

Motorradtest



BMW R 1200 R (R12WR)

Moderner Roadster (92 kW/125 PS)

Das zweite R in der Modellbezeichnung der R 1200 R steht für Roadster und hat eine lange, erfolgreiche Tradition in der BMW-Modellhistorie. Auch der Begriff „Allrounder“ würde die R hervorragend charakterisieren. Der kräftige (max. Leistung 92 kW, max. Drehmoment 125 Nm) Boxer-Motor mit Wasser/Luft-Kühlung bietet in dem stabilen Chassis Fahrspaß und Nutzwert bei nahezu allen Anwendungen von Innerorts- bis Tourenfahrten. Die aktuelle R ist das erste Modell mit dem neuen Boxer-Motor ohne Telelever-Vorderradführung, was Platz für den Kühler vor dem Motor schafft. Schon die Serienausstattung zum Basis-Preis von 12950 Euro ist umfangreich, die optionalen Ergänzungen lassen keine Wünsche offen, selbst wenn der Preis dann auf über 16 000 Euro steigen kann. Je nach Lackierung hat die R auch einen Understatement-Charakter. Sie kann mehr, als ihr auf Grund ihrer Erscheinung zuge- traut wird. Besonders die Bremsen mit dem gut abgestimmten ABS zeigen her- vorragende, bislang einzigartige Leistungen. Lediglich das Gewicht von 240 kg ist relativ hoch. Der Kraftstoffverbrauch hängt stark von der Fahrweise ab.

Konkurrenten: Ducati Monster 1200, Honda CB 1000 R, Suzuki GSX-S 1000, Triumph Speed Triple

- +** Unkomplizierter Allrounder, für nahezu alle Einsatzzwecke gut geeig- net, kräftiger, drehfreudiger Motor, stabiles Fahrwerk, trotzdem leichtes Handling, überwiegend gute Ergonomie, hervorragende Bremsen mit perfekt abgestimmten ABS, Understatement-Charakter
- Mit Vollausstattung nicht leicht aber teuer, Spritverbrauch stark ab- hängig von der Fahrweise.

2,0

ADAC-Urteil

Einzelbewertung

2,2

Alltagstauglichkeit

2,3

Ergonomie

2,2

Antrieb

1,7

Fahrverhalten

1,7

Sicherheit

2,2

ALLTAGSTAUGLICHKEIT

2,4

Abmessungen/wichtige Daten

Höhe und Breite der R 1200 R sind vergleichbar mit denen der Wettbewerber, lediglich die Länge von 2,2 m liegt auf dem relativ hohen Niveau des Schwestermodell R 1200 GS. Länge: 2,2 m, Breite: 0,87, Höhe: 1,3 m

- ⊕ Die Radlastverteilung zwischen Vorder- und Hinterrad ist sehr ausgeglichen. Das Tankvolumen von 18 Litern schafft in Kombination mit einem Landstraßenverbrauch von unter 5 l auf 100 km eine Reichweite von ca. 370 km. Auch die Zulademöglichkeit von 210 kg unterstützen die Tourentauglichkeit der 1200 R. Die Lenkerbreite von unter 90 cm stellt einen gelungenen Kompromiss zwischen Steuerbarkeit und Platzbedarf im innerstädtischen Verkehrs dar.
- ⊖ Das fahrfertige Gewicht von 240 kg für die voll ausgestattete, unverkleidete Maschine liegt über denen der direkten Wettbewerber. Der Wendekreis von fast 6 m (aufrecht geschoben) ist deutlich größer als der der GS (5,3 m).



Die Abmessungen über alles entsprechen vergleichbaren Maschinen.

