BMW Motorräder

Magazin für weiß-blaue Motorradfreude – seit 1999

4 195069 108906 98

MOTORRAD MAGAZIN MO SONDERAUSGABE 98

JULI BIS SEPTEMBER 2026

Deutschland € 8,90
Österreich € 9,60 • Schweiz CHF 15,20
Niederlande € 10,70 • Luxemburg € 10,50
Belgien € 10,50 • Spanien € 11,50

Technik: Vier BMW-Getriebe-Schaltoptionen

NEU



Top Test: BMW F 450 GS im Gelände und auf der Straße

Erlebnis: Tour durch Elsass und Vogesen





VERGLEICH

RT GEGEN GT

Boxer oder Sechszylinder. Zwei Motorkonzepe für königliches Power-Touring



Klassik: R 60/7 als Scrambler



Report: HPN-Fahrwerke



Extrem: BMW M 1000 XR

Flott ums Eck mit ausreichend Leistung, wenig Gewicht und einem klasse Sport-Fahrwerk. Mehr braucht man nicht

KLEIN WILL GROSS

Von der Studie über die Kiste auf die Straße: Die BMW F 450 GS ist endlich da und wird von uns ausgiebig getestet in den Varianten „Sport“ und „Trophy“. Alles wie erwartet beim neuen Einstiegsangebot aus Bayern?

TEXT: STEFAN PIWEK FOTOS: PIWEK, WERK

Sportfederung, Schaltassistent Pro und Fahrmodi Pro, aber eine normale Kupplung statt der neuen Easy Ride Clutch – die rote „Sport“ ist die zweithöchste Ausstattungsvariante der F 450 GS und erscheint mit einem Aufpreis von 450 Euro gegenüber dem Einstiegsmodell in Cosmicblack uni (7220 Euro) besonders attraktiv. Dass alle drei Pakete (Exclusive, Sport, Trophy) Enduro-Fußrasten und Handschützer zur neuen 450er addieren, zeigt, wie viel GS sich BMW mit der Kleinen wirklich vorstellt. Die lässt sich noch sehr viel weiter in Richtung echte Geländemaschine ausstatten und damit in Richtung 10 000-Euro-Klasse hieven. Da sollte man aber schon wirklich ambitioniert sein, so wie MO-Autor und Geländespezialist Klaus Nennewitz, der „Sport“ und eine besonders ausgestattete „Trophy“ für uns bereits im April auf Sizilien über Landstraßen und vor allem durchs Gelände gescheucht hat – siehe seine (Gelände-)Erfahrungen auf der nächsten Seite.

Genau dieser „Trophy“ durften wir für die letzte Ausgabe von BMW Motorräder bereits im Februar eng auf die Pelle rücken, lange vor der offiziellen Fahrpräsentation. Dabei standen uns exklusiv die Väter des Projekts Rede und Antwort. Wir befreiten außerdem unsere spätere Test-Trophy selbst mit aus der Transportkiste und bauten sie mit auf – ein Blick zurück in Ausgabe 97 lohnt sich also. Dieses Motorrad bewegte sich dann nach dem Launch-Event für uns auf Achse zurück nach Deutschland und hat damit inzwischen klaglos über 4000 Kilometer abgespult. Vor uns steht sie jetzt, wieder gemeinsam mit der Sport-Variante, in prima Zustand. Nur in der einen oder anderen Ritze hängt noch etwas Sand aus Sizilien.

Das neue Einstiegs-Angebot von BMW hat uns in den letzten Monaten sehr beschäftigt. Einmal, weil die



Breit, verschachtelt, mit Luftkanälen à la MotoGP und alles andere als eleganter Linienführung: M 1000 XR im Anflug

DIE ÜBER-XR

M STEHT FÜR MOTORSPORT. Wenn also Bezug genommen wird auf die BMW M GMBH, darf man erwarten, das schnellste, potenteste und krasseste zu erhalten, was die Münchener mit Zulassung auf die Straße lassen. Und sei es im hochbeinigen Gewand einer XR

