

MOTORRÄDER

Helm auf zum Gebet

BMW präsentiert das stärkste Motorrad der Firmengeschichte. Es wird etwa 280 km/h erreichen, soll aber durchaus vernunftbegabte Menschen ansprechen.

Schnelligkeit ist ein hohes Gut, wenn das Firmencredo „Freude am Fahren“ heißt. Und doch gibt es Grenzen. Getreu einem Abkommen der großen deutschen Autokonzerne werden auch BMW-Fahrzeuge bei 250 km/h abgeregelt.

Bisher.

Im Herbst kommt ein BMW-Modell auf den Markt, das etwa 280 Stundenkilometer fährt. Es kostet 14 850 Euro, hat keine Sicherheitsgurte, keinen Airbag – und nur zwei Räder.

„Motorradfahrer sind sensibler, was Restriktionen angeht“, meint BMW-Sprecher Jürgen Stoffregen. Das stärkste Serienmotorrad, das BMW je gebaut hat, wird deshalb ohne Tempo-Begrenzer ausgeliefert. Helm auf zum Gebet!

Mit 167 PS schließt die neue K 1200 S in die Hochleistungsklasse der Zweiradtechnik auf. Sinnfragen sind in dieser Liga so unerwünscht wie Radarfallen. Und BMW ist hier eher ein Außenseiter.

Deutschlands einziger Motorradhersteller von Rang hielt sich bisher von der Leistungsspirale fern. Geschürt wurde die PS-Inflation von den japanischen Anbietern.

1998 hatten die Staaten der EU die Zulassungsvorschriften gelockert und das bis dahin geltende Leistungslimit von 100 PS aufgehoben. Eine Saison später präsentierte Suzuki die Schock-Maschine GSX 1300 R Hayabusa (Deutsch: „Wanderfalken“), die mit 175 PS erstmals fast die 300-km/h-Marke erreichte. Honda, Yamaha und Kawasaki legten ähnliche Katalpulte auf.

Nur BMW mochte sich nicht an der Jagd beteiligen. Die Münchner Entwickler setzen traditionell andere Prioritäten, vor allem Sicherheit und Umweltschutz. So führten sie als Erste Bremsen mit ABS ein und setzten früh auf geregelte Abgaskatalysatoren. Die meisten Konkurrenten tun beides bis heute nicht. In Japan verfolgt nur Honda eine vergleichbare Strategie.

Und die scheint auch kommerziell zu fruchten: Honda (Jahresabsatz über neun Millionen Motorräder und Mopeds) behauptet sich als mit Abstand größter Zweiradhersteller der Welt. BMW ist dagegen ein Winzling, wenngleich sich die Verkaufszahlen im vergangenen Jahrzehnt verdreifachten. Die Jahresproduktion liegt heute bei knapp 100 000 Maschinen.

Für weitere Wachstumssprünge, das zeigten Kundenbefragungen, wäre mehr Leistung hilfreich – und diesem Zweck muss BMW nun sogar ein lange gepflegtes Konstruktionsprinzip opfern.

Den Vierzylinder der traditionellen K-Reihe – sie bleibt mit maximal 130 PS weiter im Programm – bauen die Münchner seit 21 Jahren in einer völlig exotischen Position ein: der Länge nach liegend. Das garantiert einen sehr niedrigen Schwerpunkt

mit entsprechenden Vorteilen für die Straßenlage.

Für die höhere Leistung waren nun jedoch breitere Kolben nötig. Der Längsmotor bot dafür keinen Platz. Die neue K 1200 S wird deshalb – wie die meisten japanischen Konkurrenten – mit quer stehendem Vierzylinder gefertigt. Um sich vom Fernost-Einerlei zu unterscheiden, neigten die Entwickler die Zylinderbank sehr weit nach vorn und senkten den Motor dank Verzicht auf eine Ölwanne stark ab. So liegt auch hier der Schwerpunkt wieder außergewöhnlich tief.

Völlig neue Wege gingen die Konstrukteure beim Fahrwerk. Erstmals entwickelten sie eine elektronische Regelung der Federn und Dämpfer, die als Sonderausstattung erhältlich sein wird. Statt der allgemein üblichen Teleskopgabel setzten sie vorn ein an den Automobilbau gemahnendes System aus zwei Längslenkern ein. Damit lässt sich mehr Komfort ohne Beeinträchtigung der Fahrsicherheit erzielen.

Und das sind wichtige Qualitäten, denn auch das neue Spitzenmodell ist nicht für junge Heißspunde konzipiert. Laut Firmensprecher Stoffregen soll es eine durchaus vernunftbegabte Klientel im Alter zwischen 30 und 40 Jahren ansprechen, etwas

jünger immerhin als der durchschnittliche BMW-Motorradkunde.

Die Höchstgeschwindigkeit (BMW macht bewusst noch keine konkrete Angabe) sei ohnehin ein „virtueller Wert“. Kaum ein Motorradfahrer bewege sich längere Zeit weit jenseits der 200 km/h. Aus dem Überfluss an Pferdestärken ergebe sich vielmehr ein angenehmer Sekundäreffekt. Stoffregen: „Wenn Sie aus dem Vollen schöpfen, dann fahren Sie einfach entspannter und souveräner.“

Jüngste Unfallstatistiken untermauern diese Einschätzung: In Relation zum wachsenden Motor-

radbestand, meldet das Essener Institut für Zweiradsicherheit, seien die Unfallzahlen „leicht rückläufig“. Bezogen auf 100 000 zugelassene Maschinen verunglückten 1997 noch 35,9 Motorradfahrer tödlich; im vergangenen Jahr waren es 24,8.

„Die meisten Unfälle“, so die Expertise, „ereignen sich innerorts in einem Geschwindigkeitsbereich zwischen 40 und 70 Stundenkilometern.“ In über zwei Dritteln der Kollisionen mit Motorradbeteiligung seien Pkw-Fahrer die Verursacher. Die Motorleistung der Maschinen spiele für das Unfallgeschehen „keine ausschlaggebende Rolle“.

CHRISTIAN WÜST

Neue BMW K 1200 S: „Aus dem Vollen schöpfen“



Rollende Raketen Die schnellsten Serienmotorräder



KAWASAKI	HONDA	YAMAHA	SUZUKI
Ninja ZX-10R	CBR 1100 XX Super Blackbird	YZF-R1	GSX-R 1000
HÖCHSTGESCHW.: 295 km/h	HÖCHSTGESCHW.: 290 km/h	HÖCHSTGESCHW.: 285 km/h	HÖCHSTGESCHW.: 285 km/h
LEISTUNG: 135,3 kW (184 PS)	LEISTUNG: 112 kW (152 PS)	LEISTUNG: 132 kW (180 PS)	LEISTUNG: 121 kW (165 PS)
GEWICHT: 170 kg	GEWICHT: 223 kg	GEWICHT: 172 kg	GEWICHT: 168 kg
PREIS: 12 995 Euro	PREIS: 12 790 Euro	PREIS: 13 295 Euro	PREIS: 12 610 Euro

DER SPIEGEL