BMW Motorräder

Magazin für weiß-blaue Motorradfreude – seit 1999

4 195069 108906 99

MOTORRAD MAGAZIN MO SONDERAUSGABE 99

OKTOBER BIS DEZEMBER 2026

Deutschland € 8,90
Österreich € 9,60 • Schweiz CHF 15,20
Niederlande € 10,70 • Luxemburg € 10,50
Belgien € 10,50 • Spanien € 11,55

Soforthilfe: Reparatur-Sprays bei Reifenpannen

VERGLEICH



BMW F 900 R



BMW S 1000 R



Erlebnis: Genuss-Tour an den Gardasee

BMW R 1300 R

DIE NACKTEN KOMMEN

Boxer- oder Reihen-Motor mit zwei oder vier Zylindern: Welches Roadster-Konzept am besten funktioniert



Vergleich: R 1300 GS vs. F 450 GS



Klassik-Boxer: BMW R 1200 CL



Dauertest: BMW R 12 G/S

Beide GS haben auch Offroad im Blick und sind auf losem Untergrund einfach zu dirigieren. Mit der 1300er in richtigem Gelände unterwegs zu sein, ist aber was für Profis

Auch stehend passt das Platzangebot auf der kleinen GS. Am Test-Motorrad helfen Lenkererhöhung und Sturzbügel. In hartes Gelände biegt man mit der 450er einfacher ab als mit der großen GS 1300

TEXT: STEFAN PIWEK FOTOS: MOPPETFOTO.DE

DIE GROSSE GS-SHOW

Viel Lob kassiert die neue, quirlige F 450 GS. Der Vergleich zur R 1300 GS erscheint auf den ersten Blick vermessen, doch BMW selbst hat Konzept und Optik ja offen und eindeutig an die große Schwester angelehnt. Warum also nicht?

KLASSEN FAHRT

Luftige Ausfahrt mit den BMW NAKED BIKES ALLER KLASSEN: Kann der Mittelklasse-Roadster F 900 R mithalten? Ist der Superbike-Ableger S 1000 R zuviel des Guten? Oder spricht am Ende alles für den Groß-Boxer R 1300 R?

TEXT: STEFAN PIWEK
FOTOS: MOPPETFOTO.DE

Wer nicht gerade auf einem Adventure Bike die unberührte Weite sucht, der sitzt mit recht großer Wahrscheinlichkeit auf einem unverkleideten Motorrad, egal, ob er das selbst „Naked Bike“, „Roadster“ oder einfach nur „Motorrad“ nennt. Die scheinbar wenig spezialisierten Alleskönner und Brot-und-Butter-Bikes verkaufen sich enorm gut und könnten als Klasse auf den ersten Blick eher langweilig wirken.

Von wegen! Motorbauformen und Preislagen fächern weit auf bei dem, was sich ohne einen nennenswerten Wind- und Wetterschutz fahrerlebnishungrig den Elementen stellt. Bei BMW besteht die Roadster-Kategorie aktuell aus drei Maschinen, die das Thema von 9400 Euro bis 16 550 Euro und von 105 PS bis 170 PS zu allen Seiten abdecken.

Wir haben jede einzelne getestet und sind mit allen dreien gemeinsam unterwegs gewesen. Und damit auch mit drei bestimmenden Motorbauformen im BMW-Motorradprogramm: dem 900er-Reihen-Twin, dem 1300er-Boxer-Motor und dem 1000er-Vierzylinder. Allesamt moderne, wassergekühlte Aggregate und doch mit sehr unterschiedlichem Anspruch – spannend!

