

BMW SPEZIAL

TÖFF
MAGAZIN

**MOTO
SPORT**
SCHWEIZ

**A2-MODELLE
AB 18 JAHREN**



R 18

So wird der
Riesenboxer
noch cooler



M 1000 RR
Dominanz durch
Hightech



CE 04
Stilvoll in die
urbane Mobilität
von morgen



DAS BMW-WERK BERLIN IN ZAHLEN

BMW-Werk Berlin, News & Trend, Anlasser, Inhalt

Die Motorradsparte von BMW ist seit Ende der 1960er-Jahre in Berlin domiziliert. Seither liefen im Stadtteil Spandau über drei Millionen BMW von den Bändern. Hier weitere spannende Zahlen.

— Text: Daniele Carrozza — Illustrationen: Floriana Riss



ANZAHL PRODUZIERTE
EINHEITEN IM JAHR 2021

170 000



REDUKTION CO₂-
AUSSTOSS BIS 2030

80 %

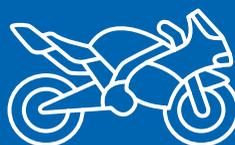
WERKSFLÄCHE IN M²

230 000



EXPORTRATE

80 %



ANZAHL FAHRZEUGE IN DER
TAGESPRODUKTION

800



ANZAHL
MITARBEITENDE

4000



REDUKTION ENERGIE-
VERBRAUCH BIS 2030

25 %

START MOTORRADPRODUKTION

1969

INHALT

BMW-SPEZIAL

News & Trends

3 __ M 1000 RR als Lego-Bausatz, Absatzzahlen, ECall, Swiss-Editions u.v.m.

R 18

8 __ High-end-Umbau der Motorrad Martin GmbH

A2-Modelle

12 __ Der BMW-Spass beginnt mit 18 Jahren

Urban Mobility

14 __ Interview mit Dr. Markus Schramm zum Themenkomplex E-Mobilität

Modellübersicht

15 __ Alle BMW für 2022

Superbike

20 __ Heisse RR-Welt

Fernweh

22 __ Grosses GS-Abenteuer

Roadster

26 __ Fahraktiv im Wind

Heritage

28 __ Das R nineT-Universum

BMW-Events 2022

30 __ Von Arena bis Wüste

SAISONSTART-WETTBEWERB

Pünktlich zum Saisonstart lanciert BMW Motorrad Schweiz einen heissen Wettbewerb. QR-Code einscannen, mitmachen, und mit etwas Glück fahren Sie schon bald mit einer BMW Ihrer Wahl durchs Land!



Mitmachen & gewinnen — Die Tage werden zum Glück schon wieder länger, und in der Folge nimmt die Lust auf genussvolle Ausfahrten immer mehr zu. Wie wär's denn, wenn BMW Motorrad Schweiz Ihnen hierfür ein BMW-Modell Ihrer Wahl (aktuelles Sortiment, siehe S. 15) für eine Woche kostenlos zur Verfügung stellen würde? Wer beim Saisonstart-Wettbewerb mitmacht – einfach mit dem Smartphone oder dem Tablet den QR-Code links oben im Bild einscannen – hat reelle Chancen dazu. Als zweiter Preis winkt ein Motorradhelm nach Wahl aus dem offiziellen Fahrerausstattungsprogramm «BMW Motorrad Ride». Und für die Plätze 3 bis 10 gibt es je ein T-Shirt aus der Style-Kollektion von BMW Motorrad. Also: mitmachen und mit etwas Glück einen der tollen Preise abstauben! — **dc**



CLEVER: CRADLE

Geniale Idee — Naheliegender Doppelnutzen: Die Navi-Halterung (SA 272) auch für das Smartphone nutzen, sodass bei älteren Töff eine unmissverständliche Routenanweisung zur Verfügung steht. «ConnectedRide Cradle» heisst die Neuentwicklung, die diesen Wunsch erfüllt. Dank einstellbarer Haltearme finden verschiedene Smartphone-Grössen Platz, zudem wird das Handy geladen. Und dank App können sogar Fahrzeugdaten angezeigt werden. Preis: 260 Franken. — **FBN**

ANLASSER



32 SEITEN BMW MOTORRAD

Einen 32 Seiten starken Marken-Sonderdruck zu verfassen, ist mit viel Arbeit verbunden. Im Falle des vorliegenden BMW-Spezials aber insofern eine dankbare Aufgabe, als wir es mit einem unglaublich facettenreichen, innovativen und damit faszinierenden Hersteller zu tun haben, der in praktisch allen Segmenten aktiv ist. Hinzu kommen anregende Events (siehe S. 30), spannende News und Marktzahlen (ab S. 3) und natürlich die offiziellen Bekleidungslinien aus den Bereichen Ride und Lifestyle, die wir auf den nächsten Seiten an jeweils passender Stelle ebenfalls integriert haben. Die Herausforderung lag bei Recherche und Produktion also eher beim Fakt, sich aufgrund des limitierten Umfangs auf eine bestimmte Anzahl Themenfelder beschränken zu müssen. Als Highlights seien hier der atemberaubende R-18-Umbau von Patrick Martin (ab S. 8) oder das Interview genannt, das ich im BMW-Werk Berlin mit dem Leiter BMW Motorrad, Dr. Markus Schramm, zur Zukunft der urbanen Mobilität führen durfte. Aber auch unsere Charakterisierung ausgewählt, ab 18 Jahren fahrbaren A2-Modelle (S. 12), die Übersicht zur kompletten BMW-Motorrad-Palette (ab S. 15) oder unser Fokus auf die BMW-Roadster-Welt, die doch diverse Fahrertypen umfasst (S. 26). Ganz besonders angetan haben es mir aber die Abenteuer der GS-Reisenden Priscilla Troxler ab Seite 22. Viel Spass beim Lesen!

— DANIELE CARROZZA, CHEFREDAKTOR
daniele.carrozza@gallmedia.ch



22 •



26 •



28 •

Die abgebildeten Modelle enthalten teilweise Sonderausstattungen und Sonderzubehör, die nicht zum serienmässigen Lieferumfang gehören. Irrtümer und Änderungen von Konstruktionen und Ausstattung sowie Preisänderungen sind vorbehalten. Informieren Sie sich bei Ihrem BMW Motorrad Händler über die genauen Preise der in diesem Sonderdruck abgebildeten Produkte und Dienstleistungen.

M 1000 RR NICHT NUR FÜR KIDS

Tüftlerfreude: Dieses Lego-Modell im Massstab 1:5 besteht aus 1920 Einzelteilen und funktionierenden Baugruppen.



Wenige Tage noch, dann beginnt – am 1. März – der freie Verkauf im Spielwarenhandel des ersten Modells der BMW M 1000 RR als Lego-Technic-Bausatz im Massstab 1:5. Wer sich zum Kauf und Aufbau dieses einzigartigen Modells entschliesst, sollte über das dafür unerlässliche Tüftler-Gen sowie ausgeprägte Ausdauer verfügen: 1920 Einzelteile wollen bewältigt sein. Lohn vermutlich vieler Arbeitsstunden sind mehrere funktionsfähige Baugruppen: Dazu zählen das Dreiganggetriebe, die USD-Gabel und die Schwinge mit Federung sowie die Antriebskette. Zudem lässt das Dashboard die Wahl zwischen drei Darstellungsoptionen. Das Modell misst, korrekt zusammengesetzt, in der Länge 45,5 Zentimeter, erfordert also einen gewissen Platz auf dem Schreibtisch oder einen Ständer, auf dem es platziert werden kann. Der

mitgelieferte Rennständer sowie eine Boxentafel garantieren authentisches Rennsportflair. Der Preis für die Schweiz ist noch nicht fixiert. Lego hatte bereits einmal eine BMW im Technic-Programm: Die R 1200 GS Adventure bestand allerdings lediglich aus 603 Teilen und war für Jugendliche bis 16 gedacht. Die neue M 1000 RR wird erst für «ab 18-Jährige» empfohlen. Wer nicht bis 1. März warten kann: www.lego.com/bmw. Preis: 219 Franken. — FBN



BMW-ABSATZ IN DER SCHWEIZ TOP

Das Riesenplus bei den 125ern prägte die Gesamtstatistik 2021 in besonderer Weise.

Weiter aufwärts — So lässt sich das Fazit der Immatrikulationsstatistik 2021 aus BMW-Sicht formulieren. Beschränkt man sich auf Töff mit mehr als 125 ccm Hubraum, dann nehmen die Bayern Rang zwei ein, und zwar mit einem Plus von fast 8 Prozent. Die Boxer-GS hat es, wie gewohnt, wieder unter die Top 15 geschafft; voran die R 1250 GS mit 716 Einschreibungen auf Rang vier. Schon auf Rang sieben folgt die Adventure-Version mit 479 Stück, ein gigantisches Plus von 30 Prozent! Weitere wichtige BMW-Modelle in der Schweiz sind die F 900 R (280 Stück), die S 1000 R (246), die R 1250 RT (198) und die R 1250 R (125). Bestverkaufte NineT-Version ist die Pure (111) knapp vor der R NineT (106), bei der R-18-Baureihe führt die Basis (91), bei den XR-Modellen liegt die 1000er (238) nur knapp vor der 900er (193). Besonders stark zugelegt haben die RT (+164%) vor der S 1000 R (+144%) und der nineT Pure (+127%). — FBN



RENT A RIDE: GANZ SPONTAN ODER GEPLANT

Wieso nicht mieten? — Auf der hauseigenen Vermietungsplattform rentaride.com können Interessierte mit wenigen Klicks ein neuwertiges BMW-Motorrad und, falls benötigt, auch Fahrerausrüstung reservieren, um beispielsweise eine Ausfahrt mit Freunden zu unternehmen oder die Gelegenheit für eine ausgedehnte Probefahrt zu nutzen. Die Töff werden bei den BMW-Motorrad-Partnern von Experten ausführlich erklärt und in entspannter Atmosphäre übergeben. Wem also eine weite Fernreise aktuell zu heikel ist, der kann flexibel und unkompliziert bei Rent a Ride sein Traumbike vor Ort mieten. Das Angebot wird laufend ausgebaut und liegt im Segment der Motorradvermietungen inzwischen an der Spitze. — DH





HEISSE SWISS-EDITIONS MIT VOLLAUSSTATTUNG

Sie wollen die volle Ladung? Kein Problem. Bei den Swiss Editions der F 750 GS, der F 850 GS und der F 850 GS Adventure sind die vier attraktiven Ausstattungspakete Dynamik, Komfort, Aktiv und Touring von Anfang an mit an Bord.

Ob Neu- oder Wiedereinsteiger: Wer sich bei den Modellen BMW F 750 GS, F 850 GS oder F 850 GS Adventure für eine «Swiss Edition» entscheidet, erhält zu einem äusserst attraktiven Preis sämtliche der vier Ausstattungspakete

inbegriffen. Dazu gehören die Pakete Dynamik (LED-Scheinwerfer, Tagfahrlicht, Schaltassistent Pro), Komfort (Dynamic ESA, Keyless Ride, Zentralständer), Aktiv (Fahrmodi Pro, Griffheizung, Kofferhalter) und Touring (Tempomat, Vorbereitung für Navigationsgerät, bei der F 850 GS Adventure Zusatzscheinwerfer).