2,0

Verarbeitung

- ⊕ Die R 1200 R ist durchweg gut verarbeitet. Die Hydraulikleitungen für Bremsen und Kupplung sind BMW-typisch in altersbeständiger Stahlflex-Bauweise ausgeführt. Die wenigen Kunststoffteile der einzelnen Verkleidungskomponenten machen einen stabilen und robusten Eindruck. Auch die Rahmenlackierung erscheint unempfindlich. Kabel und Kabelstecker sind solide befestigt und unauffällig untergebracht. Wie derzeit üblich besteht die gesamte Auspuffanlage aus rostfreiem Material. Die Verarbeitung im Ganzen ist stimmig und macht einen wertigen Eindruck.

2,1

Allgemeines Handling (Parken, Rangieren, Tanken)

Der nützliche Hauptständer R 1200 R ist nicht serienmäßig und kostet als Sonderausstattung zusätzliche 135 Euro. Auch das an der Testmaschine verbaute Keyless-Ride-System für das schlüssellose Entriegeln der Lenkersperre, das Einschalten der Zündung und das Öffnen des Tanks ist Sonderausstattung für einen Aufpreis von 260 Euro. Nach den Testerfahrungen erscheint das Keyless-Ride-System nicht als „Must-have“.

- ⊕ Das sogenannte „Ground-Handling“ der R 1200 R beim Schieben und Abstellen ist wegen des breiten Lenkers, der stabilen Haltegriffe am Heck und der getuften Sitzbank trotz des relativ hohen Gewichtes vergleichsweise einfach. Beim Schieben sind keine Rollwiderstände spürbar. Haupt- und Seitenständer sind leicht bedienbar. Der Lenker lässt sich in beide Einschlagrichtungen verriegeln. Das Tanken ist unkompliziert.
- ⊖ Die kleine Trittplatte des Hauptständers ist etwas zu glatt. Dadurch kann bei Feuchtigkeit der Fuß abrutschen. Beim Abbocken der Maschine vom Hauptständer auf sehr glatten Untergründen (Fliesen- oder Estrichboden) kann der Hauptständer rutschen ohne hochzuklappen.

Gepäckunterbringung/Tourentauglichkeit

Die Gepäckbrücke (125 Euro) und das Koffersystem (680 Euro für Halter und Kofferpaar) sind aufpreispflichtige und empfehlenswerte Sonderausstattungen. Ansonsten bietet die R 1200 R als unverkleideter Roadster nur wenig Stauraum an der Maschine.

⊕ Die Tourentauglichkeit der R 1200 R kann dank der hohen Zuladungsmöglichkeit (210 kg) und der Reichweite von ca. 350 bis 370 km als gut bezeichnet werden. Auch das optionale Koffersystem und die Gepäckbrücke unterstützen ihren touristischen Charakter. Der Tank bietet eine ausreichend breite Oberfläche, um auch größere Tankrucksäcke sicher zu befestigen. Dank der guten Zugänglichkeit und Gestaltung des Rohrahmens lassen sich auch Riementankrucksäcke befestigen.

⊖ Bei Serienausstattung finden sich lediglich unter der Fahrer- und Beifahrersitzbank kleine Dokumentenfächer.

Serienausstattung

BMW bietet eine große Fülle an Sonderausstattungen. Details hierzu auf dem Datenblatt auf Seite 12.

⊕ Selbst die Serienausstattung der R 1200 R erfüllt bereits gehobene Ansprüche. Der vielfältig einstellbare Bordcomputer beinhaltet etliche nützliche Funktionen, die in dieser Fahrzeug- und Preisklasse nicht selbstverständlich sind. Hierzu zählen u.a. Anzeigen der Restreichweite, des Durchschnittsverbrauchs, der Durchschnittsgeschwindigkeit, der Motor- und Umgebungstemperatur und des Ölstandes. Außerdem gehören Warnblinkanlage, Bordsteckdose und eine Ganganzeige zum Serienumfang. Die Basis der Hinterradfederung sowie die Zugstufendämpfung sind per Handrad einstellbar.