Natürlich fächern auch die Ansprüche an die verschiedenen Motoren und Fahrzeuge weit auf, selbst wenn sie ein gewisser Purismus und der grundsätzliche Verzicht auf eine schützende Verkleidung verbindet. Deshalb gibt es am Ende dieser Teststrecke ein ausführliches, abschließendes Fazit, bei dem das gemeinsame Fahrerlebnis und die Einordnung der verschiedenen Modelle im Vordergrund stehen. ▷

INHALT

BMW NAKED BIKES

Seite 26:
TEST BMW F 900 R

Seite 30:
TEST BMW R 1300 R

Seite 34:
TEST BMW S 1000 R

Seite 38:
FAZIT BMW F 900 R, R 1300 R und **R 1300 R**

Uli insistiert von links, wie sehr ihm die R 1300 R gefällt, weswegen er sein Gepäck einfach schon mal aufgeschnallt hat

Ingo kann rechts stehend noch gar nicht fassen, wie viel Motorrad die F 900 R fürs Geld bietet. Stefan ist noch hin- und hergerissen

DIE NACKTE KANONE

Als Ableger des BMW-Superbikes bereitet die S 1000 R ein Fahrerlebnis der Extraklasse. Die Kombination aus exzellentem Fahrwerk und brillantem Motor macht das Naked Bike zu einem der besten Landstraßenbrenner überhaupt

TEXT:
INGO GACH

FOTOS:
MOPPETFOTO.DE

Die S 1000 R basiert bekanntlich auf der S 1000 RR, aber wer glaubt, die BMW sei einfach nur ein Superbike, an dem die Verkleidung abgeschraubt wurde, irrt gewaltig. Mittlerweile befindet sich der Roadster in seinem 13. Produktionsjahr und hat eine bemerkenswerte Evolution vorzuweisen. Die S 1000 R wurde kontinuierlich verbessert, und der aktuelle Jahrgang ist zweifellos eines der besten Naked Bikes auf dem Markt. Bei ihr dreht sich alles um Fahrbarkeit – denn was nützt viel Leistung, wenn diese nicht auf die Straße gebracht werden kann?

Es beginnt mit der vorderradorientierten Fahrerposition. Der flache und breite Lenker neigt den Oberkörper automatisch leicht nach vorn. Die Füße parke ich zwar auf weit hinten montierten, schicken Aluminiumrasten, aber trotzdem ist der Kniewinkel nicht so extrem wie auf der RR. Beste Voraussetzungen für ausdauernden Kurvenspaß.

Auch äußerlich hat sich die BMW S 1000 R im Laufe der Zeit gewandelt. Mittlerweile erscheint ihr Design harmonischer mit leicht aggressivem Touch. Der im letzten Jahr eingeführte Doppelscheinwerfer mit den schräg stehenden LED-Lampen sowie einer minimalen Frontmaske in Fahrzeugfarbe stehen ihr ausgezeichnet. Zwischen den Scheinwerfern befindet sich nun der Luftansaugkanal, den ein stilisiertes „R“ ziert. Die Seitenlinie führt im typischen Fast-Forward-Design abfallend vom aufragenden Heck nach vorne in Richtung Vorderradachse. Der Kniff erzeugt Dynamik bereits im Stand.

Als besonders hübsch erweist sich der angeschraubte Gitterrohr-Hilfsrahmen. Auch das Heck erfuhr eine Überarbeitung: Der Kennzeichenträger ist kürzer und das Rücklicht in die LED-Blinker integriert.

Im Cockpit findet sich weiterhin das gut aufgeteilte 6,5-Zoll-TFT-Display, dessen Menü logisch aufgebaut ist. Erleichtert wird die Bedienung durch das clevere Scrollrad am linken Lenkerende. Da ich kein Freund von Keyless Ride bin, freut es mich umso mehr, dass unsere S 1000 R über einen ganz normalen Zündschlüssel verfügt. Ihr Motorklang sorgt für eine Gänsehaut, die Testmaschine hat den optionalen Titan-Endschalldämpfer von Akrapovič mit Carbon-Endkappe montiert, der sich noch eine Nuance rauer und sportlicher anhört. Er ist Teil des M-Pakets (3150 Euro), das zudem den M Sportsitz (825 Millimeter Sitzhöhe), eine um 2,9 Kilogramm leichtere Lithium-Ionen-Batterie, M-Endurance-Kette, M GPS-Laptrigger, leichte M-Schmiederäder sowie die Lackierung in Lightwhite Uni mit M-Motorsportfarben beinhaltet.