Die auch für kostenbewusste «Smart Buyer» höchst attraktive «Swiss Edition»-Aktion läuft bis zum 30. Juni 2022 (oder solange der Vorrat reicht). Die Preise: F 750 GS Swiss Edition ab 10 440 Franken, F 850 GS Swiss Edition ab 13 240 Franken und F 850 GS Adventure Swiss Edition ab 14 630 Franken. —FBN

SICHERE SACHE: ECALL

Als erster Hersteller realisierte BMW die Idee eines automatisierten Notrufs, der «im Falle des Falles» automatisch die Rettungskette aktiviert. Dabei nimmt der «intelligente Notruf» Kontakt zum BMW-Callcenter auf. Das System kann aber auch manuell ausgelöst werden. Durch einen eCall können Einsatzkräfte erwiesenermassen schneller an den Unfallort gelangen; die exakte Örtlichkeit inklusive Fahrrichtung wird automatisch übermittelt. Nach Eingang der Nachricht im Callcenter wird versucht, ein Gespräch – in der hinterlegten Sprache des Töfffahrers – aufzubauen. Dafür braucht der Fahrer kein Headset, weil Lautsprecher und Mikrofon fahrzeugfest rechts am Lenker verbaut sind. —FBN



CLEVER KOMMUNIZIERT

Intercom — BMW hat ein neues Kommunikationssystem entwickelt; es heisst «Fit-For-All» und ist ein Alleskönner. Fahrer und Sozjus können sich während der Fahrt austauschen, man kann telefonieren, Musik hören und über die Verbindung mit dem BMW-Motorrad-Navigator der anvisierten Route folgen. Fit-for-All lässt sich in nahezu jeden BMW-Helm integrieren und ist mit bereits existierenden BMW-Kommunikationssystemen kompatibel. Das System zeichnet sich durch ein schlankes Design, Funktionalität und einfache Bedienung mittels dreier Tasten aus. Störgeräusche werden automatisch unterdrückt. Der Lithium-Polymer-Akku hat eine Kapazität von 560 mAh und schafft damit eine Betriebszeit von bis zu acht Stunden.

Die Lautstärkeregelung ist in 20 Stufen möglich, die Ladezustandsanzeige erfolgt nach dem Einschalten durch Blinken einer weissen LED. Als Ladezeit gibt BMW 2,5 h an. Gewicht: 57,55 bis maximal 74,3 Gramm. —FBN



VISIONÄRE MOBILITÄT: BMW VISION AMBY



Emotional und rational zugleich: Das BMW Vision Amby gibt sich als Kreuzung zwischen Fahrrad und Motorrad und ist für urbane Bereiche gedacht.

Wer es gewohnt ist, in klaren Kategorien zu denken, muss sich jetzt anstrengen: Das BMW Vision Amby sprengt nämlich die Abgrenzung von Fahrrad und Motorrad. Optisch erscheint es auf den ersten Blick als Fahrrad, doch der zweite Blick offenbart typische Motorradmerkmale. Insgesamt liegt es mit seiner in 830 mm hohen Sitzbank und den fix montierten Fussrasten ergonomisch deutlich näher am Motorrad denn am Fahrrad. Die Reifen sind grobstollig, das 26-Zoll-Vorderad schmäler als das 24-Zoll-Hinterad – ebenfalls eine Töff-Eigenheit. Suggestiert wird damit, dass das Amby überall hin will und das auch kann. Die üppig dimensionierte Fahrradgabel lässt die Frontpartie besonders kraftvoll, fast schon

massiv erscheinen. Auf die Abstammung des Vision Amby weist eine U-förmige Lichtsignatur hin.

Beschleunigt wird das 65 Kilo wiegende Vision Amby à la Töff per Gasgriff; dabei sind drei Geschwindigkeitsstufen vorgegeben: 25, 45 und 60 km/h. Wer ein Vision Amby auf Pe-delec-Basis will, bei dem ständig getreten werden muss, damit der E-Motor Zusatzkraft bereitstellt, muss das parallel entwickelte i Vision Amby wählen (Bild unten).

Die beiden Fahrzeugseiten des Vision Amby sind zugunsten von besonderen Akzenten unterschiedlich gestaltet. Auf der rechten Fahrzeugseite treten drei türkisblaue Röhrchen sichtbar aus der Silhouette hervor und verweisen auf das elektrische Herz des Vision Amby. Die Zulässigkeit der drei möglichen Geschwindigkeitsstufen von 25, 45 und 60 km/h erkennt das Vision Amby dank der Geofencing-Technologie selbstständig; es unterscheidet verkehrsberuhigte Bereiche von Fahrradwegen und Überlandstrecken. In Abhängigkeit von der erlaubten Geschwindigkeit wird auch das erforderliche Kennzeichen sichtbar. Bei so viel Elektronik verwundert nicht, dass das Starten des Vision Amby nur mithilfe des Smartphones möglich ist. Es kann in seiner Halterung auch geladen werden. —FBN



Eine sportliche Silhouette und extrem filigrane Speichen sind Kennzeichen des BMW i Vision Amby, eines feinen Highspeed-Pe-delec für Urbanisten.

JUGEND IM VISIER: CE 02

BMW CE 02 — Nicht weniger ungewöhnlich für ein BMW-Zweirad als der kürzlich präsentierte Scooter CE 04 ist dessen kleinerer Bruder CE 02, der sich allerdings noch im Stadium eines Conceptbikes befindet. Das Concept CE 02 soll weder ein Roller noch ein klassisches Motorrad sein, sondern will Vorreiter einer neuen urbanen Mobilität sein. Zielgruppe sollen – neu für BMW – schon die 16-Jährigen sein. Passend zum Führerschein A1 ist die Leistung auf 11kW/15 PS limitiert, das Gewicht beträgt 120 Kilo. Bei 90km/h Höchstgeschwindigkeit soll die Reichweite 90 km erreichen. Nach Meinung der bayerischen Designer verkörpert das Concept CE 02 «jugendliche Freiheit und Unbeschwertheit ähnlich einem Skateboard auf zwei Rädern». —FBN



SCHWARZES GOLD

Grip — Für die BMW R 1250 GS wie auch für die sportliche S 1000 RR und die S 1000 R haben Metzeler und Pirelli neue Reifen entwickelt. Für die Vierzylinder-Töff stellt nun der Diablo Rosso Corsa IV das Top-Produkt dar; er ist nach Überzeugung von Pirelli die richtige Wahl für alle, die einen dynamischen Fahrstil auf kurvenreichen Strassen wie auch auf dem Track lieben. Für die Boxer-GS ist der neue Metzeler Tourance Next 2 das bayerisch-italienische Nonplusultra für die Strasse; für den On-/Off-Betrieb gibt es den neuen Karoo 4. Verbesserungen sieht der Hersteller beim Trocken- und Nassgrip, einer verkürzten Aufwärmphase und höherer Leistung über die gesamte Lebensdauer. Das gilt übrigens auch für den Karoo 4. —FBN



Metzeler Tourance Next 2 (li.) und Pirelli Diablo Rosso Corsa IV.

BMW K 1600: EURO 5 UND MEHR DREHMOMENT

K 1600-Modelle | R 1250 RS | R 1250 RT



Zusammen 642 PS und 1415 kg (v.l.): Bagger K 1600 B, die dynamische K 1600 GT, die feine K 1600 Grand America und die edle K 1600 GTL.



Sowohl von aussen als auch von innen sehenswert: Die Front der K 1600-Modelle beeindruckt mit schlichtgekonnten Linien sowie feinsten Technik.



Aktuelle Preise zu den hier thematisierten Modellen und Dienstleistungen erhalten Sie via diesen QR-Code.

Der Reihen-Sechszylindermotor stellt seit mittlerweile zehn Jahren die Krönung des BMW-Triebwerksbaus dar. Für die Saison 2022 und die folgenden Jahre wurde das auch akustisch seit jeher extrem eindrucksvolle Triebwerk gründlich überarbeitet: Dank gesteigertem Drehmoment – jetzt sind 180 Nm geboten – ist der Antritt über den gesamten Drehzahlbereich noch kraftvoller; zudem gibt es jetzt eine Motorschleppmomentregelung, zwei Klopfensensoren, vier statt wie bisher zwei Lambdasonden sowie eine komplett neue Motorsteuerung. Lohn der Mühen sind vorbildliche Emissionswerte, beste Laufruhe und höchste Laufkultur des Sixpacks. Serienmässig in allen vier Modellen wird das elektronische Fahrwerk Dynamic ESA in seiner «Next Generation»-Form mit vollautomatischem Beladungsausgleich geliefert. Auch die neuen Voll-LED-Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht sind serienmässig. Zudem setzen die vier 1600er Massstäbe in puncto Connectivity: Das 10,25 Zoll grosse TFT-Display beherrscht alle Feinheiten inklusive Routenplanung und Kartennavigation sowie Komforttelefonie mit erweiterter Smartphone-Anbindung, wobei es sogar ein klimatisiertes

Smartphone-Fach mit USB-C-Lademöglichkeit gibt. Das neue Audiosystem 2.0 arbeitet nun auf der Basis von DAB+ und bietet sogar DAB-FM following, justiert das Empfangssignal also automatisch ständig nach.

K 1600 GT und GTL – äusseres Kennzeichen ist das voluminöse Topcase – gibt es in einer Basisvariante sowie einer auf besondere Eleganz ausgelegten Variante «Option 719». Dazu kommt eine unübersehbare «Style Sport»-Variante der GT und eine «Style Exclusive» der GTL. K 1600 B und Grand America sind jeweils als Basisvariante, als «Style Exclusive» und als «Option 719 Midnight» zu haben. Bei Letzterer wird ein aussergewöhnliches Wassertransferdruckverfahren in Handarbeit angewendet, um das Thema «Galaxie» umzusetzen. Die Aufpreise für den Sonderlack liegen bei 2750 (B) bzw. 2810 Franken (Grand America). Die Grundpreise der insgesamt üppig ausgestatteten Modelle betragen Fr. 27 150.– für die besonders dynamische K 1600 GT, Fr. 29 350.– für die Sozios-Sänfte K 1600 GTL, Fr. 27 100.– für den vergleichsweise zierlichen Bagger K 1600 B und Fr. 31 040.– für den Luxusliner Grand America. —FBN

R 1250 RS: Auch für den Trackday fit

Das zusätzliche S in der Modellbezeichnung macht den Boxer-Roadster R 1250 R zu einem der wenigen klassischen Sporttourer, die es aktuell auf dem Töffmarkt noch gibt. Die stärker zum Vorderrad orientierte Sitzposition vermittelt noch mehr Gefühl für die Front, die höhenverstellbare Scheibe erhöht zugleich den Langstreckenkomfort. Die Leistung von 136 PS verleiht der RS in Verbindung mit dem massigen Drehmoment von 143 Nm Souveränität wie Spritzigkeit, denn der Boxer ist von einst unvorstellbarer Dynamik, Drehfreude und Laufkultur beseelt. Das präzise wie komfortable Fahrwerk und die feine Ergonomie spielen samt Top-Technik wunderbar mit. Ab 16 030 Franken.



R 1250 RT: Komfort auf die Spitze getrieben

Wer die 279 Kilo wiegende R 1250 RT in Augenschein nimmt, glaubt ihr auf Antrieb jedes Komfortversprechen. Besondere Fahrdynamik dürfte ihr von Nichtkennern ihrer Fähigkeiten kaum zugeschrieben werden. Wer aber eine RT an der langen Leine laufen lässt, kommt aus dem Grinsen nicht heraus: Die Kombination aus allerfeinstem Fahrkomfort und hoher Dynamik, präzisiertem Handling und gelungener Ergonomie ist schlicht einmalig. Der bullige Boxer egalisiert die Masse, das Hightech-Fahrwerk samt Dynamic ESA agiert als fliegender Teppich. Und die riesige, elektrisch justierbare Scheibe lässt die bestens gebettete Sozia alle Tempo-Ressentiments vergessen. Ab 20 930 Franken.



MAL RAD...IKAL

High-End-Umbau von Patrick Martin

Zum grossen Motor passt ein grosses Rad, dachte BMW-Händler Patrick Martin. Er baute den R 18 Big Wheel Bobber. So was geht schneller, als man denkt. Auch weil BMW den Über-Cruiser von Beginn weg als Umbauobjekt konzipiert hat.

— Text: Daniel Riesen — Fotos: zvg

Jedes Motorrad ein Unikat. Dieses in Zeiten industrieller Töffherstellung romantische Ideal treibt so manchen Besitzer eines edlen Stahlrosses um. Das wusste BMW natürlich, als man daran ging, den Monster-Cruiser R 18 zu entwickeln. Zwei Dinge waren für die Macher von Beginn weg klar. Dieser Koloss von Boxermotor wird nach und nach eine ganze Modellreihe bestücken. Und: Die Grundkonstruktion soll so beschaffen sein, dass Customizer an ihrer Arbeit nicht verzweifeln.