TEXT: STEFAN PIWEK FOTOS: CLAUS NOWACK

Auf Knopfdruck startet BMWs 1000er-Vierzylinder mit einem bemerkenswerten Fauchen und lässt mit heiserem, unruhigen Leerlauf das Biest raushängen. Im Orchester spielen kurzhubige und massenreduzierte Renntechnik, Klappensteuerung im Auspufftrakt sowie der serienmäßige Akrapovic-Endschalldämpfer auf. Der Basispreis „ab 26 390 Euro“ sorgt für eine gewisse Trockenheit im Mund, die Augen weiten sich beim Klick auf „jetzt konfigurieren“: 31 580 Euro stehen da plötzlich, weil das M Competition Paket mit Fräs- und Kohlefaserteilen (einschließlich Carbon-Rädern sowie GPS-Laptrigger) in den Augen des BMW-Konfigurators unverzichtbar erscheint, trotzdem aber manuell wieder abgewählt werden kann. Stattdessen ergänzen wir noch furchtlos den ConnectedRide Navigator samt Halterung und enden bei 32 460 Euro für das Test-Motorrad.

Die beiden riesigen, schwarz folierten Lettern XR markieren überdimensioniert, worum es bei der Maschine geht und sind doch auf den carbonverschalten Seitenteilen kaum erkennbar. Aurelius Green Metallic, dazu noch als Mattlack, verleiht der Crossover-BMW eine Aura, die man erstmal gedanklich irgendwo hinstecken muss. Mattschwarz und Sichtcarbon zur Ergänzung, dazu die kantigen, ausladenden Formen, unter die die Technik der XR kaum vernünftig zu passen scheint, das summiert sich optisch auf irgendwas zwischen Prepper- und Edelbike. Die untere, technische

TIEFFLIEGER

Vieles ist auf der Straße gelandet, was BMW in den letzten Jahren als fahrbereite Studie beim CONCORSO D´ELEGANZA gezeigt hat. Beim aktuellen Schaustück VISION K18 soll das ausdrücklich nicht so sein

Der Concorso d'Eleganza im Grand Hotel Villa d'Este am Comer See fand 1929 zum ersten Mal statt. Seit 2005 ist die BMW Group Classic gemeinsam mit dem Hotel Veranstalter dieses Schönheitswettbewerbs für (klassische) Autos sowie Motorräder und nutzt ihn auch, um mit überraschenden Prototypen in Richtung Zukunft zu zeigen – jeweils in fahrbereitem Zustand wohlgemerkt, was besonders viel Eindruck macht!

Diesmal bewegte BMW Motorrad-CEO Markus Flasch einen wild röhrenden Dragster auf die Bühne: die Studie Vision K18, die einen auf 1800 ccm vergrößerten Reihen-Sechszylinder akustisch und optisch ganz ins Zentrum stellt. Assoziationen mit dem legendären französischen Überschall-Jet Concorde sind bei der niedrigen und langgestreckten Vision K18 absolut gewollt. Ihren Motor mit seiner stark nach vorn geneigten Zylinderbank kennt man mit 1649 ccm und 161 PS Spitzenleistung aus den großen Tourern der aktuellen K-Baureihe von BMW – siehe Tourer-Vergleich in diesem Heft ab Seite 32. ▷

Ein Motorrad wie ein Jet, angetrieben vom Sechszylinder-Reihenmotor mit hier nochmal mehr Hubraum. Ein Fingerzeig in die Zukunft dieses Antriebs?

WOHN**MOBILE**

Komfortables Verreisen ist die Paradedisziplin von voll ausgestatteten Groß-Tourern vom Schlage einer BMW R 1300 RT und BMW K 1600 GT. Welche bietet mehr Luxus, welche die bessere Ausstattung und welche fährt vor allem besser?

