



Fotos: Peter Musch, BMW, Hamprecht

# Pure Leidenschaft

Passend zum neuen Leitspruch »Make Live a Ride« präsentiert BMW seine brandneue Roadster-Generation mit wassergekühltem Boxermotor. Wie sich der Neo-Klassiker im unverkleideten Umfeld schlägt, konnte der TF im Süden Spaniens erfahren.

Mit der R 32 legte BMW vor knapp 92 Jahren den Grundstein für eine Erfolgsstory. Bis heute sind Boxer die tragende Säule der Marke. Und auch wenn inzwischen hochbeinige GS-Varianten den klassischen Roadstern zahlenmäßig überlegen sind – der Arche-

typ eines BMW-Boxers ist und bleibt die »R«. Bislang jedenfalls, schließlich kam der feingerippte 180-Grad-Twin unverhüllt besonders gut zur Geltung. Seit Langem war klar, dass auch die nackte Ikone ein wassergekühltes Herz, inklusive Kühler und Schläuchen, bekommen wird. Ein heikles

Unterfangen, am offenen Herzen der Ikone zu operieren. Die neue Pumpe ist aber nicht der einzige Paradigmenwechsel. Viel überraschender ist der neuerliche Verzicht auf die BMW-typische Telelever-Vorderradführung. Eingefleischte BMW-Fahrer sind empört, während potenzielle Neukun-

den endlich ihre gewohnte USD-Telegabel vorfinden. Dass BMW mit dem komplett neu gezeichneten Roadster künftig im Revier der Konkurrenz wildern möchte, daraus macht man keinen Hehl. Auch optisch präsentiert sich das Naked Bike kantiger, aggressiver, als sein biederer Vorgänger. In Kom-

binaton mit dem bekanntlich temperamentvolleren Wasserboxer, der aus gleichem Hubraum und Hub-Bohrungsverhältnissen stramme 125 Pferdchen und ebenso viele Newtonmeter mobilisiert, rückt die „R“ anderen Naked Bikes dicht auf den Pelz.

Trotz des radikalen Umbaus überrascht die „R“ bei der Anprobe in Spanien mit gewohnter Ergonomie. Das magische Dreieck Lenker, Sitz und Raste wurde exakt vom Vorgänger übernommen. Man sitzt hinter dem schmaler gezeichneten Tank sogar noch einen Deut besser. Ebenso wurde das Sitzleder im vorderen Bereich schmaler, was den Beinen den Weg zum Boden verkürzt. Ferner bietet der vertikal beatmete Boxer mehr Raum hinter den



Serienmäßig TFT-Display (li.): Neben Analog-Tacho stehen drei verschiedene Display-Modi zur Wahl. Optional Keyless Go: Mit Transponder im Umkreis unter zwei Metern lassen sich Zünd- und Tankschloss schlüssellos bedienen (re.)



Daumenkino links: Auf Wunsch liefert BMW den Roadster mit Tempomat, Semiaktiv-Fahrwerk oder Navi. ABS und DTC sind bei Bedarf abschaltbar. Der rechte Daumen hat die Wahl zwischen Fahrmodi Road u. Rain, optional auch Dynamic u. User.



Wasserboxer: BMW hat Kühler und Leitungen beim Naked Bike dezent versteckt (li.) Vier Fahrersitze (Sitzhöhe 670 - 820 mm) und zwei Sozialsitze stehen zur Individualisierung zur Auswahl.

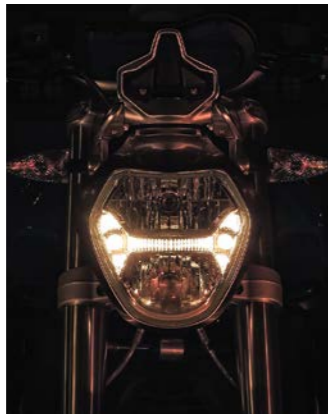
Zylindern, was besonders beim Rangieren Vorteile bietet. Insgesamt kann man der BMW in Sachen Ergonomie nur gratulieren. Die hervorragende Tourentauglichkeit wurde glücklicherweise weitervererbt. In orthopädisch wertvoller Haltung kneten wir zunächst die Metzeler Z8-Gummis warm. Vom ersten Meter ein Genuss, denn der Roadster swingt mit erstaunlicher Lässigkeit übers Parkett. Untertourig, mit tadellosem Antritt und seidenweicher Gasannahme drückt die längsdrehende Kurbelwelle mächtig Schmalz in den Kardan. Zum bayrischen Schmalz serviert BMW kräftig-kernige Blasmusik aus der 2-in-1-Edel-



Vorne Style 1 in sportiver Weiß-Rot-Kombi, Mitte Basic in Blau, hinten Style 2 in klassischem Schwarz-Grau.