BMW erklärt die umbaufreundliche Architektur so: «Die R 18 verfügt über einen leicht abnehmbaren Heckrahmen und einen einfach zu demontierenden Lacksatz. Durchdacht angelegte Schnittstellen für die Hydraulikleitungen

von Bremse und Kupplung sowie den Kabelbaum erlauben zudem die völlig problemlose Montage höherer oder niedrigerer Lenker in Verbindung mit passenden Hydraulikleitungen und Kabelsträngen.» Die sichtbaren Ventildeckel (Zylinderkopfhauben) und die Heldenbrust (Motorgehäusedeckel) sitzen ausserhalb des Ölraums und lassen sich entsprechend leicht wechseln.

Naheliegender, dass BMW die eigene Steilvorlage dazu nützt, werkseitig zahlreiche Customizing-Teile anzubieten. Die Wuchtbrumme R 18 kann aber weiter individualisiert werden. Den dazu gehörigen Wettbewerb haben die Bayern



CONTEST AB WERK

Der Umbau-Wettbewerb

Die BMW R 18 ist schon in ihrer im Jahr 2020 präsentierten Urform ein Hingucker. Dennoch lädt sie wie auch ihre drei R-8-Schwester zur weiteren Individualisierung geradezu ein. Wie schon für die R nineT schrieb BMW Motorrad für den Big-Boxer in Deutschland einen Umbau-Wettbewerb aus: 19 Markenvertretungen machten mit, rund 6000 Fans gaben über diverse Social-Media-Kanäle (#soulfuel) ihre Stimmen ab. Als Sieger ging die Martin GmbH hervor.



Aktuelle Preise zu den hier thematisierten Modellen und Dienstleistungen erhalten Sie via diesen QR-Code.

DIE SERIEN-MODELLE



Den Anfang machte Ende 2020 die «pure», dennoch sehr opulente R 18. Ihr 1802 ccm grosser Zweizylinder-Boxer ist ein Monument, die Formgebung überzeugt durch geschickt gewählte historische Bezüge und viele edle Details, ohne sich anzubiedern. Ab 22 250 Franken.



Stilvoll touren lässt sich mit der im Frühjahr 2021 folgenden R 18 Classic. Kennzeichen sind die abnehmbare Scheibe, der Doppelsitz und die seitlichen Gepäcktaschen sowie die horizontale Dämpferanlage. Dazu kommt ein Speichenvorderrad. Ab 24 440 Franken.



Ganz grosses Kino stellt die Instrumentierung der nagelneuen R 18 B dar, im Stil eines klassischen Bagger gehalten. Lenkerfeste Verkleidung, Seitenkoffer, Alu-Räder; gut geeignet zum luftig-lustigen Touren. Besonders edel: die Version «Option 719». Ab 28 520 Franken.



Mit ihrem Ab-Preis von 29 520 Franken und 427 Kilo (plus 29 kg zur R 18 B) liegt die Transcontinental-Variante im Quartett der vier Jubel-Bayern ganz vorne. Prima Komfort, feiner Windschutz, reichlich Platz, edles Audio. Voll veredelt über 40 000 Franken.

gleich selbst aufgelegt. Zufall hingegen dürfte sein, dass ein bayrischer Familienbetrieb den Contest gewann. Bisher waren Patrick Martin und sein Team auf Umbauten von GS- und R-nineT-Modellen spezialisiert, und auch an der S 1000 RR legen sie gern Hand an. Als die R 18 dann aber 2020 auf den Markt kam, hatte Patrick Martin schon bald einige Teile gefertigt und nach wenigen Monaten ein erstes Custombike beisammen.

Der Big Wheel Bobber

Als BMW Motorrad Deutschland diesen Wettbewerb ausschrieb, zögerte Patrick Martin keine Sekunde. Im Auge hatte er das 2019 vorgestellte R 18 Concept, dieses schon ein Bobber. In der bayrischen Variante «mussten es die grössten Räder sein, die man kaufen kann», was in diesem Fall Schmiederäder von Roland Sands im Format 21 und 18 Zoll bedeutete, was in den Namen «Big Wheel Bobber» mündete. Front- und Heckfender sowie der Lenker sind Eigenkonstruktionen der Martin GmbH, die Auspuffanlage stammt vom schwäbischen Spezialisten Hubert Sommer (Hattech).

«Sie klingt gut, und sie fährt sich gut», freut sich der Erbauer – die Montage hat Patrick Martin, inklusive Videodrehs, an einem Wochenende erledigt. «Ich werde mir bestimmt eine R 18 bauen, für die Sonntagnachmittagsrunde.» Der Big Wheel Bobber hingegen steht – Stand Redaktionsschluss – zum Verkauf. Für 43 990 Euro.



Passende Heritage-Bekleidung aus der Ride-Kollektion von BMW: Helm Grand Racer Silverst. (845.-), Jacke PureBoxer (1300.-), Hose RoadCrafted (425.-), Stiefel Pankow (425.-), Handschuhe PureBoxer (165.-).



Ich fahr eine GS Supermoto. Aber diese R 18 macht echt Spass!»

PATRICK MARTIN



Patrick Martin führt gemeinsam mit seinem Bruder den Familienbetrieb BMW Martin in dritter Generation.



ANIMATION AUF ZWEI RÄDERN

Für die R 18 gibt es viele Customizing-Teile direkt ab Werk. Clever kombiniert, verpassen sie dem Bike eine komplett neue Identität. Eine Auswahl.



Dieser Bobber-Umbau setzt sich ausschliesslich aus über den BMW-Fachhandel erwerbbaaren Originalzubehörfteilen zusammen. Zu nennen wären etwa der in den USA bei Mustang Seats gefertigte Sitz. Der «Solo Hommage Seat» wirkt freischwingend und besteht aus robustem schwarzem Sattelleder. Ein mächtiges Geweih ist der extrem breite und niedrige Rohrlenker. Er kommt mit Montagekit, während die Spiegel dem «Machined»-Zubehörtteilprogramm von BMW Motorrad entstammen. Schön auch, dass sich – dank des leicht abnehmbaren Heckrahmens der R 18 – die Heckpartie des Bikes mit einem besonders radnahen Hinterrad-Fender bestücken lässt. Dazu gibt's natürlich den passenden Kennzeichenhalter.



Die Verwandlung von einer Standard-R18 zum Big Wheel Bobber basiert auf eigenen Teilen sowie Customparts wie den Schmiederädern von Roland Sands. Der Umbau war dann ein Weekend-Job.



Motto des Customizing Contest: Cool ist nur, was legal auf die Strasse darf. Tut der Big Wheel Bobber.



Selbst ein Apehanger-Lenker mit Spezialspiegeln lässt sich dank konstruktiver Vorkehrung leicht montieren. Damit gelingt nun wirklich jeder Auftritt. Dazu passt der minimalistische Scheinwerfer, dessen «2 Tone Black»-Ziering aus eloxiertem Aluminium besteht und entsprechend hochwertig anmutet. Ebenfalls «2 Tone Black» heisst der Aluminium-Radsatz in 3,50 x 21 Zoll vorn und 5,50 x 18 Zoll hinten. Wie gigantisch das 21-Zoll-Rad vorn im echten Leben wirken muss, illustriert der Grössenunterschied zur Bremsscheibe. Alternativ steht auch ein Satz mit 3,00 x 19 respektive 5,00 x 16 Zoll im Angebot. Sehr passend wirken auch die beiden «Ofenrohr»-Auspuffdämpfer namens Tapered von Vance & Hines und die farblich ebenfalls dezenten Zylinderhauben «2 Tone Black».

WILLKOMMEN

BMW-Modelle mit 35 kW ab 18 Jahren

Wer sagt denn, BMW sei eine Marke nur fürs konsolidierte Alter? Das Gegenteil ist der Fall: Ab 18 Jahren hat man bei den Bayern über praktisch alle Segmente eine grosse Auswahl spannender Modelle. Hier einige Beispiele mitsamt Charakterisierung.

— Text: Ulf Böhringer, Tobias Kloetzli — Fotos: Werk



BMW F 900 R

Ab Fr. 9900.–

2-Zylinder-Reihenmotor / 211 kg vollgetankt

Glückwunsch an alle, die auf einer BMW F 900 R ihre Töff-Karriere starten dürfen! Der Mittelklasse-Roadster ist auch in seiner leistungsreduzierten Version ein handliches und leicht handhabbares Motorrad. Es ist gut ausbalanciert und weist eine ausgewogene Leistungsentfaltung auf, zudem schaltet und kuppelt es sich ohne nennenswerten Kraftaufwand. Wer anfänglich noch Probleme mit der Sitzhöhe hat, sollte für die erste Saison eine niedrigere Sitzbank in Erwägung ziehen. Diese Investition ist deutlich günstiger als ein allfälliger Umfaller.



Passende A2-Bekleidung aus der Ride-Kollektion von BMW:

- Helm: System 7 Carbon Evo (815.–),
- Jacke: Furka (1075.–),
- Hose: Furka (750.–),
- Stiefel: CruiseComfort GTX (280.–),
- Handschuhe: Furka GTX (195.–).



BMW G 310 R

Ab Fr. 5730.–

1-Zylinder-Motor / 164 kg vollgetankt

Unter 165 Kilo wiegt die G 310 R – leichter lässt sich das Töfffahren für einen Einsteiger kaum darstellen. Anders als bei den grossvolumigeren Zweizylindermodellen der A2-Klasse muss man den 313 Kubikzentimeter kleinen Einzylindermotor stets gut auf Drehzahl halten, um adäquat vorwärtszukommen –

zwar beherrscht der Single auch niedrige Drehzahlen, aber er zieht dann halt «die Wurst weniger rabiat vom Teller». Umso leichter lässt sich der kleine Roadster einlenken. Ein hübsch gezeichneter, gutmütiger und extrem leicht handhabbarer Einsteiger-Töff, der auch mit offener Lizenz noch viel Spass macht.



Aktuelle Preise zu den hier thematisierten Modellen und Dienstleistungen erhalten Sie via diesen QR-Code.



F 750 GS

Ab Fr. 10 290.–

2-Zylinder-Reihenmotor
227 kg vollgetankt

Das bei der F 900 R Gesagte gilt auch für die Mittelklasse-GS mit dem Twin. Er hängt fein am Gas, zieht gut durch und lässt nichts vermissen, was man zum «Spass beim Töfffahren» zählt. Bei der 750er ist die Leistungseinbusse zur offenen Version geringer, die Sitzhöhe ist deutlich niedriger. Das kann man mithilfe einer anderen Sitzbank oder gar der Tieferlegung zwar kompensieren, ist aber aufwendiger. Insgesamt stellt die F 750 GS auch wegen ihrer aufrechten Sitzposition das am besten geeignete Angebot für engagierte Einsteiger dar.

Ein ausgewachsener luftgekühlter Boxer in den Händen eines A2-Piloten ist schon eine exklusive Sache. Einfach macht das Handling das leicht beherrschbare, durchzugsstarke Triebwerk; auch die Sitzhöhe ist mit 805 mm sehr okay. Weil auch die Ergonomie stimmt und das Gewicht sogar acht Kilogramm unter dem der F 750 GS liegt, spricht unter A2-Gesichtspunkten nichts gegen die Nutzung einer «Pure» durch weniger erfahrene junge Leute. Eine eventuelle Sozia sollte allerdings schon sehr schlank sein, denn der hintere Sitz ist mehr als knapp geschnitten.



BMW R nineT Pure

Ab Fr. 14 210.–

2-Zylinder-Boxermotor
219 kg vollgetankt

Der «Big Boxer», nominell 91 PS stark, lässt sich tatsächlich auf 48 PS bringen, wobei das Drehmoment noch immer gewaltige Dimensionen erreicht. Auch das Gewicht von 345 Kilo erfordert einen bedacht-samen Umgang. Als Vorteil zählt die niedrige Sitzhöhe, weil die Füße leicht Bodenkontakt finden. Wer eine R 18 oder auch die Classic-Version als ersten Töff wählt, benötigt ein ausgeprägtes Selbstvertrauen – mit einer «Pure» oder F 750 GS verläuft die Lernkurve vermutlich steiler.