TEXT: STEFAN PIWEK

FOTOS: MOPPETFOTO.DE

Im Sattel der Luxusklasse ist man komfortabel auf zwei Rädern unterwegs, man möchte gar nicht mehr absteigen. R 1300 RT (links) und K 1600 GT beherrschen das beide

Am Ende eines langen Fahrtags teilen sich die beiden Dickschiffe einen Hotel-Parkplatz, auch wenn ein Pkw-Stellplatz für die beiden zusammen eigentlich kaum ausreicht. Wir haben richtig Kilometer gemacht heute mit R 1300 RT und K 1600 KT, sind über Landstraßen geschwungen und über Autobahnen gefegt, haben bequem gesessen und kamen entspannt ans Ziel, gut geschützt vor Wind und Wetter. Was man eben so mit echten Reise-Motorrädern macht, egal, ob sie als Antrieb einen Zweizylinder-Boxer-Motor haben, den man schon vom Bauprinzip zweifellos als BMW identifiziert, oder einen Sechszylinder-Reihenmotor, der so durchaus auch in einem sportlichen Automobil von BMW verbaut sein könnte.

Vier Zylinder, 16 PS Spitzenleistung und 31 Nm Drehmoment liegen zwischen den beiden Motorkonzepten auf dem Papier – jeweils zugunsten der K, die dafür aber 62 Kilogramm mehr Gewicht bewegen muss. Wo ihre Antriebstechnik die beiden Test-Motorräder trennt, vereint sie BMWs Option 719 mitsamt der für beide

WANDERER

Manche customorientierte Umbauten brauchen nur einen Winter zur Fertigstellung, diese ehemalige BMW R 60/7 wurde einmal quer durch die BRD ohne modernes Material umgebaut – eine echte Wanderbaustelle über viele Jahre

Diesen Oldschool-Umbau würdigten auch die TÜV-Ingenieure als zeitgenössisch, und der Scrambler erhielt ein H-Gutachten.

Get your kicks on R 66

Seit dreiundvierzig Jahren besitzt Josef Reintsch aus der Oberpfalz seine BMW R 66, beide haben in ihrer gemeinsamen Laufzeit von 164 Jahren schon viel erlebt. Zu Besuch BEIM RÜSTIGEN DUO in Weiden

TEXT UND FOTOS: JOCHEN PERSY





Opa Josef und Enkel Chris sind beide begeisterte Gespannfahrer. Wenn das Knie mal schmerzt, nimmt der Josef gerne die neuere BMW mit dem E-Starter. Vor dem zweiten Weltkrieg wurde das Fahrwerk der R 66 als eines der besten der Welt international gelobt

Die BMW R 66 nimmt in der Vorkriegsgeschichte von BMW eine besondere Stellung ein. Neben den Sportmaschinen BMW R 5 und R 51 mit den Doppelnockenwellenmotoren wurde ein sportliche Maschine geschaffen, die besonders robust und kraftvoll für Gespannfahrer sein sollte. Mit dem Blick auf die sportlichen Gespannfahrer, die im Vorfeld des Zweiten Weltkrieges bei vielen Wettbewerben antraten, wurde in München eine Antriebseinheit aus dem Block der seitengesteuerten BMW R 6 mit einer Nockenwelle und einer an die BMW R 5 angelehnten Zylinder- und Zylinderkopfeinheit geschaffen. Der 30 PS starke Boxer war somit nicht nur eine geniale Seitenwagenmaschine sondern auch als Solobike die schnellste Serien-BMW der Vorkriegszeit. Trotz dieser Top-Speed-Eigenschaft von 145 Stundenkilometer wurden viele BMW R 66 als Zugmaschinen eingesetzt, die Gespanne erzielten vor allem im Gelände zahlreiche Wettbewerbstitel auf nationaler und internationaler Ebene. Sportliche Solofahrer waren seinerzeit mehr auf die 500-ccm-Klasse und die Doppelnocker fixiert. Zwischen 1938 und 1941 konnten 1669 „Beiwagensportmaschinen" an den Kunden gebracht werden. Aufgrund des hohen Preises von 1695 Reichsmark galt die BMW R 66 als Maschine für Gutbetuchte und wurde in den Kaderkreisen der Nazis gerne repräsentativ eingesetzt.

