemplaren noch nicht herankommt. Das Fahrwerk der BMW ist zweifelsohne toll, aber auch nicht so überragend besser als ein konventionelles, wie es die vielen Innovationen und elektronischen Gimmicks vermuten lassen könnten.

Text: Wolfgang Zeyen

Fotos: C. Güldenring, T. Kohlmeier

Stichwort

Radstand:

Als Radstand bezeichnet man den Abstand der beiden Radachsen von Vorder- und Hinterrad zueinander. Der der BMW ist vergleichsweise lang ausgefallen.

Fazit

Yamaha FJR 1300

Die seit zwei Jahren auch mit ABS lieferbare FJR 1300 bietet eine Menge Motorrad fürs Geld: Der wuchtige Motor sorgt für mehr als ausreichende Dynamik, das solide Fahrwerk macht die FJR zu einem leicht beherrschbaren Motorrad, das zudem den besten Fahrkomfort bietet.

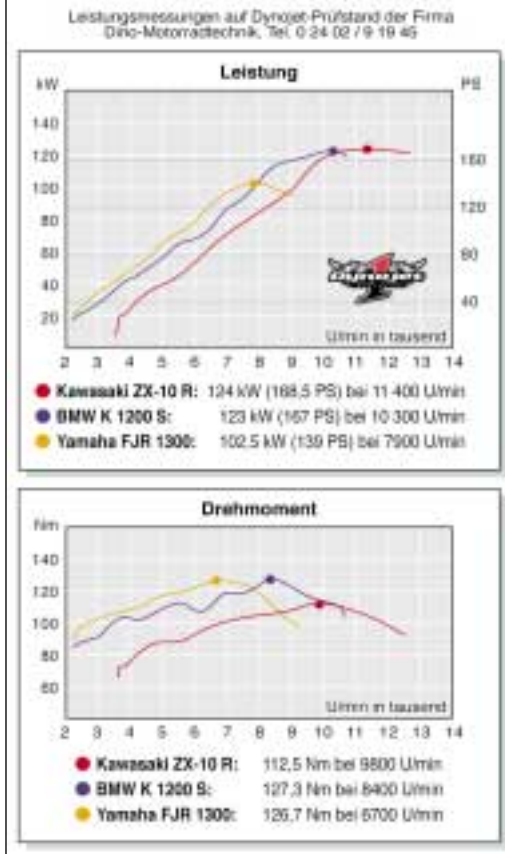
Kawasaki ZX-10R

Der grüne Vorzeigesportler kommt von der Fahrwerksseite ziemlich knochig daher, das hochgezüchtete Triebwerk allerdings überzeugt mit wunderbarer Abstimmung und kontrollierbarer Leistungsentfaltung, die auch zum Sport-Touring taugt. Der Motorlauf ist ein bisschen rau, die Sitzhaltung extrem.

BMW K 1200 S

Der erste Versuch von BMW, ein supersportliches Motorrad mit Touring-Qualitäten auf die Räder zu stellen, bedarf der Nachbesserung. Das bekannte Konzept des Speedbikes wird zwar mit toller Ergonomie, gutem Fahrwerk und viel High-Tech, aber auch mit Schwächen im Detail umgesetzt.

Leistung und Drehmoment



Die Leistungskurve der BMW verriet uns nicht, wie mäßig das Triebwerk aus niedrigen Drehzahlbereichen heraus das Gas annimmt.

Allerdings kann die K 1200 S als einziges Motorrad in diesem Vergleich die versprochene Leistung auch abrufen.

Die BMW K 1200 S will die Gattungen Super- und Tourensport, wie von Kawasaki ZX-10R und Yamaha FJR 1300 A repräsentiert, unter einen Hut bringen.