BMW R 18

Ab Fr. 22 250.–

2-Zylinder-Boxermotor
ab 345 kg vollgetankt

FÜHRERSCHEINKLASSE A2

Einordnung, Voraussetzungen, Weg zum Führerausweis

Ab 18 Jahren dürfen Einsteiger Motorräder der Kategorie A2 (in der Schweiz offiziell «A beschränkt» genannt) fahren mit einer Leistung von maximal 35 kW bzw. 48 PS. Dies unabhängig davon, ob sie zuvor bereits 125er (Kategorie A1) gefahren sind. Gedrosselte A2-Motorräder dürfen in ungedrosseltem Zustand 70 kW (95 PS) nicht überschreiten. Aus diesem Grund bieten verschiedene Hersteller stärkere Modelle auch in einer 70-kW-Version an, die für die Führerscheinklasse A2 gedrosselt werden kann.

Der Direkteinstieg ab 25 Jahren in die nicht leistungsbeschränkte Kategorie A ist seit 2021 nicht mehr möglich. Wer einen Sehtest gemacht, den Nothelferkurs absolviert und die Theorieprüfung bestanden hat (für Besitzer der Führerscheine A1 und B nicht nochmals

erforderlich), kann beim Strassenverkehrsamt den Lernfahrausweis beantragen. Mit diesem darf dann ohne Begleitperson mit einem «L» gefahren werden. Innerhalb der ersten 4 Monate muss jedoch eine praktische Grundschulung von 12 Stunden absolviert werden («A1»-Besitzer: 6 Stunden). Dann wird der Lernfahrausweis um 12 Monate verlängert. Hat man die nötige Routine, kann die Führerprüfung abgelegt werden. Das A2-Prüfungsfahrzeug muss allerdings einen Hubraum von mindestens 400 Kubikzentimetern aufweisen. Zwei Jahre nach bestandener Führerprüfung kann der Lernfahrausweis der unbeschränkten Kategorie A beantragt und mit dem entdrosselten A2- oder auch einem kräftigeren Motorrad die Prüfung abgelegt werden.

E FÜR DIE CITY

Urbane Elektromobilität

Wer sich von BMW eine Elektro-GS erwartet, wird wohl noch lange enttäuscht werden. Die E-Mobilität dürfen die Bayern aber keineswegs verschlafen, mit den Stromern wollen sie vorerst die Städte erobern. Erklärungen zum Thema vom BMW-Chef.

— Text: Daniel Risen — Interview: Daniele Carrozza — Fotos: Werk

Während im Automobilsektor Elektrofahrzeuge gerade die Charts erobern, ist das Bild bei den Zweirädern uneinheitlich. E-Bikes der Sorte Pedelec (mit Pedalen) boomen, E-Roller kommen ebenfalls gut voran, derweil E-Töff weiterhin eine kleine Nische besetzen. Das wird aus Sicht von BMW Motorrad auch noch einige Jahre so bleiben. Weil die Akkus in der nötigen Grösse nur schwer in einen schönen Töff passen und sehr viel kosten. Hingegen sieht BMW dort, wo die Vernunft einen höheren Stellenwert hat als der reine Fahrspass (und die Reichweite), viel Potenzial. Mit dem C evolution haben die Bayern vorgelegt und den Strom-Roller in überschaubaren Stückzahlen verkauft (zwischen 2014 und 2021 weltweit gut 8000 Stück). Daran knüpfen sie ab kommendem Frühling mit dem CE 04 an, einem E-Grossroller, der gerade für Agglomerationspendler interessant werden dürfte. Auch weil er weniger kostet als ähnlich leistungsfähige Scooter der Konkurrenz mit Verbrenner (den ähnlich positionierten C 650 hat BMW ausrangiert). Apropos Kosten: Dank der günstigen Tankstelle namens Steckdose kosten 100 km mit dem CE 04 etwa 2 Franken. Zurückhaltung bei E-Töff, «Gas geben» bei E-Scootern scheint durchaus Sinn zu machen. Ein paar Fragen an den Chef von BMW Motorrad, Dr. Markus Schramm, hatten wir – anlässlich des Produktionsstarts des CE 04 in Berlin – dann aber doch.

— Welches Ziel verfolgt BMW mit dem CE 04? Und wie sieht generell die BMW-Strategie im Bereich Elektromobilität aus?

— Für uns stellt der CE 04 den nächsten konsequenten Schritt hin zur emissionsfreien urbanen Mobilität bei BMW Motorrad dar. Eine Mobilität, bei der die Emotionen nicht zu kurz kommen. Mit einem Wert von 2,6 s von 0 auf 50 km/h hängt man beim Ampelstart so gut wie jeden ab. Wir haben den Anspruch, dass wir in der Elektromobilität Design- und Innovationsführer sind. Wir wollen mit Pioniergeist die Zukunft gestalten. Im Bereich Zweirad gibt es, anders als bei den Autos, keine regulatorische Zwangsjacke. Andererseits fehlen aber auch die finanziellen Anreize, die für E-Autos in vielen europäischen Ländern bestehen. Dennoch halten wir klar fest, dass künftig alle BMW-Zweiräder für den Einsatz im urbanen Raum elektrifiziert sein werden, und dies im Neuheitenrhythmus von allen 18 bis 24 Monaten. Ab 2025 werden wir weitere Segmente von BMW Motorrad Schritt für Schritt elektrifizieren. Für den Erfolg dieser Strategie



BMW CE 04 im All-in-One-Paket

CE 04 fahren zum Tagespreis eines Kafi (Fr. 4.60 bei einer Monatsrate von Fr. 139.–)? Das geht! Wobei das attraktive All-in-One-Leasing-Paket von BMW auch noch Service, Garantieverlängerung auf 5 Jahre und ein ChargeNow-Guthaben von 100 Franken umfasst. Exakte Preise und Leasing-Berechnung via Konfigurator auf www.bmw-motorrad.ch



SPORT



BMW M 1000 RR

4-Zylinder-Reihenmotor
Leistung 156 kW (212 PS)



BMW S 1000 RR

4-Zylinder-Reihenmotor
Leistung 152 kW (207 PS)



BMW R 1250 RS

2-Zylinder-Boxermotor
Leistung 100 kW (136 PS)

TOUR



BMW K 1600 GA ★

6-Zylinder-Reihenmotor
Leistung 118 kW (160 PS)



BMW K 1600 GT ★

6-Zylinder-Reihenmotor
Leistung 118 kW (160 PS)



BMW K 1600 GTL ★

6-Zylinder-Reihenmotor
Leistung 118 kW (160 PS)

TOUR



BMW K 1600 B ★

6-Zylinder-Reihenmotor
Leistung 118 kW (160 PS)



BMW R 1250 RT

2-Zylinder-Boxermotor
Leistung 100 kW (136 PS)

ADVENTURE



BMW R 1250 GS

2-Zylinder-Boxermotor
Leistung 100 kW (136 PS)



BMW F 850 GS Adventure

2-Zylinder-Reihenmotor
Leistung 70 kW (95 PS)



BMW R 1250 GS Adventure

2-Zylinder-Boxermotor
Leistung 100 kW (136 PS)



BMW F 900 XR

2-Zylinder-Reihenmotor
Leistung 77 kW (105 PS)



BMW F 750 GS

2-Zylinder-Reihenmotor
Leistung 57 kW (77 PS)



BMW S 1000 XR

4-Zylinder-Reihenmotor
Leistung 121 kW (165 PS)



BMW F 850 GS

2-Zylinder-Reihenmotor
Leistung 70 kW (95 PS)



BMW G 310 GS

1-Zylinder-Motor
Leistung 25 kW (34 PS)

HERITAGE



BMW R 18

2-Zylinder-Boxermotor
Leistung 67 kW (91 PS)



BMW R 18 Classic

2-Zylinder-Boxermotor
Leistung 67 kW (91 PS)



BMW R 18 B

2-Zylinder-Boxermotor
Leistung 67 kW (91 PS)



BMW R 18 Transcontinental

2-Zylinder-Boxermotor
Leistung 67 kW (91 PS)



BMW R nineT Pure

2-Zylinder-Boxermotor
Leistung 80 kW (109 PS)



BMW R nineT

2-Zylinder-Boxermotor
Leistung 80 kW (109 PS)



BMW R nineT Scrambler

2-Zylinder-Boxermotor
Leistung 80 kW (109 PS)



BMW R nineT Urban G/S

2-Zylinder-Boxermotor
Leistung 80 kW (109 PS)

ROADSTER



BMW F 900 R

2-Zylinder-Reihenmotor
Leistung 77 kW (105 PS)



BMW R 1250 R

2-Zylinder-Boxermotor
Leistung 100 kW (136 PS)



BMW S 1000 R

4-Zylinder-Reihenmotor
Leistung 121 kW (165 PS)



BMW G 310 R

1-Zylinder-Motor
Leistung 25 kW (34 PS)

URBAN



BMW C 400 X

1-Zylinder-Motor
Leistung 25 kW (34 PS)



BMW C 400 GT

1-Zylinder-Motor
Leistung 25 kW (34 PS)



CE 04

Elektromotor
Nennleistung 15 kW (20 PS)
Maximalleistung 31 kW (42 PS)

★ **Neu**

● **A2** – Diese Modelle sind auch als 35-kW-Version (48 PS) verfügbar.



Aktuelle Preise zu den hier thematisierten Modellen und Dienstleistungen erhalten Sie via diesen QR-Code.

müssen unsere Fahrzeuge genügend Reichweite bieten, aber auch die Ladeinfrastruktur muss entsprechend wachsen.

— **Wann wird BMW Motorrad in ihrem Kernsegment mit der Elektrifizierung beginnen?**

— Denkt man an Motorräder für lange Touren oder fürs Fahren in abgelegenen Gebieten, wird sich die batterieelektrische Mobilität wohl noch lange nicht durchsetzen. Hier sehen wir grosse Chancen mit E-Fuels. Zumal damit die bestehende Flotte mit Verbrennungsmotoren auf einen Schlag klimaneutral betrieben werden könnte.

— **Zurück zum CE 04: Welches sind die wichtigsten Zielmärkte, und wird der CE 04 weiter ausschliesslich in Berlin produziert?**

— Den CE 04 werden wir in 28 Ländern mit Fokus Europa, China und Japan lancieren. Wir sind zuversichtlich, dass dieses Fahrzeug unsere Wachstumsstrategie in diesen Märkten unterstützen wird. Der Produktionsstandort ist bis auf Weiteres das BMW-Werk in Berlin. Hier wollen wir den CO₂-Ausstoss bis 2030 um 80 Prozent reduzieren. Damit geht der «CO₂-Rucksack» für den CE 04 auf

14 Gramm pro gefahrenen Kilometer runter. Der Rest hängt dann vom möglichst klimafreundlichen Strommix ab. Die CO₂-Bilanz ist bei einem E-Scooter aber auf jeden Fall besser als bei einem E-Auto.

— **Wäre ein Beitritt ins Swapable Batteries Motorcycle Consortium, wo Honda, Yamaha, KTM und Piaggio drin sind, denkbar?**

— Für uns ist das kein Thema, einerseits aus technischen Gründen. Das Consortium setzt auf Niedrigvolt-Elektromobilität. Wir haben aber auch inhaltlich Vorbehalte. Bei Tauschstationen in Asien sieht man, dass das Konzept von den Kunden nicht im erhofften Umfang angenommen wird. In unserem Fall kommt hinzu, dass die meisten Premium-Kunden über eine Lademöglichkeit zu Hause verfügen und dies für den Verkehr in der Stadt und in der Agglomeration reicht.

— **Werden der CE 04 und künftige BMW-E-Roller wie seinerzeit der C1 auch beim BMW-Automobilhändler im Angebot stehen?**

— Wir erachten die Grösse unseres Händlernetzes eigentlich schon als optimal. Weltweit sind ungefähr ein Drittel davon kombinierte Händler, die also auch Autos anbieten. Einen weitergehenden Einbezug der BMW-Autohändler wie seinerzeit beim Dachroller C1 sehen wir als nicht notwendig.