Genug über die Ausstattung gestaunt, los geht’s. Der einstellbare Kupplungshebel lässt sich mit einem Finger ziehen, und die S 1000 R nimmt zügig Fahrt auf. Der Reihenvierzylinder leistet 170 PS bei 11 000 Umdrehungen, läuft turbinengleich und zeigt eine lineare Leistungsentfaltung. Das hat er vielen gedrosselten Superbike-Motoren voraus, die sich untenrum zäh quälen und den Fahrer im oberen Drehzahlbereich mit einer plötzlichen Leistungsexplosion erschrecken. Damit keine Missverständnisse aufkommen: Der BMW-Vierzylinder dreht rasant hoch bis zum roten Bereich bei 12 000/min. Aber er ist eben nicht auf reine Spitzenleistung ausgelegt, sondern baut schon früh Drehmoment auf; maximal sind es 114 Nm bei 9250/min.

Geradeaus geht auch, selbst wenn die winzige Zubehörscheibe mehr die Instrumenteals den Fahrer schützt. Der nimmt das nächste Kurvengewirr ins Visier

CRUISING AMERICA

Total auf Touring getrimmt kam anno 2002 die R 1200 CL als neuer Luxusdampfer ins BMW-Motorrad-Programm, ein Boxer ganz nach dem Geschmack der US-amerikanischen Kundschaft. Auch hierzulande versprühte er perfektes Highway-Feeling, stand aber stets im Schatten seiner Schwestermodelle

TEXT: ANDREAS ILLG FOTOS: ARCHIV MO, WERK

Mit der BMW R 1200 CL lässig die Westküste der USA entlang cruisen. Der Traum vieler Motorradfahrer wurde von den Marketing-Strategen fürs Foto perfekt in Szene gesetzt

Die Konkurrenz im eigenen Haus war groß, denn für die Freunde gepflegter Motorradtouren hatte BMW noch mehr zu bieten. Die R 1150 GS und ihr abenteuerlicher Ableger, die Adventure-Version, standen bei europäischen Kunden schon damals ganz oben auf der Liste der Begehrlichkeit. Mit dem bewährten Boxertriebwerk war zudem die R 1150 RT bei Tourenfahrern ein bekannt guter Tipp. Für die Freunde des liegenden BMW Vierzylinder-Motors lockte beim BMW Händler die K 1200 LT als dicker Luxus-Tourer, und für sportivere Zeitgenossen war auch noch die K 1200 GT im Programm.

Einen Platz für die R 1200 CL hatten die Marketing-Strategen vor allem im riesigen US-amerikanischen Markt ausgemacht. Der versprach im Cruiser-Bereich seit eh und je gigantische Absatzzahlen. Allerdings, der Platzhirsch war dort zweifellos die Harley-Davidson Electra Glide mit ihrem fast 1500 ccm großen V-Twin-Motor. Bei der R 1200 stand das CL für „Cruiser Luxus“, und es war

WOHNZIMMER BOXER

HOLGER UND DIRK SCHADE träumten und bauten sich in der 1980er Jahren ihren eigenen Sportboxer. Beim jetzigen Besitzer feiern wir ein Wiedersehen

TEXT UND FOTOS: UWE LÜTJOHANN



Sportboxer einmal ganz anders. Vor 37 Jahren stellte Dirk Schade (im Sattel) seinen außergewöhnlichen Umbau in Motorrad Magazin MO vor. Das Krad existiert noch, wurde inzwischen jedoch stilistisch leicht entschlackt (links)

Motorrad Magazin MO stellte im Jahr 1989 diesen recht professionellen Eigenbau vor, den die Brüder Schade aus Bad Hersfeld seinerzeit realisiert hatten. Und wie der Zufall es so will, fuhr uns genau diese hübsche Sport-BMW vor kurzem noch einmal vor die Linse. Eine schöne Gelegenheit, den Geist von damals wieder aufleben zu lassen und zu schauen, was inzwischen aus dieser außergewöhnlichen Boxer-BMW geworden ist.

