

# RADIKALKUR



Fotos: M.Biebricher, BMW

Das Länge gut läuft, ist ein alter Hut. So gesehen muss die neue K 1200 S besonders gut laufen, denn sie zieht sich doch erheblich von Vorderrad-Vorderkante zu Hinterrad-Hinterkante. Muss man da im Liegen fahren? Doch die erste Sitzprobe löst große Anerkennung aus: »Super, passt, bequem« tönt es aus berufenen Mündern. Am Ende des ersten Fahrtages sind sich alle einig. Sitzposition, Knieschluss, Gesamtergonomie und Windschutz gehören zum Besten, was die Klasse der ultrastarken Sport-Tourer aufzubieten hat. Sind vielleicht einzigartig und richtungsweisend, doch das werden spätere Vergleichstests zeigen. Tatsache ist, dass man von weit unter 100 km/h bis über 200 km/h vom Wind wenig spürt und so gut wie gar nicht belästigt wird.

Klar, dass das Erscheinen eines so starken Spitzenmodells das vernunftgeprägte Marken-Image von BMW verändern könnte. Und doch, die K 1200 S ist bei allen radikalen Neuerungen kein kompromissloser Ra-

cer geworden, sondern eine echte BMW geblieben: alternatives Motor- und Fahrwerkskonzept, Kardan-Antrieb, Einarmschwinge, ABS, umstrittene Blinkerbetätigung. Außerdem muss man auf die bisherigen Vierzylinder-Pretpiesen aus Bayern nicht verzichten: LT und GT mit dem längs eingebauten 1200er-Vierzylinder werden mindestens bis Ende 2005 im Programm verbleiben, beruhigt BMW die Fans des alten Langhubers. Doch das interessiert nur am Rande, wir sind hier, um uns zum ersten

## Ergonomie, Sitzposition und Windschutz sind auf höchstem Niveau

Mal mit der bis dato stärksten und innovativsten BMW auseinander zu setzen.

Deren Herz, der quer eingebaute Reihenvierzylinder-Motor, hat in der Firmenhistorie von BMW keinen Vorgänger, er ist für die bayrische Marke radikal neu. Eine Raum sparen-

de Anordnung der Nebenaggregate und des Getriebes kennt man bereits seit Jahrzehnten von japanischen Motorrädern, die ingeniose Individualität des BMW-Triebwerks äußert sich vielmehr in Features wie einer pfiffigen Öl- und Kühlmittelversorgung oder dem hochdrehzahlfesten Ventiltrieb, alles unmittelbar aus dem bayrischen Formel-1-Engagement rekrutiert. Die Kombination aus Trockensumpfschmierung, bei der keine Ölwanne die Bodenfreiheit einschränkt, und um 55 Grad nach vorn geneigter Zylinderachse ermöglicht einen tiefen Schwerpunkt und eine geringe Bauhöhe des Motors. Weitere

Vorteile: stärkere Belastung des Vorderrades für Präzision und Feedback bei sportiver Fahrweise und Platz für eine strömungsgünstige Sauganlage über dem Motor.

Sofort nach dem Anlassen ist das dank zylinderselektiver Motorsteuerung mit Klopfre-



Neu entwickelte Sportkoffer kombinieren textile und feste Kunststoffmaterialien und lassen sich dank der beinahe unsichtbaren Trägervorrichtung in Sekundenschnelle an- und abbauen. Das Volumen variiert von 17 bis 25 Liter.

Der kompakte Vierzylinder liegt um 55 Grad nach vorn gekippt, die Radlastverteilung ist mit 50:50 Prozent ideal, der schlanke Rahmen besteht aus Alu-Profilen und Gussteilen (r.).

gelung hoch verdichtete Kraftwerk (13:1) mit einem sonoren Brabbeln präsent. Leicht lässt sich die schlanke 1200er vom Hof dirigieren, und unsere Spannung wächst mit jedem Meter der Warmfahrperiode. Wie wird sich dieser Vierzylinder in Szene setzen? Als die Schonfrist abgelaufen ist, zoomt mich die samt ABS 248 Kilogramm wiegende BMW gnadenlos an den Horizont. Und das nicht gerade geräuschlos: Endlich hat BMW es hinbekommen, einen Motor akustisch richtig sinnlich klingen zu lassen, endlich bekommen wir in der Neuen ein Getriebe



Der schmal bauende Vierzylinder verfügt über ein horizontal geteiltes Zylinder-Kurbelgehäuse und eine Mehrscheiben-Ölbad-Kupplung. Das Kassettengetriebe ist samt Winkeltrieb im Motorgehäuse integriert (l.). Die Duolever-Vorderradführung mit zwei Längslenkern in Parallelogramm-Anordnung vereint sensibles Ansprechen und Stabilität (r.).