Dr. Markus Schramm (58) ist seit 2018 Leiter BMW Motorrad. Der Aachener übte davor bereits diverse Tätigkeiten bei BMW aus. Zuletzt war er mehrere Jahre Leiter der Strategieabteilung der BMW Group, erarbeitete also Wege in die Zukunft. Privat ist der passionierte Marathonläufer verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder. Bereits als Jugendlicher fuhr der Zweimetermann rasant Motorrad.



Aktuelle Preise zu den hier thematisierten Modellen und Dienstleistungen erhalten Sie via diesen QR-Code.



DIE ABRÄUMERIN

BMW M 1000 RR / S 1000 RR

Die BMW M 1000 RR markierte in unserem grossen Superbike-Vergleich im vergangenen Oktober eindeutig die Spitze unter den damals verfügbaren Powerbolzen. Kein anderes Bike lässt sich so leicht so schnell fahren, stellten die fünf Tester fest.

— Text: Ulf Böhringer — Fotos: Thomas Maccabelli, Werk



Die S 1000 RR, 2019 total überarbeitet, ist zwar der M-Version unterlegen, führt aber in der Preis-Leistungs-Relation die Rangliste klar an.



Aktuelle Preise zu den hier thematisierten Modellen und Dienstleistungen erhalten Sie via diesen QR-Code.

Zwölf Jahre ist es her, dass die damals vollkommen neue BMW S 1000 RR die seinerzeit ziemlich dröge gewordene Superbike-Serienwelt mit einem Start-Ziel-Sieg aufgemischt hat. Ihre auf Hochtechnologie und Ausgewogenheit beruhende Kompetenz führte zu neuer Attraktivität des Segments, weil alle Hersteller gezwungen waren, an der ersten Super-sport-BMW der Historie Mass zu nehmen.

Ähnliches passiert derzeit erneut, allerdings auf einem viel höheren technischen Niveau als damals. Jetzt setzt die 2021 eingeführte M 1000 RR neue Massstäbe punkto Fahrbarkeit und Schnelligkeit, obwohl sie mit 212 PS nicht über die stärkste Motorisierung verfügt. Dass Antriebspower keineswegs alles ist, zeigt bekanntlich auch die Yamaha R1M, die dank ihrer Handlichkeit und Ausgewogenheit zu den schärfsten Verfolgerinnen der BMW gehört. Dazu zählen zudem – wenn auch mit

kleinen Abstrichen – die Aprilia RSV4 Factory und die Honda Fireblade SP. Mit Preisen von 27 000 bis 29 000 Franken sind die drei nur um etwa 20 Prozent teurer als die ab 33 200 Franken kostende M 1000 RR. Wer zu günstigeren Preisen eine BMW pilotieren will, kann auch das: Die S 1000 RR mit 207 PS ist schon ab 19 900 Franken zu haben; verstecken muss sie sich im Feld der internationalen Konkurrenz keineswegs.

Die erste Geige spielt allerdings ganz klar die M 1000 RR. In ihrem ersten Jahr am Weltmarkt wurden von ihr sage und schreibe 969 Exemplare auf die Märkte gebracht. Auf die kleine Schweiz entfielen 53 Stück, stolze 5,5 Prozent. Die Besonderheiten des ersten M-Töff der bayerischen Marke sind zahlreich: Mit 192 Kilogramm liegt ihr Gewicht um die zehn Kilo unterhalb des Wettbewerbs, mit Carbonrädern, sieben Fahrprogrammen und ausgeklügelten, auf Track- wie Strassenbetrieb abge-



Scott Redding (o.) und Michael van der Mark bilden BMWs WSBK-Team für 2022. Redding siegte auf Ducati sieben Mal und finishte auf Rang 3, v. d. Mark (sechster) holte auf der BMW einen SP-Sieg und zwei dritte Plätze.

stimmten Assistenzsystemen bietet sie echte High-tech-Finessen. Der hochpotente Inline-Four dreht sagenhafte 15100 Touren, liefert aber seine 113 Nm schon bei 11000/min ab. Die Messungen im Rahmen unseres Vergleichstests bescheinigten der Bayerischen eine günstig verlaufende Drehmomentkurve insbesondere im unteren und mittleren Bereich. Herausragend ist beispielsweise der Durchzug von 50 auf 100 km/h mit unter vier Sekunden; keine der Konkurrentinnen benötigt dafür weniger als fünf Sekunden. Auch ihre Spitze von 306 km/h ist top.

Drei Punkte der BMW M 1000 RR ragten für die TÖFF- und MSS-Testfahrer ganz speziell heraus: der «perfekte Mix aus Handling und Stabilität», die Möglichkeit, die RR «sehr einfach schnell zu pilotieren» und die Tatsache, dass sie «am meisten Premium ausstrahlt». Sie sei zwar teuer, aber das Geld wert. Und richtig gut aussehen tut sie obendrein. Was will man mehr? —



Passende Sportbekleidung aus der Ride-Kollektion von BMW:
Helm M Pro Race (855.-),
Kombi M Pro Race Comp (1830.-),
Stiefel M Pro Race Comp (425.-),
Handsch. M Pro Race Comp (315.-).

SCOTT REDDING

— Interview: Daniele Carrozza — Foto: zvg



In einem der beiden BMW-Werksteams (SMR) geht 2022 neu der englische Ex-MotoGP-Pilot Scott Redding (28) an den Start.

— Du konntest die M1000RR bereits testen. Es gab neue Teile und mehr Leistung. Wie war dein erster Eindruck?

— Ich konnte auf mehreren Strecken testen. Der erste Eindruck ist sehr gut. Im Vergleich zur Ducati, mit der ich drei Jahre gefahren bin, ist der Unterschied sicher gross. So musste ich mich an die andere Motorcharakteristik gewöhnen (seit 2014 ist Redding in verschiedenen Klassen ausschliesslich V4-Motoren gefahren, die Red.). Ausserdem haben wir viel an meiner Position auf dem Töff gearbeitet.

— Es ist dein erster Vertrag mit BMW. Wie beurteilst du das Team und dessen Strukturen?

— Für mich ist natürlich angenehm, dass alle dieselbe Sprache sprechen, dass ich mich auf Englisch mit meinen Ingenieuren und Technikern austauschen kann. Ich fühlte mich von allen willkommen geheissen, alles läuft gut. Aber klar, die Nagelprobe folgt im Stress der Rennwochenenden.

— Du bist 2021 auf Ducati WM-Dritter geworden und konntest als Einziger mit dem Spitzenduo Razgatlioglu/Rea mithalten. Wie siehst du deine Chancen im Titelkampf auf der BMW?

— Sicher wartet noch viel Arbeit auf uns. Ich denke, dass ich einige gute Ideen mitbringe, um BMW zu helfen, noch näher an die Spitze zu kommen. 2021 holte das Team einige Podestplätze – das ist vielversprechend und gut für die Motivation der ganzen Truppe. Den Titel als Ziel vorzugeben, ist unrealistisch. Im Vergleich zu 2021 sollten aber mehr Podestplätze drin liegen, und gegen Saisonende wollen wir Rennen gewinnen.

— Du hast nach elf Jahren MotoGP in die britische Superbike-Meisterschaft gewechselt, dort den Titel eingefahren und wirst nun das dritte Jahr die Superbike-WM bestreiten. Wie unterscheiden sich diese drei Rennserien?

— Es ist auf jeden Fall ein «crazy Lifestyle», mit den vielen Reisen. Und das begann ja schon, als ich noch sehr jung war; mit 15 ging es los. Das war auch alles sehr stressig, man altert schnell... Das Jahr in der BSB war das komplette Gegenteil. Kurze Wege, relativ wenige technische Faktoren, pures Racing, gute Resultate! Die Superbike-WM gefällt mir auch sehr gut. Die Technik liegt beinahe auf MotoGP-Level, das Drumherum aber ist etwas entspannter.

— Du lebst in der Schweiz. Warum, und in welche Region hat es dich gezogen?

— Ich bin seit einigen Jahren hier. Mir gefällt es, hier zu trainieren. Das bedeutet für mich, als Folge früherer Verletzungen, vor allem viel Radfahren. Ich mag die Berge und die grüne Landschaft. Dazu ist das Land in Europa zentral gelegen, ideal für die Reisen in die Nachbarländer. Ich wohne in der Nähe von Zürich. Allerdings mag ich die Kälte nicht, deshalb «flüchte» ich im Winter in mildere Gefilde. —

BIN DANN MAL WEG

Die GS-Abenteurer von Priscilla Troxler

«Eine BMW R 1200 GS? Das ist der falsche Reisetöff für eine Frau. Zu gross, zu schwer, zu viel Elektronik.» Doch unbeeindruckt verabschiedet sich Priscilla mit dem Hape-Kerkeling-Zitat. Konkrete Pläne? Keine. «Go with the Flow» lautet die Devise...

— Text: Michael Kutschke — Fotos: Priscilla Troxler, Oskar Moyano

Eine Weltreise beginnen ist wie eine Weltreise machen wollen, nur krasser. Wie krass wird Priscilla bewusst, als die Möbel eingestellt, das Auto verkauft und der Job gekündigt sind. Wobei ihr letzteres am schwersten fiel. Denn ihr Beruf ist auch ihre Berufung. Aber die Zeit für den ersten Schritt ins Abenteuer war unwiderruflich gekommen. Nur drei Tage nach dem letzten Arbeitstag ist die GS voll ausgerüstet und es geht los. Priscillas Abenteuer «Motorradweltreise mit offenem Ende» kann beginnen.

5500 Kilometer nach Tirol

Umwege erhöhen die Ortskenntnis: «Mir ist es höchst zuwider, eine Reise fixfertig zu planen, mit Tagesetappen, einem exakten Zeitplan und so. Für mich bleibt da das Spontane und somit das quirlige Leben buchstäblich auf der Strecke. Nein, ich möchte Zeit haben, einfach mal links oder rechts abzubiegen...»

Wie ernst die Aargauerin es damit meint, wird 46 Tage oder 5500 Kilometer nach der Abreise deutlich. Da berichtet die Spezialistin für Unternehmenskommunikation & Marketing aus Tirol. Auf dem Weg nach Slowenien schwärmt sie von ihrer Zeit in den Regionen Ticino, der Fribourg Région, dem Jura und Drei-

Unvergessliche Schotterpassagen und Spuren des Krieges in Bosnien-Herzegowina.

Neugierige Zuschauer bei Murici Beach, Montenegro.





Der erste Platten im Theth-Nationalpark (AL) ist dank Tubeless-Reifen rasch geflickt. Er hält noch 2000 km bis Bukarest. Über der Bucht von Kotor, Montenegro (u. li.).

Seen-Land. Im Verzascal und Emmental findet Priscilla, wie sie sagt, «ihre Happy Places», um die Seele baumeln zu lassen, trifft liebe Motorrad-FreundInnen, optimiert das Gepäck-Setup und aktiviert erstmals den «Enduro-Pro-Stecker» bei der BMW R 1200 GS Rallye auf Schotterausflügen: «Beim Enduro-Fahren habe ich rasch gelernt, dass Stürze im Offroad etwas völlig Normales sind. Sie gehören dazu, wenn man Neues ausprobieren und sich fahrerisch weiterentwickeln möchte.»

A propos Neues: Was fällt einem ein, wenn man an den Balkan denkt? Priscillas innere Bilder waren da nicht grossartig anders als bei jedem und geprägt von der Berichterstattung zu den Balkankriegen in den 1990er-Jahren. Bis sie vor zwei Jahren erstmals hinfuhr, um die Länder auf eigene Faust zu bereisen: «Ich war überwältigt von der Schönheit Bosniens und Herzegowinas – auch in Montenegro hätte ich bereits am liebsten meine Tour verlängert.»

Du musst die Sozia sein ...