Die LED-Doppelnieren am Heck wird künftig modellübergreifendes Erkennungsmerkmal (links oben). Der Frontscheinwerfer mit „LED-Knochen“ als Tagfahrlicht ist – nicht überraschend – aufpreispflichtig (oben Mitte).



Option Schaltassistent Pro: Rauf- und Runterschalten ohne Kupplungsaktivierung ist auch für Landstraßenfahrer ein echter Gewinn an Komfort und Fahrspaß (rechts oben).



Auch die neue „R“ hat eine Bordsteckdose serienmäßig (o. li.). Das Staufach unterm Soziuspolester bietet Platz für Erste-Hilfe-Set und Warnweste (o.). Die weiße Feder des optionalen Dynamic ESA (re.).



stattung Dynamic ESA, sprich semiaktiver Fahrwerksregelung. Hiermit kann der Fahrer per Knopfdruck die Feder Vorspannung im Heck an die Beladungssituation anpassen und zwei Dämpfungscharakteristiken auswählen. Der betont komfortable Road-Modus mit sehr weich abgestimmter Dämpfung hinten hat uns nicht gefallen. Wir haben den strafferen, aber ausreichend komfortablen Dynamik-Modus bevorzugt. Im üblichen Fahrbetrieb eher unauffällig regelnd, überzeugt die elektronische Dämpfungsanpassung bei harten Fahrmanövern. Wenn beispielsweise die effizienten und hervorragend dosierbaren Brembo-Zangen abrupt zubeißen, verhindert die elektronisch geregelte Dämpfung ein Durchschlagen

stahlanlage. Für den Fahrer ein lustvoll-angenehmes Hörvergnügen, welches leider für Außenstehende als aufdringlich laut empfunden wird. Wer also Wert auf gute Nachbarschaft legt, sollte den Boxer dezent in die Garage fahren.

Gibt man der Krawalltüte ordentlich die Sporen, überrascht das neu gezeichnete Gitterrohr nebst 45-mm-Upside-Down-Gabel sowie Evo-Paralever-Hinterradschwinge mit stoischer Gelassenheit. Knapp sieben Millimeter mehr Nachlauf, ein 20 mm verlängerter Radstand und ein effektiver Lenkungsdämpfer beruhigen den Roadster zuverlässig auf holprigem Terrain. Die enorme Stabilität geht jedoch nicht zu Lasten der Leichtfüßigkeit. Selbst schnelle Wechselkurven gelingen wie von selbst. Minimaler Kraftaufwand am breiten Lenkrohr genügt, um den

Boxer um spanische Ecken zu zirkeln. Ein Genuss, zumal die BMW dabei eine beispiellose Neutralität an den Tag legt. In Schräglage weicht die perfekt ausbalancierte »R« keinen Zentimeter von der angepeilten Linie. In dieser fast schon zu einfachen Handhabe steckt, so komisch das auch klingen mag, die subjektive Kritik des Testfahrers. Alles geht derart leicht von der Hand, dass man nach absolvierter Kurvenhatz das Gefühl hat, nichts dazu beigesteuert zu haben. Wie eine Playstation fährt dieser Roadster fast von selbst. Wo bleibt hier das Erfolgserlebnis? Okay – zugegeben Gejammer auf höchstem Niveau. Aber was soll man anderes sagen – bei dieser bravourösen Vorstellung von Ergonomie, Motor und Fahrwerk? Vielleicht finden wir bei späteren Tests mehr Anlass zur Kritik, denn

in Spanien präsentierte BMW den Roadster natürlich mit reichlich Sonderausstattung und Zubehör. Die Standard-R kommt nämlich nicht mit güldener Gabel sowie weißer Feder im Heck daher. Dies ist Kennzeichen der Sonderaus-



Alles im Blick: Im linken Gabelholm die elektronisch regelnde Hydraulik-einheit. Zentral platziert, BMW-Navi und Cockpit mit TFT-Display.



der Vorderradgabel. Da die silbern eloxierte Standardgabel keinerlei Einstellmöglichkeiten bietet, wird ein Großteil der Kunden wohl oder übel zum Semiaktiv-Fahrwerk greifen. Gleiches gilt für weitere Regelsysteme. Serienmäßig rollt die BMW immerhin mit ABS und Anti-Schlupf-Control (ASC) vom Band.

