

TEST**BMW R 1200 RT**

**Hohe Motordynamik
begegnet einzig-
artigem Handling**



RT- **Reise & Traum**

»Das soll die neue R 1200 RT sein? Nie und nimmer!« Doch der weiß-blaue Propeller klebt unwiderruflich auf der kantigen Seitenverkleidung, die so gar nicht zum Stil der Bayern passen möchte. Wo RT draufsteht, muss auch RT drin sein – oder?

Der große Tourer hat ja Kult-Status im Hause BMW. Daher fallen die Modellwechsel in der Regel immer handzahm aus, damit die gut betuchte und etwas gesetzte Kundschaft auch ja bei der Stange bleibt. Aber diese RT sprengt den Rahmen der sonst üblichen Zurückhaltung. Hier haben die Designer und Aerodynamiker freie Hand erhalten und das vermeintlich Beste daraus gemacht. Die Fakten sprechen klar für die Neue: Im Vergleich zur 1150 RT (MF-Messung 89 PS!) stieg nicht nur die Motorleistung auf 110 PS, auch das Drehmoment hat über den gesamten Drehzahlbereich zugelegt. Gleichzeitig speckten die Techniker fast 20 Kilo ab, was ohne Koffer und Sonderausstattung jetzt 260 Kilo entspricht.

Wir hatten die alte RT sehr gern, von daher begegnet man der Neuen unweigerlich mit etwas Skepsis. Beim ersten Platznehmen wird aber klar, dass sie keine ganz Unbekannte ist. Die Sitzposition ist eine Hommage an die Alte: Bei aufrechtem Oberkörper finden Hände und Füße dort Platz, wo es am bequemsten ist. Die Integration in die Maschine ist dank schmalem Knieschluss und fließender Tank-Sitzbanklinie perfekt.

Die Vorgängerin hat in puncto Handlichkeit bereits Maßstäbe gesetzt, die Neue gibt sich dabei auch keine Blöße, wirkt – bedingt durch den breiteren Hinterradreifen – einen Hauch schwerfälliger. In allen anderen Disziplinen definiert sie die Maßstäbe dafür neu.

Das fängt beim Motor an, der sich zwar rauer anfühlt und auch tendenziell mehr vibriert als der Vorgänger. Aber sobald die leichtgängige Kupplung zum Kraftschluss kommt, gelten andere Gesetze: Der Boxer lässt sich jetzt bei jeder Drehzahl leicht und locker ans Gas nehmen und hat gerade dort, wo der Tourist zu Hause ist, seine ganz besonderen Stärken. Der Durchhänger bei 4000 Touren, der dem alten Motor noch so zu schaffen machte, ist zwar grafisch (siehe Drehmomentkurve) noch vorhanden, im Fahrbetrieb aber kaum mehr zu spüren. Die 9,4 Sekunden von 50 auf 120 km/h, gemessen im sechsten Gang, kommen nicht von ungefähr und lassen die alte RT mit ihren 11,7 Sekunden für dieselbe Übung mächtig alt aussehen. Wobei der letzte Gang jetzt auch spürbar kürzer ausgelegt ist, was zur Folge hat, dass die Drehzahl bei Höchstgeschwindigkeit nah am roten Bereich bei 8000/min agiert. Das Mehr an Leistung gegenüber der GS 1200 resultiert bei leicht erhöhter Nenndrehzahl primär aus einer höheren Verdichtung, schärferen Nockenwellen sowie Änderungen im Ansaugtrakt und Abgassystem.

Dieser Dynamik begegnet das Fahrwerk mit einer spürbar erhöhten Grundstabilität und Zielgenauigkeit sowie einer in dieser Gewichtsklasse immer noch einzigartigen Handlichkeit. Wir hatten das elektronisch ein-

Die breite Verkleidungsscheibe fährt maximal 140 Millimeter in die Höhe.



Klar strukturiertes Cockpit (oben) inklusive Bordcomputer (Aufpreis) für maximale Informationsvielfalt. An der linken Lenkerhälfte drängen sich aufpreispflichtige Schalter für Tempomat, ESA-Fahrwerk und Radio/CD mit den Standard-Bedienelemente um die Wette.



TEST R 1200 RT



Mit Koffern misst die RT 980 Millimeter in der Breite, ohne »nur« 905 Millimeter.