Unser Fotomodell wechselte am Rande eines gemütlichen Eisstockschießens in München Nymphenburg den Besitzer. Josef Reintsch erwarb die 1983 angebotene Maschine eines Bekannten mit Rahmen- und Motorschaden. Doch als findiger



Von vorne sind gut die markanten Stachelzylinder zu erkennen. Das schlanke Eigenbauboot passt perfekt zur filigranen BMW R 66

WIE DER BOXER LAUFEN LERNTE

Die BMW R 32 von 1923 gilt als erstes Motorrad von BMW. Mit dem „quer“ zur Fahrtrichtung eingebauten Boxermotor setzte sie den Grundstein für eine großartige Erfolgsgeschichte. Dabei waren für die Bayerischen Motorenwerke seinerzeit weder Motorräder noch Boxermotoren etwas Neues.

DIE GESCHICHTE VOR DER GESCHICHTE

TEXT: ANDREAS ILLG FOTOS: ARCHIV T&T, WERK

Bis heute ist der Boxermotor unverkennbares Markenzeichen für BMW-Motorräder. Auch wenn sich unter dem weiß-blauen Propellerlogo längst andere Motorkonzepte etabliert haben, der Boxermotor gilt wie eh und je als die Seele aller BMW-Motorräder. Eine Erfindung von BMW ist er aber keineswegs. Die Geschichte des Boxermotors geht zurück bis ins Jahr 1897. In jenem Jahr hatte Carl Benz in Mannheim seinem „Contra-Motor“ erstmals das Laufen beigebracht. Schon zwei Jahre später tat der Zweizylinder-Boxer mit 1710 ccm Hubraum und 5 PS bei behäbigen 940 Umdrehungen pro Minute im Benz Motorwagen seinen Dienst. Als „Zweitopfzerknalltreibling“ offenbarte der Boxer seine Vorteile deutlich. So bezeichnete ihn damals der



In den 1920er Jahren lieferte BMW seinen Boxermotor an zahlreiche Hersteller, der Länge nach eingebaut, trieb er auch die österreichische Bison an

UN' ESTATE ITALIANA

Als die ersten GS-Werksmaschinen von Laszlo Peres und Herbert Schek 1978 schon die deutsche Geländemeisterschaft bestritten, gab BMW der Firma LAVERDA in Italien den Auftrag zur Entwicklung weiterer PROTOTYPEN für die Bullenklasse

TEXT: KLAUS NENNEWITZ FOTOS: LAVERDA, NENNEWITZ

Der BMW Motorrad-Entwicklungsleiter Hans-Günther von der Marwitz kam 1964 von Porsche nach München und war ein begeisterter und leidenschaftlicher Motorradfahrer, der Testfahrten gerne bis nach Italien ausdehnte. Dort schaute er oft in Breganze vorbei, wo sein Freund Massimo Laverda die gleichnamige Motorradfirma führte. In den Wintermonaten, wenn die Motorradproduktion auf Sparflamme lief, bearbeite Moto Laverda Projekte der sich ebenfalls in Familienbesitz befindenden Landmaschinen-Sparte. Nachdem diese aber an Fiat verkauft worden war, fehlte Arbeit für die dunkle Jahreszeit. Vielleicht kam den beiden bei einer gemeinsamen Motorradtour über die Asiago-Hochebene oder das Monte Grappa-Massiv die Idee, die laue Zeit mit Auftragsarbeiten für BMW auszufüllen. Jedenfalls packte Massimo beim nächsten Besuch in München im Frühjahr 1978 das leere Gehäuse eines Boxer-Motors inklusive Getriebe, Sekundärantrieb und Hinterrad in den Kofferraum seines Pkw. In Breganze angekommen, erteilte er seinem Mitarbeiter Alessandro Todeschini den Auftrag, einen fahrfertigen und geländegängigen Prototypen um diesen Antrieb herum zu bauen. Und zwar möglichst schnell.

Die 1949 gegründete Firma Laverda hatte sich mit den orangen Zweizylinder-Sportmaschinen SFC einen Namen gemacht. Ab 1973 gab es auch die Dreizylinder-Sporttourer mit 1000 ccm, und von 1977 an arbeitete man an der Maschine mit Sechszylinder-V-Motor, die 1978 beim Bol d'Or in der Langstrecken-Weltmeisterschaft debütierten sollte. Mit diesem überlegenen Antrieb wollte man sich als Hersteller der Premiumklasse etablieren und sportliche Erfolge gegen die immer mächtigeren japanischen Konkurrenten einfahren. Doch eine Änderung des Reglements, die Motoren mit mehr als vier Zylindern in der WM verbot, bewirkte das Ende dieses „Formel 1 auf zwei Rädern", bevor er überhaupt richtig in Fahrt gekommen war.