Wer auch in Schräglage effektiv vor Hinterradrutschern geschützt sein will, muss die »Dynamic Traction Control« (DTC) als Bestandteil der Option »Fahrmodi Pro« extra buchen. Neben der High-end-Schlupfreg-

lung erhält der Kunde bei dieser Option auch eine blitzschnell reagierende Gasannahme sowie zurückhaltende Schlupfregelung des Fahrprogramms »Dynamic«. Für Straßennutzer eher überflüssig ist der ebenfalls enthaltene »User-Mode« mit individuell konfigurierbaren Kennlinien für E-Gas-Charakteristik und feinjustierbare Schlupfkontrolle. Ziemlich überflüssig, da die voreingestellten Setups des Fahrmodi-Pro sowie die serienmäßig bereitgestellten Fahrprogramme Rain und Road keinerlei Wünsche offen lassen.

Und weiter geht's im reichhaltigen Zubehörprogramm. Wer neben den fast schon obligatorischen Sonderausstattungen »Touring-Paket« für 1430 Euro (Dynamic-ESA, Tempomat, Kofferhalter, Gepäckbrücke, Hauptständer, Navi-Vorbereitung) und dem 400 Euro aufpreispflichtigen Komfort-Paket (Abgasanlage verchromt, Heizgriffe, RDC) noch ein paar Kröten übrig hat, sollte auch den Schaltassistent Pro ankreuzen. Wie im Technik-Teil der letzten TF-Ausgabe beschrieben, lassen sich mit diesem Feature die Gänge ohne Kupplungsaktivierung wechseln. Im Vergleich zur dicken RT-Schwester wechselt die 231 Kilo schwere Roadster zwischen den unteren drei Gängen bei geringer Last bei niedriger Drehzahl ihre Gänge mit einem dezenten Ruck. Bei flüssiger Fahrt funktioniert der Schaltassistent hingegen großartig. Natürlich ließe sich die Zubehör- und Sonderausstattungsliste endlos fortsetzen. Zum Grundpreis von 12.800 Euro gibt's die sprichwörtlich Nackte lediglich in blauem Anstrich, schwarzem Rahmen und schwarz eloxierten Brembo-Zangen. Ausgerechnet blau – ein Schelm, wer



Mit Koffern und Topcase bietet auch das Naked Bike reichlich Stauraum für Asphalt-Abenteuer mit Sozius.

Böses denkt. Für 350 Euro Aufpreis strahlt die »R« in Weiß (Style 1), mit rotem Rahmen, Edelstahl-Tankblende, Gold-Brembos, Motorspoiler sowie kurzem Windschild. Wer 290 Euro zum Grundpreis für die Thundergrey-Farbgebung (Style 2) draufpackt, erhält ebenfalls goldige Bremssättel und Edelstahl-Tankblende. BMW macht es seinen Kunden beim Kauf nicht leicht. Zwischen Einzeloptionen und Paketen und Farbvarianten wird's einem echt schwindelig. Schnell stehen nach einigen Kreuzchen 15 große Scheine auf der Rechnung. Im Gegenzug erhält man aber einen außerordentlich gutmütigen und leichtfüßigen Alleskönner. Ein Multitool für flotte Kurven, Alltag oder die große Tour zu zweit. Dieter Hamprecht

#### Technische Daten:

**Motor:** Leistung 92 kW (125 PS) bei 7750/min, max. Drehmoment 125 Nm bei 6500/min, flüssigkeitsgekühlter 2-Zylinder-Viertakt-Boxermotor, Hubraum 1170 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 101 x 73 mm, Verdichtung 12,5 : 1, je zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Zünd-/Einspritz-Elektronik, Nasssumpfschmierung, hydr. betätigte Ölbadkupplung m. Anti-Hopping-Funktion, Sechsgang-Getriebe, Kardan  
**Fahrwerk:** Stahl-Brückenrahmen mit geschraubtem Heck, vorn 45-mm-USD-Gabel, nicht einstellbar, Lenkungsdämpfer, hinten Paralever-Einarmschwinge mit direkt angelenktem Zentralfederbein, Federbasis und Zugstufendämpfung einstellbar, Federweg v./h. 140/140 mm, Leichtmetall-Gussräder, Reifen v./h. 120/70 ZR17/180/55 ZR 17, vorn Doppelscheiben-Bremse, 320 mm, mit Vierkolben-Radialfestsätteln, hinten Einzelscheibe, 276 mm, mit Doppelkolben-Schwimmsattel, Teilintegral-ABS, Anti-Schlupfregelung  
**Maße und Gewichte:** Radstand 1515 mm, Lenkkopfwinkel 62,3 Grad, Nachlauf 125,6 mm, Sitzhöhe 790 mm, Gewicht vollgetankt 231 kg, Tankinhalt 18 l  
**Basispreis:** 12.800 Euro zzgl. Nk.  
**Garantie/Inspektion:** zwei Jahre Inspektion: 1000 km, dann alle 10.000 km  
**Farben:** Basis: Cordobablau, Style 1: Lightwhite, Style 2: Thundergrey metallic