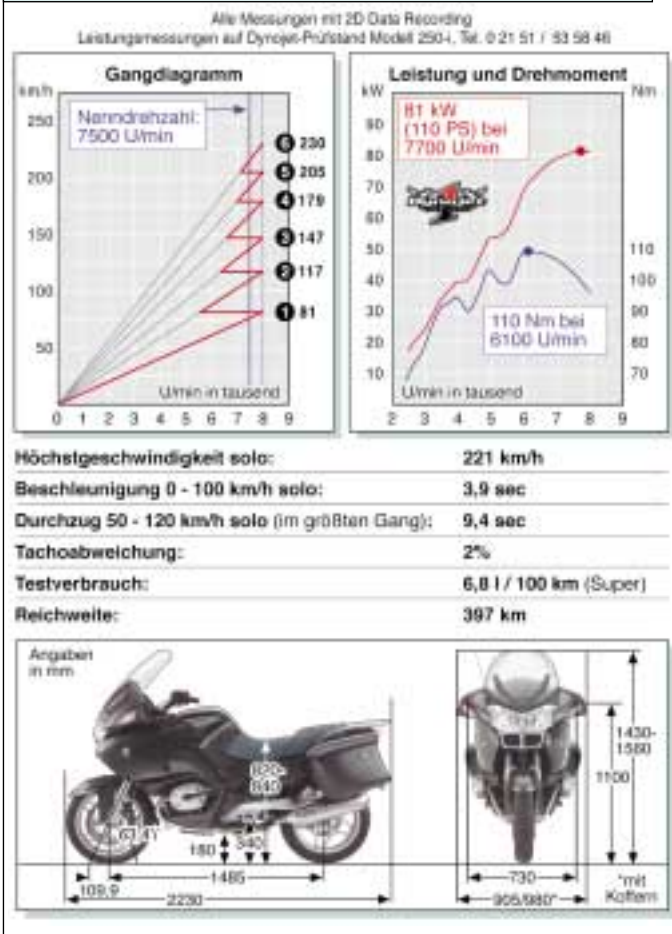
cken. Nicht selten erappt man sich unweigerlich dabei, viel zu schnell unterwegs zu sein – und dies mit einem Motorrad, das in erster Linie für komfortables Reisen steht.

Letzteres wurde natürlich auch nicht vernachlässigt. Das Mehr an Verkleidung und das in Breite und Höhe gewachsene Windschild lassen den Fahrer weniger denn je am Wetter »teilhaben«. Durch die Vielfalt individueller Anpassungen wird jeder RT-Pilot seine ganz persönliche Einstellung problemlos finden. Trotz größerer Verkleidungsfront hat die RT spürbar an Aerodynamik zugelegt. Sie reagiert nicht mehr so empfindlich auf Seitenwind und begnügt sich mit weniger Benzin. Im Schnitt waren es 6,8 Liter SuperPlus auf 100 Kilometer, was unter den Werten der alten 1150er (7,2 Liter) liegt. In Verbindung mit dem 27-Liter-Tank ergeben sich Reichweiten von knapp 400 Kilometern.

Ein spürbarer Fortschritt auch bei der Bremsanlage: BMW setzt jetzt für die RT auf das teileintegrale ABS, das zudem mit einer erhöhten Restbremsfunktion bei ausgeschaltetem System aufwartet. Die Bremse vorn ist

stellbare Fahrwerk (ESA) an Bord, das gegen Aufpreis von 600 Euro zu haben ist und durchaus eine Überlegung wert ist. Die insgesamt neun Einstellmöglichkeiten von Feder und Dämpfung decken das gesamte Einsatzspektrum der RT bestens ab. Einmal in Fahrt, lässt sich das Raumschiff über den breiten Lenker äußerst exakt auf Kurs halten, und selbst flott durchheilte Wechselkurven verlieren schon bald ihre Schre-

Messwerte BMW R 1200 RT



zwar nicht gerade ein Ausbund an Dosierbarkeit, aber bei entsprechender Handkraft wird auf hohem Niveau bis in den Regelbereich verzögert.

Das ganze Paket schnürt BMW für 15.100 Euro inklusive durch-

dachter Seitenkoffer und verlangt damit zwar 650 Euro mehr als für den Vorgänger, bietet im Gegenzug aber auch deutlich mehr Reise-Motorrad.

Text: Till Kohlmeier

Fotos: T. Guldénring, T. Kohlmeier

Technische Daten BMW R 1200 RT

Motor: Leistung 81 kW (110 PS) bei 7500/min, max. Drehmoment 115 Nm bei 6000/min, luftgekühlter Zweizylinder-Boxermotor, Hubraum 1170 cm³, Bohrung x Hub 101 x 73 mm, je eine hochgelegte (hc) Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Nasssumpfschmierung, elektronisches Motormanagement, Einspritzanlage, Doppelzündung, geregelter Kat, E-Starter, Sechsganggetriebe, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Kardan

Fahrwerk: Gitterrohrrahmen aus Stahl, vorn Telelever-Gabel, nicht einstellbar, hinten Paralever mit Einarmschwinge, Zentralfederbein, Federbasis und Zugstufendämpfung einstellbar, (ESA-Fahrwerk zusätzlich mit variabler

Zugstufendämpfung vorn und Druckstufendämpfung hinten), Federweg v./h. 120/135 mm

Räder: LM-Guss-Räder, vorn 3.50 x 17, hinten 5.50 x 17, Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17, vorn 320-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln, hinten 265-mm-Einzelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel

Gewicht: voll getankt 272 kg (inkl. Zubehör), zul. Gesamtgewicht 495 kg, Zuladung 223 kg

Füllmengen: Tank 27 Liter

Kosten: Basispreis 15.100 Euro
Steuer: 86,48 Euro (für ein Jahr)
Wartung/Garantie: Grundinspektion bei 1000 km, dann alle 10.000 km/zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Fazit

Es ist nicht einfach, Gutes noch besser zu gestalten. Wir ziehen unseren Klapphelm und attestieren der neuen BMW R 1200 RT eine tadellose Leis-

tung. Hier steckt ein starker Boxer in einem äußerst agilen Fahrwerk, derzeit eine fast unschlagbare Kombination unter den großen Tourern.