Auch im Geländesport engagierte sich die kleine Firma aus Breganze, Todeschini leitete die Offroad-Abteilung und hatte schon die LH 125 und LH 250 mit Husqvarna-Motoren serienreif entwickelt. Der Gelände-Boxer war aber auch für ihn eine große Herausforderung: „Ich nahm ein weißes Blatt Papier und zeichnete das Hinterrad ein, denn die Position war durch die mitgelieferte Schwinge und den Kardanantrieb vorgegeben. Dann positionierte ich mit einem Radstand von 1375 Millimetern das Vorderrad, zeichnete die Federwege und die Endpositionen der eingefederten Räder sowie den Lenkkopfwinkel von etwa 27 Grad ein und fuhr mit dem Entwurf zum Rahmenhersteller Verlicchi nach Bologna. Dort positionierten wir den Motor mit genügend Bodenfreiheit auf einer Arbeitsplatte, und dann machten sich die Spezialisten daran,



Fünf Wochen brauchte Projektleiter Todeschini im Sommer 1978, um den ersten Prototypen aufzubauen. Teile der Karosserie sowie die Gabel samt Bremse stammten aus Lagerbeständen der italienischen Firma

Genießerland

Die französische Seite des Rheintals, wo ELSASS UND VOGESEN nahtlos ineinander übergehen, ist ein idyllischer Landstrich, geschichtsträchtig und kulinarisch herausragend obendrein. Ideal, um ihn mit der neuen BMW R 1300 RS wieder einmal zu entdecken. Auf einsamen Straßen, die über Berge führen, wo einst bitter um jeden Meter Land gekämpft wurde



Die Route des Crêtes, die Vogesen Kammstraße, verläuft gut asphaltiert über rund 80 Kilometer auf den Höhenzügen. Spektakuläre Kurven wechseln sich ab mit weiten Aussichten ins Land

TEXT: ANDREAS ILLG FOTOS: T&T

Für eindrucksvolle Touren braucht es oft keine große Reise. Quert man im Südwesten Deutschlands, etwa auf der Höhe von Baden-Baden, die Grenze zu Frankreich, wartet schon ein kleines Abenteuer. Für uns ist es quasi vor der Haustüre, denn von Stuttgart aus sind es bis dahin nur ungefähr 150 Kilometer. Jenseits des Rheins grenzt das Elsass an Deutschland, und der Fluss bildet die rund 200 Kilometer lange Grenze zu Frankreich. Ein Meer an Weinreben überragt von den waldreichen Hügeln der Vogesen, die alemannische Mundart, liebevoll herausgeputzte, mittelalterliche Dörfer. Das Elsass ist uns keineswegs fremd und doch etwas ganz Besonderes. Drei Kriege in einem Jahrhundert haben dort die Grenzen zwischen Deutschland und Frankreich immer wieder verschoben. Viermal mussten die Elsässer zwischen 1870 und 1945 ihre Nationalität ändern. Das hinterlässt Spuren, landschaftlich, kulturell und emotional. Doch auch wenn Europa heute zusammen wachsen soll und die Grenzen verschwimmen, hat sich das Elsass seinen ursprünglichen Charme erhalten, geprägt von seiner wechselhaften Vergangenheit.

Höchst kontrastreich treffen hier die Landschaften aufeinander. Entlang des Rheins zieht sich die Elsässer Weinstraße – eine beliebte Route bei Touristen – durch sanft hügelige Weinberge und malerische Ortschaften nach Süden. Nahtlos ist der Übergang zu den Bergen der Vogesen, dessen kahle, einsame Gipfel sich bis auf 1400 Meter in die Höhe recken. Ein rauer Gegensatz, doch genau hier verbergen sich die grandiosesten Kurven für Motorradfahrer, die man sich wünschen kann. ▷