Bekanntlich mussten die BMW-Kunden bis zum Jahr 2006 auf den ersten ernsthaften Supersportler mit Boxermotor warten, der diesen Namen auch wirklich verdiente. Die R 1200 S wurde dann ein Jahr später sogar von der noch radikaleren HP2 Sport getoppt. Ende der 1980er Jahre konnte man von solch schnellen Sportboxern nur träumen. BMW setzte damals voll auf die neue Vierzylinder-Generation der K-Modelle und brachte boxerseitig nur ein laues R 100-Remake mit müden 60 PS zustande. Heute kaum noch vorstellbar, aber rund zwei Jahrzehnte lang passierte leistungsmäßig bei den Boxermotoren nicht das Geringste. Wer einen sportlichen Zweiventil-Boxer fahren wollte, dem blieb also nichts anderes übrig, als ihn sich selbst zu

TEXT UND FOTOS: MARINA BLOCK

AB IN DIE ALPEN

Für längere Urlaubsreisen mit Beiwagen bietet sich Oldtimer-Freunden ein BMW BOXER-GESPANN aus den 60er Jahren geradezu an

Nostalgie pur. Bei solch einem Anblick stellt sich sofort gute Laune ein. BMW-Boxer und „Torpedo“ Marke Steib bilden ein rundum harmonisches Gespann





Sturzbügel dienen in diesem Fall eher als Hitzeschutzbügel für den heißen Zylinder und Auspuffkrümmer. Die Stößelrohre der ohv-Ventilsteuerung liegen bei den Boxern der „schwarzen Ära“ noch oben auf. Bildschön der zeitgenössische Tachometer Marke VDO

DIE VERNEIGUNG

Unglaubliche 75 Jahre lagen zwischen den BMW-Siegen von Schorsch Maier und Michael Dunlop auf der Isle of Man, damit ist BMW seit 2014 wieder fester Bestandteil der Tourist Trophy. 115 JAHRE TT feiert München mit einem Sondermodell der BMW M 1000 RR

TEXT: STEFAN PIWEK FOTOS: PIWEK, BMW

Auch die Limited Edition Isle of Man TT ist am Ende eine BMW M 1000 RR und damit die technische Basis für professionelle Renneinsätze. Näher kommt man im Serienzustand nicht an Technik, Performance und Feeling aktueller Superbikes



Boxer-BMW als Instruktorenfahrzeug. Olli „Rakete“ zeigt mit dem Bayern-Roadster gekonnt die richtige Linie

BOXER @ TWINS ONLY

Zum 25. Mal fand in Oschersleben das legendäre Twins Only-RENNSTRECKEN-TRAINING VON MO statt. Traditionell gut vertreten waren die Twins von BMW. Wir haben für unsere Sonderheft-Leser einige Impressionen zusammengestellt

TEXT: JOCHEN PERSY FOTOS: PERSY, RACEPIXX













Hans Junginger nutzte die Option für Doppelstarts und brachte seinen kampferprobten Zweiventiler und den Eigenbau eines K 75- Rahmens mit R nineT-Motor mit (beide ganz oben). Instruktor „Kutti“ auf R 1300 R und Albert Leptich (oben) beim Vorbereiten seiner R nineT Racer

SEEFLUCHT

Die alten Zweiventiler schnappen und die Gegend rings um den GARDASEE erkunden. Was für eine schöne Idee für den kommenden Herbst

TEXT: JOCHEN PERSY FOTOS: PERSY, RACECLUB



Über den tief hängenden Wolken trifft die altgediente BMW auf einen herrlichen Ausblick am Passo del Maniva

Nach einer Steilauffahrt, mit Blättern und rutschigem Untergrund. Die Füße haben an der BMW zwischen Zylindern und Koffern nicht viel Platz zum „fußeln“