gereicht, das in Sachen Bedienbarkeit einen bisher von BMW nicht gekannten Grad an Geschmeidigkeit aufweist. Der Motorlauf selbst ist eher von der rauhen Sorte, erinnert an eine sportliche Kawasaki. Trotz zweier Ausgleichswellen spürt man je nach Belastungszustand feine Vibrationen über das gesamte Drehzahlband. Satte 167 PS markieren den Aufbruch der Bayern in eine neue Leistungsära. Und dass diese Kraft da ist, glaube ich gerne. Zumindest ab 8000/min, wo mir die neue »K« mit sanfter Gewalt die Arme so raketenhaft lang zieht, wie ich es bis dato nur von japanischen Hochleistungs-Vierzylindern kannte. Bei 280 km/h erreichen wir auf der Bahn im sechsten Gang mit 11.000/min eine bei

BMW-Motorrädern historische Drehzahl und den roten Bereich. Das zeugt von einer idealen Übersetzung.

Unterhalb der magischen 8000 Kurbelwellenumdrehungen allerdings scheint der neue Vierzylinder nicht ganz so schmalzvoll durchzuziehen wie seine fernöstlichen Mitbewerber vom Schlage einer Suzuki Hayabusa oder einer Yamaha FJR. Zwischen Standgas und 5000/min nervt der bayrische Bolide zudem mit unstandesgemäßem Ruckeln. Ein Phänomen, das bei verschiedenen Test-Exemplaren verschieden stark auftrat und das bis zum Verkaufsstart im September behoben sein soll.

Dynamisch bereisen wir die verkehrarmen Landstraßen Südbayerns. Kardanreaktionen sind nicht spürbar, das Fahrwerk zeigt sich extrem ausgewogen. Der Fahrkomfort vorn wie hinten begeistert mich

nachhaltig, Verwerfungen und Löcher werden fast völlig absorbiert. Phänomenal ist das Ansprechverhalten der »Duolever« genannten neuen Vorderradführung. Die doppelten Längslenker sind permanent in Bewegung, doch der Fahrer wähnt sich auf topfebener Piste. Sagenhaft. Weitere Überraschung: Als Sonderausstattung gibt es »ESA«, eine elektronisch geregelte Federbasis- und Dämpfer-Justage. Damit können per Knopfdruck am Lenker drei Dämpfereinstellungen und drei Federbasis-Justierungen gewählt werden.

Dank ESA lässt sich die BMW also während der Fahrt

an alle erdenklichen Fahreransprüche und Beladungszustände anpassen. Funktioniert bestechend. Wenn das die Zukunft ist, soll sie mir willkommen sein. Im engen Kurvengewühl kann auch das Handling überzeugen, zumindest gemessen am gewaltigen Radstand von 1571 Millimetern, dem flachen Lenkkopfwinkel und dem beachtlichen Nachlauf. Summa Summarum ist das Fahrwerk also tadellos bis auf eine kleine Irritation bei Höchstgeschwindigkeit. Da entstand mitunter eine leichte Unruhe im Vorschiff, die durch Fahr-



Je schräger, desto besser: Auch bei forciert sportlicher Fahrweise fühlt man sich sicher auf der K 1200 S.

bahnunebenheiten angeregt zu werden schien. Gerät hier das Duolever an seine Grenzen?

Wie auch immer, wenn es mal eng wird, lässt sich die Maschine brachial abbremesen. Mit den leistungsstarken Evo-

Wenn BMW jetzt den Motor noch besser abstimmen kann, ist den Bayern eine exklusive Alternative zu Hayabusa und Co. geglückt. Eine Maschine, bei der Sport und Reise dank erfrischend neuem Fahrwerks-

### Auch das über Hebelumlenkung angelenkte Federbein spricht fein an

Bremsen, dem teilintegralen ABS inklusive Bremskraftverstärker, der steifen Vorderradführung samt Bremsnickausgleich und dem tiefen Schwerpunkt sind beeindruckende Verzögerungswerte einzufahren. Bleibt anzumerken, dass auch die Dosierbarkeit der Bremse überzeugt.

konzept und perfekter Ergonomie zu friedlicher Koexistenz zusammenfinden, ein Motorrad, das geballte Kraft angstfrei und kontrolliert auf die Straße bringen kann, mit dem man 80 oder 180 Stundenkilometer schnell sein kann, ohne dass sich an der Befindlichkeit der Besatzung etwas ändert. Anschaffungskosten von 14.850 Euro inklusive ABS (auf Wunsch auch ohne) heben die K 1200 S auch preislich auf ein exklusives Niveau. BMW hat das Erscheinen weiterer Sportmodelle mit dem neuen Vierzylinder angekün-



### Technische Daten:

**Motor:** Leistung 123 kW (167 PS) bei 10.250/min, max. Drehmoment 130 Nm bei 8250/min, quer eingebauter, flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1157 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 79 x 59 mm, zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile, Verdichtung 13:1, Trockensumpfschmierung, vollsequenzielle zylinderselektive Einspritzung mit Klopfregelung, d = 46 mm, elektronisches Motormanagement, G-Kat, E-Start, Sechsganggetriebe, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Kardan