Was also liegt näher, als nun die grosse Auszeit hier weitergehen zu lassen? Bereits in Slowenien warten spektakuläre Bergwelten, der einzigartige Bleder See und endlose, legal befahrbare Schotterstrassen. Es wird ernst. Es gilt, geschätzte 420 Kilos sicher durchs lose Terrain zu bewegen. Unvorbereitet ist Priscilla dank lehrreicher Trainings und geübten Fahrtechniken aber keinesfalls: «Gleich beim ersten Fahrtraining im BMW Motorrad Enduro Park Hechlingen hatte ich mir das Offroad-Virus eingefangen.» Damals nannte die Aargauerin eine R 1200 GS Jahrgang 2012 ihr Eigen und wusste schon, dass sie auf grosse Fahrt gehen wollte. Unbefestigte Strassen stellten allerdings eine Hürde dar, die es zu überwinden galt. Die Teilnahme an den Fahrtrainings in Hechlingen war da nur logisch: «Genial, was mit der schweren 12er-GS alles geht,

Interview

T PRISCILLA ROXLER

Interview: Michael Kutschke — Foto: Romeo Gross



Motorradfahrerin, Influencerin, Führungskraft... Frauenpower auf Reisen, im Business und in der Töff-Community.

— Priscilla, du warst sechs Monate unterwegs, wie kriegst du das beruflich unter einen Hut?

— Ich habe das Glück, in einem tollen Betrieb zu arbeiten. Ich bin überwältigt und dankbar, dass ERNE AG Holzbau mir bei der Erfüllung meines Lebensraumes zur Seite steht. Nach meiner Rückkehr bekam ich sofort wieder die Möglichkeit, bis zu meinem nächsten Aufbruch bei meiner ehemaligen Arbeitgeberin zu arbeiten.

— Wie lautet dein Reisemotto und wie setzt du es um?

— Go with the Flow. Vielleicht habe ich deshalb erst mit 40 mit dem Reisen begonnen. Und mit dem Töff gar erst 2015.

— Wann hast du dich fürs Motorradfahren begeistert?

— Mit 19 Jahren. Da bin ich als Sozia mitgefahren. Mit 23 habe ich dann eine 125er pilotiert. An lange Töffreisen habe ich nie gedacht, aber ich bin im Winter mit dem Motorrad zur Arbeit gefahren. 2015 hat mich das Fernweh gepackt. Die Mai-Tour mit meiner ersten GS und fünf Moto-Kolleginnen nach Rumänien liess mich endgültig Feuer fangen. Bereits im Sommer habe ich ein eintägiges, erstes Offroad-Training und den Reiseworkshop im Enduro Park Hechlingen besucht. Es folgten sechs weitere Trainings.

— Warum zieht dich das Motorradhobby in die Ferne?

— Abgelegene Strecken und Gebiete erkunden zu können, ist Leben pur. Allein die Herausforderung bei der Panne im Wald: kein Handyempfang, kein Google-Translator. Aber Waldarbeiter... Mit Händen und Füssen kommuniziert und eine Hilfsbereitschaft erfahren, die mich überwältigt hat.

— Warst du nie in Versuchung, die Marke zu wechseln?

— Ich hatte eine KTM-Supermoto vor der ersten GS. Zugegeben, ich bin beeinflusst worden von einem Arbeitskollegen, der von der Boxer-GS schwärmte. Dann habe ich eine R 1200 GS Probe gefahren. Ihr Ergonomie-Arrangement passte mir auf Anhieb. Ein wichtiges Kriterium auf Reisen, schliesslich bin ich mit 189 cm Körpergrösse nicht klein geraten. Ich hatte parallel zur GS eine Premium-Reiseenduro der Orangenen. Von ihrer Spritzigkeit war ich völlig fasziniert. Komisch nur, dass fürs grosse Reiseabenteuer immer die GS die Wahl war. Der Boxermotor gibt sich weniger spektakulär, ist aber ein guter Kumpel, der dich in brenzlichen Situationen nie im Stich lässt. Das nutzbare Drehzahlband des Boxers ist riesig, die Gasannahme im Gelände sogar im Drehzahlkeller weich, gutmütig und perfekt dosierbar. Und die Masse sitzt konstruktionsbedingt tief, das macht die Boxer-GS extrem gut im Handling.

— Priscilla, vielen Dank für das Interview, viel Spass beim Ausarbeiten neuer Abenteuer und allzeit gute Reise!

Instagram: pristroxler – LinkedIn: priscilla-troxler



Passende Adventure-Bekleidung aus der Ride-Kollektion von BMW: Helm GS Carbon Evo Trophy (750.-), Jacke GS Karakum GTX (1355.-), Hose GS Karakum GTX (920.-), Stiefel GS Competition (445.-), Handschuhe GS Rallye (105.-).



Aktuelle Preise zu den hier thematisierten Modellen und Dienstleistungen erhalten Sie via diesen QR-Code.



Mit Polizistin und Bikerin Minodora Popa in Giurgiu, Rumänien



Endlose Waldwege in der Gegend um Sibiu, Rumänien. Auf der berühmten Transfagarasan. Nicht zu empfehlen an Sonn- und Feiertagen, der Stau ist mörderisch. Ich persönlich ziehe die Transalpina vor.

wenn man weiss wie. Es gelingt mir jetzt, selbst mit der schwer beladenen BMW schwierige Pistenpassagen zu meistern – ein gutes Gefühl.» Sichtlich amüsiert lässt sich Priscilla dabei über die Tollpatschigkeit mancher Herren aus – schweift ab zu einer Vorstellungsrunde am Vorabend einer Offroad-Reise durch Marokko: «Du musst die Sozia sein!» «Nein, ich bin die Selbstfaherin!» Als sie dann erfuhr, dass sie die einzige Pilotin auf der Tour sein sollte, rutschte ihr das Herz schon in die Motorradhose...

Bewegende Momente

Slowenien, Kroatien, Bosnien, Montenegro, Albanien, Griechenland, Bulgarien, Rumänien... Kneifen? Für Priscilla keine Option: Raus aus der Komfortzone und «go!» Und doch gibt es auf den Pisten des Balkans Momente, da geht scheinbar nichts zusammen: «Meine Stürze passieren meist, wenn ich nicht mehr fokussiert bin und die vermeintlich schwierige Passage bereits erfolgreich überwunden habe. Liegt die Karre im Dreck, ist das Ego ganz schön angekratzt, ich gebe es zu. Aber um nichts in der Welt möchte ich das unbeschreibliche Gefühl missen, es geschafft zu haben!» Mit ihren insgesamt vier BMW R 1200 GS war Priscilla übrigens rund 200 000 Kilometer unterwegs und hat viele Highlights erlebt.

Spannend wird es, als Priscilla beim Grenzort Giurgiu ihren Fuss auf rumänischen Boden setzt. Sie wird bereits von der Polizei erwartet! Genauer, von einer Polizistin Namens Minodora

Popa, einer leidenschaftlichen Bikerin und Gründerin des «Blue Knights Chapters Romania III» – einer Vereinigung motorradfahrender PolizistInnen. Priscilla erklärt, wie es dazu kam: «Minodora und ich kennen uns schon viele Jahre von Instagram her. Obwohl ich bereits mehrere Male in Rumänien war, lernen wir uns erst jetzt persönlich kennen.»

Schneller als die Polizei erlaubt – so könnte übrigens das Motto auf den rumänischen Strassen lauten: Tempolimits kann man einhalten, aber 50 innerorts sind nur ein theoretischer Wert. Grosse Trucks im Spiegel machen das deutlich. Rumänien beeindruckt Priscilla sichtlich – wegen seiner grossartigen Landschaften und spektakulären Motorradstrecken, aber auch ganz besonders durch seine Menschen. Denn dort erlebt die Motorradabenteurerin die gleichzeitig schwierigsten und schönsten Tage der 20 000-km-Reise: Schwierig, weil die GS am Tag 137 mitten im waldigen Nirgendwo auf einer der vertracktesten Pistenpassagen den Geist aufgibt; schön, weil die Einheimischen selbstverständlich ihre Hilfe und Gastfreundschaft anbieten. Klebrig-zäher Lehmschlamm setzte den Pneu zu. Die Folge: Schritttempo mit schleifender Kupplung bis zu deren Exitus. Fertig, aus – nichts geht mehr. Die Bergung des Motorrads und der Transport in die Hauptstadt Bukarest dauern zwei Tage: «Ich kann diese Hilfsbereitschaft kaum in Worte fassen. Aber ich weiss einmal mehr, weshalb es mir Rumänien so angetan hat.»



Nein, ich bin die SelbstfahrerIn!»

PRISCILLA TROXLER



Morgenstimmung am Skadarsko Jezero, Montenegro (ganz oben).

Ein Muss für alle Bulgarienreisenden: das Buzludzha-Monument auf dem Chadschi Dimitar (oben).

Pannenhilfe der Extraklasse in den Wäldern Rumäniens: «Denn sie wissen, was sie tun!»

«Ganz ehrlich, ich habe keine Ahnung vom Schrauben», ergänzt Priscilla, «aber das konnte mich nie vom Reisen mit dem Motorrad abhalten – ob solo oder in Gesellschaft. Probleme löse ich, wenn ich sie habe. Sonst wäre ich nie losgefahren.»

Randvoll mit Eindrücken

Rumänien, Ungarn, Slowakei, Polen, Deutschland. «Poland in autumn?! Crazy girl! It will be freezing», bekam Priscilla zu hören. Dennoch konnte sie nichts abhalten: «Ich wollte schon immer nach Masuren, so wunderbare Wälder, einsame Seen, lichte Birkenwälder und kilometerlange Alleen gibt es hier ... Die oft sandigen Feldwege haben es in sich. War mir eben noch kalt, brachten sie mich ganz schön ins Schwitzen!»

Am Tag 165 der Reise erblickt Priscilla die landschaftlich grandiose Nehrung zwischen Ostsee und Frischem Haff. Doch schon irgendwo zwischen Rumänien und Polen ging es der Motorradabenteurerin wie so vielen Langzeitreisenden: «Mein Speicher erschien mir randvoll mit Eindrücken, die Kapazität, Schönes aufzunehmen, erschöpft.» Zeit für eine Pause, heim in die Schweiz. Die GS bekommt ihre 60 000er-Inspektion bei Moto Mader. Die hat sie sich redlich verdient nach 20 000 Kilometern in 177 Tagen. Um die Reisekasse zu füllen, arbeitet Priscilla nun vier Monate bei ihrer ehemaligen Arbeitgeberin. Denn im Frühling heisst es wieder «Ich bin dann mal weg». Es geht Richtung Marokko ...

DIE GS-FAMILIE



BMW R 1250 GS / Adventure

Die weltweit beliebteste «eierlegende Wollmilch-sau» spaltet sich – global gesehen – inzwischen fast schon halbe-halbe in R 1250 GS und ihre Adventure-Schwester auf; Letztere mit noch längeren Federwegen, grösserer Sitzhöhe und riesigem 30-Liter-Tank sowie vielem mehr gesegnet. Mit 136 PS und 143 Nm Drehmoment sind beide bullenstark, mit 249 bzw. 268 Kilo mächtige Geräte. Perfekt nutzbar auf Land- und Bergstrassen sowie weiten Reisen auch auf miesen Routen. Ab 18 210 bzw. 19 900 Franken.



BMW F 850 GS / Adventure

Auch die F 850 GS gibt es zusätzlich als Adventure-Version mit 23-Liter-Tank (statt 15 l) und markigem Sturzbügel-Outlet. 95 PS genügen beiden vollauf, 233 kg (bzw. 248 kg) sind dagegen bekanntlich eher üppig. Die Preise starten bei 13 090 bzw. 14 190 Franken.



BMW 750 GS

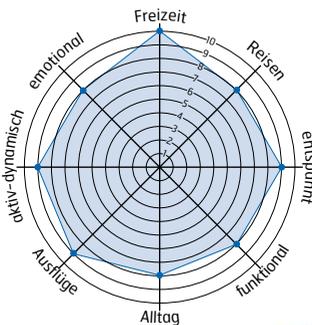
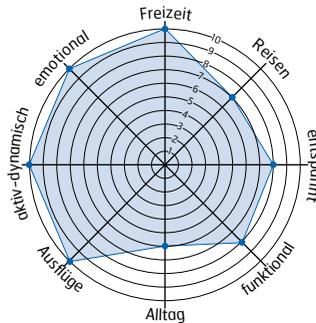
Ebenfalls den 850er-Reihenweizylinder weist die F 750 GS auf; hier leistet er 77 PS. Um rund 50 mm geringere Federwege reduzieren die Sitzhöhe deutlich, freilich auch die Offroad-Fähigkeiten. Auf der Strasse gibt's aber keine Nachteile. Ein munterer, leicht zu fahrender Töff, der auch als A2-Version eine gute Figur macht. Ab 10 290 Franken.

S 1000 R | R 1250 R | F 900 R | G 310 R

WELCHER ROADSTER PASST ZU MIR?

S 1000 R

Stellt man die Daten für Leistung und Gewicht eines unverkleideten Töff ganz obenan, weiss man schnell, wo der Hammer hängt: am Tausender-Roadster. Die 165 PS bei 11 000/min im Verein mit nur 199 Kilo sorgen bei Bedarf nicht nur für ein Leistungsgewitter, sondern für eine Mischung aus Hurrikan und Tornado mit Begleit-Tsunami. Die grösste Herausforderung im Sattel stellt aber nicht das Aufdrehen des Gashahns dar, sondern dessen rechtzeitiges Zudrehen. Wer dies nicht beherrscht, braucht enormes Glück, um nicht lange Zeit zu Fuss gehen zu müssen. Besonders animierend gibt sich die S 1000 R, wenn man sie mit dem neuen M-Paket ordert: die Motorsport-Edition umfasst wahlweise M-Schmiederäder oder noch leichtere Carbonräder, eine Leichtbau-Batterie, einen Titan-Sportschalldämpfer, die belastungsfähige M-Endurance-Kette und allerlei weitere Goodies. Wer auch bei den anderen Paketofferten seine Häkchen setzt, kann den Preis bis auf 26 970 Franken treiben; dafür bekommt man allerdings auch einen Exzellenztöff, der nochmals gut fünf Kilo abgespeckt hat. Preis ab 14 900 Franken.



F 900 R

Erst seit 2020 ist der Mittelklasse-Roadster mit der Modellbezeichnung F 900 R auf dem Markt, Nachfolgemodell der F 800 R. Letztere überragt die Neunhunderter von vorn bis hinten. Nicht nur die Maximalleistung liegt mit 105 PS deutlich höher als die 90 PS des Vormodells, sondern auch das Drehmoment bewegt sich in anderen Sphären: Die 86 Nm von einst werden bereits ab 4300/min überschritten und sinken niemals wieder unter den früheren Maximalwert. Ein Meilenstein von einem Drehmomentbuckel, dazu eine wunderbar linear ansteigende Leistungskurve! Mit ihrem Gewicht von 211 Kilo braucht sich die Neunhunderter nicht zu verstecken, mit 219 Kilo Zuladekapazität ebenso wenig. Wer sich für die F 900 R entscheidet, wird auf der Landstrassenrunde stets «bei der Musik» sein, muss halt ein wenig mehr schalten als etwa mit dem Boxer-Roadster. Etwas weniger Auswahl bietet BMW erwartungsgemäss bei den Ausstattungsoptionen; ein semiaktives Fahrwerk (BMW Dynamic ESA) gibt es nur für die Hinterhand, nicht für die Gabel. Aber sonst wird viel angeboten: vom Kurven-ABS über adaptives Kurvenlicht bis hin zu gefrästen Fussrasten und Fräs-Handhebeln. Preis ab 9900 Franken.



Auch wenn die boxenden GS-Modelle bereits seit langem das wirtschaftliche Rückgrat von BMW bilden, so stellen doch die Roadster das eigentliche Herzstück dar: Schon die R 32 von 1923 war ein unverkleidetes Motorrad und liess sich leicht handhaben.

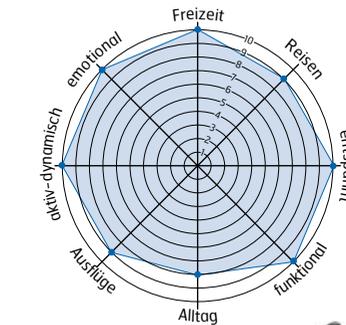
— Text: Ulf Böhlinger — Fotos: Werk



Aktuelle Preise zu den hier thematisierten Modellen und Dienstleistungen erhalten Sie via diesen QR-Code.

R 1250 R

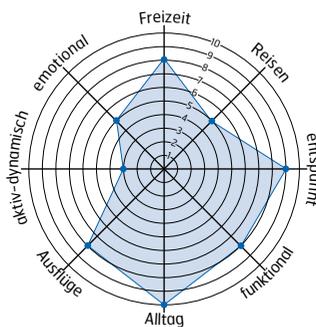
Stückzahlmässig steht die R 1250 R klar im Schatten der Allzweckwaffe GS; doch weil Töfffahrer bekanntlich unterschiedliche Vorlieben haben, greifen die Geniesser asphaltierter Kurvenverläufe häufig zum boxenden Roadster: Druck ohne Ende, ein für R-Neulinge überraschend leichtes Handling und ein insgesamt souveränes, sehr komfortables und dabei doch sportliches Fahrverhalten kennzeichnen dieses Modell. Die in der jüngsten Version gebotenen 136 PS, mehr noch aber die 143 Nm – die meisten von ihnen, nämlich mindestens 120 setzen sich im breiten Bereich von 3000 bis 8000/min gewaltig in Szene – kennzeichnen das Geschehen, ergänzt durch eine formidable Laufkultur und eine beeindruckende Drehfreudigkeit. Natürlich kann man mit einem Boxer-Roadster auch «räubern», aber noch mehr Spass macht die gediegene, souveräne Kurvenfahrt «auf der vorletzten Rille». Dafür braucht's nur wenige Schaltvorgänge, denn Kraft ist ja im Überfluss vorhanden. Dass so viel Fahrvergnügen schon mit knapp 5 Litern zu haben ist, beeindruckt ebenfalls. Fraglos: Die R 1250 R ist der standesgemässe Töff für den Connaisseur auf zwei Rädern. Preis ab 15 330 Franken.



Passende Roadster-Bekleidung aus der Ride-Kollektion von BMW:
Helm Street X Grey Matt (445.–),
Jacke Roadster (585.–),
Hose Roadster (490.–),
Stiefel Sonora GTX (315.–),
Handschuhe ProRace (175.–).

G 310 R

Erst für das vergangene Modelljahr erhielt der kleinste BMW-Roadster ein umfassendes Update: Die G 310 R ist mit ihren lediglich 158,5 Kilo die perfekte Wahl für jene, die sich wegen ihrer A2-Lizenz leistungsmässig bescheiden müssen, aber dennoch einen wertigen BMW-Roadster fahren wollen. Und gleichzeitig auf niedrige Unterhaltskosten Wert legen; mit 3,33 Litern pro 100 km ist man dabei und bei Bedarf immerhin 143 km/h schnell – vollkommen genug fürs genussvolle Fahren ohne jede Verkleidung. 34 PS leistet der 313 Kubik kleine Einzylinder, der sich mit E-Gas und automatischer Leerlaufanhebung technisch topaktuell gibt. Auch eine selbstverstärkende, besonders leichtgängige Antihoppingkupplung ist geboten, dazu vierstufig einstellbare Handhebel, ein LED-Scheinwerfer und LED-Blinker. Ausgesprochen edel wirken die in Titaniumgrau metallic lackierten Motorgehäusedeckel von Generator, Kupplung und Wasserpumpe sowie die gleichfarbigen Fussrastenplatten und Soziushaltegriffe. Die bei BMW sonst üblichen Ausstattungsuniversen sind bei der 310er nicht möglich: Ausser den 120 Franken für eine der beiden Stylevarianten gibt es keine weiteren Optionen. Preis ab 5730 Franken.



MEINE NINE T

BMW-R-nineT-Piloten und ihre Bikes

Konstruktiv hat BMW bestens dafür vorgesorgt, dass Kunden ihre R-nineT-Modelle leicht individualisieren können. Wir zeigen sechs R-nineT-Fans, die sich einen Traum verwirklicht haben.

— Text: Daniele Carrozza — Fotos: zvg

TIM HAUSER, 21, AUS MEILEN ZH

BMW R nineT

Wieso hast Du Dich gerade für diese R nineT entschieden?

20 000 km in 11 Monaten war für meine Ducati Scrambler das Todesurteil. Ich wollte daher ein

verlässliches Motorrad im Retro-Look. Die R nineT besitzt im Gegensatz zur restlichen Familie einen Drehzahlmesser sowie eine Upside-down-Gabel. Auf diese Features wollte ich nicht verzichten.

Was hast Du an Deinem Bike alles modifizieren lassen?

Als ich das Motorrad gekauft hatte, wollte ich nur «das Nötigste» ändern. Ein sehr dehnbarer Begriff... Neue Tanklackierung, diverse Teile schwarz pulverbeschichtet, Unit-Garage-Auspuffanlage, kurzer Kennzeichenhalter, Rücklicht, Blinker, seitlicher Scheinwerfer, RSD-Sitzbank,

Rizoma-Spiegel, K&N-Filter... Aktuell fehlt nur noch das Pin-up-Girl auf dem Tank.

Wie fährst Du mit Deiner R nineT und was war bisher Dein absolutes Highlight mit Deinem Bike?

Sobald kein Salz mehr auf den Strassen liegt, bin ich mit zwei Rädern unterwegs. Mein Highlight im Jahr 2021 war die mehrtägige Dolomiten-Tour. Die Wettervorhersage war nicht vielversprechend, doch wir fuhren trotzdem in die Berge. Je weiter wir ins Landesinnere fuhren, umso mehr lichtetete sich der Himmel. Es fehlten sogar die holländischen Camper auf den Passstrassen.



MARC

BMW R nineT Racer

Wieso hast Du Dich gerade für diese R nineT entschieden?

Ich hatte zu diesem Zeitpunkt meine S 1000 RR verkauft und suchte nach einem Motorrad, das ich komplett auf meine Bedürfnisse zuschneiden kann. Ein weiterer Grund war sicherlich, dass die R nineT Racer nicht in grossen Volum-

en verkauft wurde und somit nicht allzu oft auf den Strassen zu sehen ist.



JOSHUA LANDICHO, 39, AUS PRANGINS VD

BMW R nineT

Wieso hast Du Dich gerade für diese R nineT entschieden?

Wegen dem schlichten und zeitlosen Design. Der coole Vintage-Look hat mich sofort angesprochen. Zudem die Tatsache, dass sie Spielraum für Umbauten lässt. Nach der ersten Probefahrt wusste ich, dass es mein Bike sein würde.

Was hast Du an Deinem Bike alles modifizieren lassen?

Zuerst habe ich die Farbe in ein mattes Militärgrün mit schwarzen Elementen abgeändert. Dann habe ich die Blinker vorn und hinten getauscht und den Kennzeichenhalter seitlich angebracht. Die Auspuffanlage ist von Akrapovic und für den Strassenverkehr zugelassen. Neu ist die Ledersitzbank, vorn und hinten habe ich kurze Schutzbleche verbaut, um dem Bike einen Scrambler-Look zu verpassen. An der Front gab es ein kleines Windschild, einen LED-Scheinwerfer und eine Kühlergrillblende. Zwei Nebellampen

rechts vervollständigen die Beleuchtung. Sturzbügel schützen die Zylinder. Fertig bin ich noch lange nicht...

Wie fährst Du mit Deiner R nineT und was war bisher Dein absolutes Highlight mit Deinem Bike?

Ich lebe auf dem Land und arbeite in der Stadt. Entsprechend nutze ich mein Bike für den Arbeitsweg. An den Weekends bin ich gerne auf den Pässen oder entlang der Westschweizer Seen unterwegs.