**Fahrwerk:** Brückenrahmen aus Alu-Profilen, Duolever-Vorderradführung, Paralever-Einarmschwinge, über Hebelumlenkung angelenktes WAD-Zentralfederbein, Federweg v./h. 115/135 mm, Alu-Guss-Räder, vorn 3.50 x 17, hinten 6.00 x 17, Reifen v. 120/70 ZR17, h. 190/50 ZR17, vorn 320-mm-Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsätteln, hinten 265-mm-Einzelscheibenbremse mit Zweikolben-Schwimmsattel, teilintegriertes ABS Serie, auf Wunsch auch ohne ABS lieferbar

**Maße und Gewichte:** Radstand 1571 mm, Lenkkopfw. 60,6 Grad, Nachlauf 112 mm, Sitzhöhe (790), 820 mm, Leergewicht voll getankt (inkl. ABS) 248 kg, zulässiges Gesamtgewicht 450 kg, Zuladung 202 kg, Tankinhalt 10 l  
**Preis:** 14.850 Euro zzgl. Nk.

digt. Sportlicher als die K 1200 S sollen die allerdings nicht werden. Wir sind also gespannt, wo BMW da noch Lücken sieht. Doch die Bayern waren schon immer für Überraschungen gut.

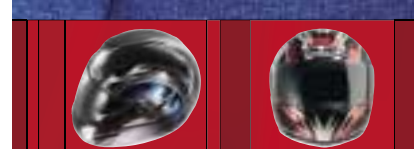
Markus Biebricher



**Zylinderkopf und Ventiltrieb:** enger Ventilwinkel, gerade Einlasskanäle, Schlepphebelsteuerung (o.). Der 13:1 verdichtete Motor braucht Super Plus, dank zylinderselektiver Einspritzung mit Klopfregelung verdaut er auch weniger Oktan, bringt dann aber nicht volle Leistung. Bordnetz in Single-Wire-Auslegung; neueste CAN-Bus-Technologie (l.).

Den Besten gibt's hier:

- 04177 LEIPZIG . HENDRIK WEISBRICH . 15370 FREDERSDORF . RADEL'S MOTORRAD SHOP . 17139 MALCHIN . ZWEIRAD HASSEMER . 17279 LYCHEN . YAMAHA STIHL . 18437 STRALSUND . 23970 WISMAR . TRETOW . 24939 FLENSBURG . MOT SHOP . 25554 WILSTER . MOTORRAD & AUTOSERVICE . 27472 CUXHAVEN . MOZUKO CHRISTIAN KOLVENBACH . 28865 LILIENTHAL . D. SCHULZE . 41069 M'GLADBACH . MC MO . 42899 REMSCHEID . MRS MOTORRAD ROLLER SERVICE . 44147 DORTMUND . WIKO MOTORRAD . 44789 BOCHUM . BF BIKER - FASHION . 46399 BOCHOLD . W52 JEANS . 48599 GRONAU . VAN DIJK MOTORCYCLES . 49196 BAD LAER . RICHTER MOTORRÄDER . 53925 KALL . PETER MÄDER . 55232 ALZEY . AZ ZWEIRAD CENTER . 56477 RENNEROD . JFW BIKES . 56727 MAYEN . A. MOHR . 57076 SIEGEN . HELMES MOTORRADZUBEHÖR . 63069 OFFENBACH . HEDI VOGEL . 65185 WIESBADEN . ZWEIRAD KLOSE . 65195 WIESBADEN . MOTOR SCHÄFER . 71522 BACKNANG . ROAD RUNNER 71 . 71546 ASPACH . MOTORRAD JOOS . 72116 MÖSSINGEN . FRED KOLLER . 73728 ESSLINGEN . CYCLE SHOP . 74076 HEILBRONN . ZWEIRADCENTER UMBACH . 74078 HEILBRONN . MOTO STUDIO ULRICH . REINECKE . 75179 PFORZHEIM . FAHRZEUGHAUS KERN . 76437 RASTATT . AUTO BOOS . 78166 DONAUESCHINGEN . HONDA KLOCK . 78915 RADOLFFZELL . NUSSE . ZWEIRADTECHNIK . 84359 SIMBACH . SCHMIDTBAUER MOTORRADLADEN . 88046 FRIEDRICHSHAFEN . MOTORRADLAND .



NEU: HJC AC-11  
Bester Helm im MOTORRAD-Test 08/04



GFK . CoolMax-Futter . Antifogvisier  
Doppel-D Verschluss . XS - XXL . ab 279,95



SAFER RIDING.

HJC-Germany . Sperberweg 11 . 41468 Neuss  
Fon 021.31.36.93.93-1 . Fax 021.31.36.93.93-4