BMW R nineT Urban G/S

Wieso hast Du Dich gerade für diese R nineT entschieden?

Mich begeistern die schlichte Optik und die Einfachheit

der Urban G/S. Auch erinnert sie mich stark an die ersten BMW-Siege der Paris-Dakar. Diesen Retro-Look wollte ich noch stärker zur Geltung bringen, und so entstand die Idee, eine Hommage an besagte Rallye-Racer zu bauen.



URS WAMISTER, 69, AUS BERG AM IRCHEL

BMW R nineT

Wieso hast Du Dich gerade für diese R nineT entschieden?

Weil ich die «Highway-Fighter» von Cherry's Company aus Tokio gesehen habe und diese haben wollte. Leider kam mir Brad Pitt zuvor, und so musste ich eine R nineT kaufen, damit mir Kaichiroh Kurosu eine zweite bauen konnte. Dafür bin ich drei Mal nach Tokio geflogen und habe Kaichiroh auch in die Schweiz eingeladen, um das Bike fertigzustellen.

Was hast Du an Deinem Bike alles modifizieren lassen?

Darüber könnte man spielend ein ganzes Buch fü-

len. Sagen wir es so: Original sind noch Bremsen, Luftfilter und Hebel. Komplett neu sind dagegen der Tank, die Sitzkombi, die Verschaltungen, natürlich die Räder und etliche weitere Komponenten.

Wie fährst Du mit Deiner R nineT und was war bisher Dein absolutes Highlight mit Deinem Bike?

Da dieses Bike als Cafe Racer konzipiert und gebaut wurde, fahre ich damit nur bei schönstem Wetter. Eben, zum Kaffee...



CRIS ALPSTÄG, 36, AUS STEFFISBURG

BMW R nineT

Wieso hast Du Dich gerade für diese R nineT entschieden?

Mich überzeugte das zeitlose Design im Zusammenspiel mit dem sportlichen Charakter. Die R nineT bietet ab Werk eine grundsätzliche und perfekte Basis für die Individualisierung

bis hin zum Komplettumbau. Ich fahre gerne regelmässig mit meinem Bike. Daher steht für mich die sportliche Fahrdynamik an erster Stelle. Meine «Black Pearl» ist puristisch, bietet aber das pure und damit leidenschaftliche Fahrvergnügen.

Was hast Du alles modifizieren lassen?

Komplettes Sportfahrwerk in Schwarz. Auspuff von Dr. Jekyll & Mr. Hyde mit keramikbeschichtetem Krümmer. Rastenanlagen, Kennzeichenhalter, Blinker, Lenker, Griffe, Brems- und Kupplungshebel sowie Spiegel von Rizoma. Tacho von Motoscope. Zylinderkopfhäuben, Motorabdeckung, Scheinwerferverkleidung und mehr von Roland Sands. Tankdeckel, sämtliche BMW-Embleme sowie linke Seitenverkleidung aus dem Vollem CNC-gefräst. Cafe-Racer-Solo-Sitzbank und schwarzer Bremsflüssigkeitsbehälter hinten von Wunderlich. Kontrollschildrahmen von Grey Sheep, Crash-Pads von Gilles Tooling. Schwarzer LED-Scheinwerfer von JW Speaker mit adaptivem Kurvenlicht.

Wie fährst Du mit Deiner R nineT und was war bisher Dein absolutes Highlight mit Deinem Bike?

City-, Pässefahren und die eine oder andere mehrtägige Reise ins Ausland mit Freunden.



STOCKAR, 31, AUS DER REGION WINTERTHUR

Was hast Du an Deinem Bike alles modifizieren lassen?

Ich habe «The Green Bean» im Laufe eines Winters selber aufgebaut, und sie entwickelt sich laufend weiter. Hier nur einige Highlights: Schmiederäder, Carbon-Bugspoiler, seitlicher Kennzeichenhalter und LED-Scheinwerfer von AC Schnitzer. Clubsport-Frästeile-Paket von BMW Option 719. Titan-Dämpfer von Unit Garage. Heckkabelbaum-Eigenbau inkl. CAN-BUS-Fehlersteuerung, LED-Blinker hinten von Kellermann, Lenkerendblinker. Wilbers-Fahrwerk, Zusatzlüfter am Ölkühler.

Wie fährst Du mit Deiner R nineT und was war bisher Dein absolutes

Highlight mit Deinem Bike?

Ich fahre auf Touren, auf Pässe, aber es kommt auch vor, dass ich damit zur Arbeit fahre. Ich bin auch gerne im Schwarzwald, wo man noch ein wenig befreiter fahren kann. An der R nineT Racer mag ich das «urchige» und ehrliche Fahrverhalten auf der Strasse ohne viel fahrdynamische Regeleingriffe. Es ist immer wieder ein Highlight, wenn ich aufsteige und losfahre!



JÖRG FREI, 58, AUS WIDNAU

Was hast Du an Deinem Bike alles modifizieren lassen?

Ich habe ausschliesslich Komponenten von Wunderlich und Originalzubehör von BMW verbaut. Die wichtigsten Umbaumaassnahmen waren das Fahrwerk (+70 mm Federweg), der Heckumbau sowie Zylinderköpfe mit Zweiventil-Optik. Wichtig war natürlich auch, dass Lackierung und Sitzbank der Paris-Dakar-Optik angepasst wurden.

Wie fährst Du mit Deiner R nineT und was war bisher Dein absolutes Highlight mit Deinem Bike?

Ich nutze mein Bike primär für Tages-touren auf verwinkelten Bergstrassen oder auch für längere Offroad-Touren.

Besonders begeistert mich die Agilität meiner modifizierten Urban G/S. Bisheriges Highlight war eine Offroad-Tour auf Sizilien, bei der mein Töff alle seine Qualitäten auf und abseits der asphaltierten Strassen unter Beweis stellen konnte. Wobei ich durchaus stolz sagen darf: Sie fährt sich herrlich!



Passende Urban-Bekleidung aus der Ride-Kollektion von BMW: Helm Sao Paulo Urban (530.-), Jacke SummerRide (380.-), Stiefel GS Kawir GTX (345.-), Handschuhe BoxerTorque (110.-).



Aktuelle Preise zu den hier thematisierten Modellen und Dienstleistungen erhalten Sie via diesen QR-Code.

DA LÄUFT WAS

Von Arena bis Wüste

Wer mit BMW Exklusives erleben will, wird 2022 vielfältig bedient. Die BMW Motorrad Days und das Pure & Crafted-Festival werden ergänzt durch Angebote auf dem ganzen Globus. Hinzu kommen helvetische Aktivitäten: Tom Lüthi «zum Anfassen» im Mai und Juli.

—Text: Ulf Böhlinger —Fotos: Werk

BMW MOTORRAD DAYS: NEU IN BERLIN



Nach zwei Absagen in den vergangenen beiden Jahren sind die BMW Motorrad Days für 2022 wieder fix geplant. Allerdings an neuem Ort: Von Garmisch-Partenkirchen am Rand der Alpen ziehen sie nach Berlin, deutsche Hauptstadt und Produktionsort der BMW-Töff. Über die Bühne(n) geht das Ganze am 2. und 3. Juli im Sommergarten der Messe Berlin. Am ersten Samstag und Sonntag im Juli ist eine Mischung aus fahraktiven Angeboten tagsüber und Partystimmung an den Abenden angesagt. Auf dem Eventgelände finden Stunt-Shows statt, das legendäre Motodrom pflegt die grosse Tradition der Steilwandfahrer. Die Customizing-Fans werden in der Heritage-Arena mit Anregungen für Umbauten überschüttet. Wer mehr als Probefahrten mit den neuesten BMW-Töff machen will, kann wahlweise individuell oder geführt das Hinterland von Berlin erkunden, on- wie auch offroad.

PURE & CRAFTED

Bereits einen Tag vor den Motorrad Days steht an gleicher Stelle, also im Sommergarten der Berliner Messe, das Lifestyle-Festival Pure & Crafted auf dem Programm. Es sieht so aus, als wäre die unverwechselbare Mischung aus Livemusik, Motorradkultur und New-Heritage-Lifestyle an ihrem endgültigen Standort angekommen. Zuvor hatte Pure & Crafted an wechselnden Örtlichkeiten Logis genommen. Anders als bei den ersten vier Auflagen stellt sich das Festival nun kompakter dar: Von Freitagmittag, 1. Juli, bis in die späte Nacht offerieren zahlreiche Bands handgemachte Livemusik, dazu präsentieren Customizer aus dem In- und Ausland jede Menge Umbauten verschiedener Marken. Durch die räumliche und zeitliche Verflechtung mit den BMW Motorrad Days ist zu erwarten, dass die Besucherzahl des Festivals – 2021 vergnügten sich im Messe-Sommergarten 6000 Feierwütige – deutlich ansteigen wird. See you in Berlin!



THE GREAT GETAWAY: ABENTEUERREISEN MIT DEM BIG BOXER

Wen es mit einer BMW R 18 in die Ferne zieht, der darf sich schon auf den Frühsommer dieses Jahres freuen: Mit dem Programm «The Great Getaway» offeriert BMW Motorrad organisierte Reisen mit dem Big Boxer in Costa Rica, den USA und Portugal. In jedem Fall geboten sind acht Fahrtage, ein Tourguide, Hotelunterkunft, Verpflegung, Begleitfahrzeug sowie ein umfangreiches Rahmenprogramm. Die Gruppen sind auf 14 Teilnehmer beschränkt, um zügiges Vorankommen während der 150 bis 200 Kilometer langen Tagesetappen zu garantieren. Ausgesucht schöne Strecken und versteckte Orte stehen auf dem Tagesprogramm, abends wird gemütliche Geselligkeit zelebriert. Bei jeder Reise ist ein «Urban Day» enthalten, der das Eintauchen in den Schmelztiegel berühmter Städte erlaubt: San José in Costa Rica, Portland/Oregon in den USA und Lissabon in Portugal. Wer nach Mittelamerika will, muss Gas geben: Das Programm läuft schon im März, Portugal schliesst sich von April bis Juni an, und die USA laufen von August bis Oktober 2022.



FOLLOW THE TRAILS: MONGOLEI, ALBANIEN UND THAILAND



Während «The Great Getaway» sich auf asphaltierte Strecken beschränkt, bietet «Follow the Trails» das genaue Gegenteil: Gelände satt. Mit GS-Töff strolcht man auf den Spuren der Internationalen GS Trophy dieses und der letzten Jahre. Im Juni und Juli läuft das Programm an vier Terminen in der Mongolei, im Oktober ist noch eine Woche in Albanien, dem diesjährigen Trophy-Ziel, buchbar, und im November / Dezember ist Thailand das Ziel der Reiseenduristen. Veranstalter sind die BMW-Enduroparks in Hechlingen bzw. Andalusien sowie Malelobo von Tomm Wolf, dem Trophy-Guru. Die Gruppengrösse beträgt maximal acht Personen, Töff-Miete mit Benzin ist inkludiert. Die Preise liegen zwischen 4000 und 5000 Euro zuzüglich An- und Abreise.

TOM LÜTHI HAUTNAH

Mit über 20 Jahren Rennerfahrung weiss Tom Lüthi ganz genau, worauf es beim Fahren auf dem Track ankommt. Im Rahmen seiner Riding School gibt der 35-jährige Ex-Racer aus dem Kanton Bern viele Tipps und Tricks für sicheres Beherrschen und schnelles Fahren hochpotenter Töff preis. Zur leihweisen Verfügung stehen der Roadster S 1000 R, der Supersportler S 1000 RR und die hyperschnelle M 1000 RR. Aber auch mit eigenen Fahrzeugen ist die Teilnahme an der «Eintages-Ring-Fahrschule» möglich: Am 16. Mai in Dijon und am 17. Juli auf dem Anneau du Rhin. Die Veranstaltungen beginnen jeweils um 9 Uhr und dauern bis ca. 17 Uhr, sodass man anschliessend noch bequem die Rückreise in die nahe Schweiz absolvieren kann.





**BMW
MOTORRAD**

Dein BMW-Motorrad-Partner freut sich auf dich