⊖ Hauptständer und Gepäckbrücke fehlen in der Serienausstattung. Sie kosten 135 bzw. 125 Euro Aufpreis. Das Bordwerkzeug ist einfach gehalten. Die Sitzhöhe ist nicht einstellbar. Änderungen der Sitzhöhe machen die Verwendung weiterer Sitzbänke erforderlich.

Wartung (durch den Fahrer)

Die umfangreiche Bedienungsanleitung wird auch als PDF-Dokument auf der Internetseite des Herstellers bereitgestellt. Sie enthält Hinweise zu einzelnen Einstellarbeiten und zur Wartung durch den Fahrer.

⊕ Die Bedienungsanleitung stellt die meisten wichtigen Wartungsarbeiten, die dem Fahrer zugetraut werden, gut dar. Die offene Bauart und das Fehlen großer Verkleidungen macht den Zugang zu den Komponenten relativ einfach. Die meisten Wartungs- und Prüfarbeiten sind unkompliziert durchführbar. Das einfache Bordwerkzeug reicht aus, um die meisten Wartungsarbeiten durchzuführen. Der Kardan-Antrieb ist wartungsfrei.

⊖ Das Bordwerkzeug ist sehr einfach gehalten. In der Bedienungsanleitung nicht beschrieben werden Zündkerzen-, Luftfilter-, Öl- und Ölfilterwechsel. Für den Hinterradausbau muss der Endschalldämpfer weggeschwenkt werden.

2,3

ERGONOMIE

2,2

Sitzposition Fahrer

Die Fahrersitzhöhe ist nicht einstellbar. BMW bietet in der Erstausrüstung wahlweise drei Sitzbänke für verschiedene Sitzhöhen an (760, 790 und 820 mm). Die Testmaschine war mit der Sitzbank für die mittlere Sitzhöhe ausgerüstet.

⊕ Die Positionen von Sitzbank, Lenker und Fußrasten erlauben eine ergonomisch entspannte, aufrechte, fahraktive und ermüdungsfreie Sitz- und Körperhaltung. Fahrer oder Fahrerin sitzen mehr in als auf der Maschine. Die Sitzbank selbst ist vorne schlank genug, um auch kleineren Personen einen sicheren Stand zu ermöglichen (Schrittbogenlänge: 1,72 m bei Sitzbank mit mittlerer Höhe besetzt mit ca. 80 kg schwerem Fahrer). Gleichzeitig ist im Übergang zum Tank ein guter Kontakt zur Maschine gegeben. Im hinteren Bereich ist das bequeme Polster breit und lang genug, um unterschiedliche Sitzpositionen zu ermöglichen. Der Absatz zur getrennten Beifahrersitzbank gibt guten Halt. Auch Lenkerposition, -krüpfung und -breite (Griffweite ca. 65 cm) unterstützen die entspannte Körperhaltung und vermitteln ein leichtes, direktes Lenkgefühl. Die Fußrastenposition ist ein gelungener Kompromiß zwischen Ergonomie und Schräglagenfreiheit. Grundsätzlich werden sich die meisten Fahrer und Fahrerinnen in dieser Sitzposition auf Antrieb gut aufgehoben fühlen.

⊖ Sitzhöhe ist nicht einstellbar. Die Flächen der Rückspiegel sind relativ klein, ihre Haltearme sind etwas zu kurz, um in allen Sitz- und Fahrpositionen nach hinten blicken zu können.



Die Positionen von Sitz, Lenker und Fußrasten ergeben für Menschen unterschiedlicher Größe eine angenehme Fahrhaltung.

2,3

Ergonomie für den Beifahrer

Die maximale Zuladung von 210 kg erlaubt Touren mit Beifahrer und Gepäck. Sitzbankform und Fußrastenposition entsprechen dem Standard.

⊕ Sehr gute Haltemöglichkeiten am Fahrzeugheck neben der Beifahrersitzbank.

⊖ Je nach Höhe der Fahrersitzbank „thront“ der Beifahrer etwas über dem Beifahrer.

2,3

Armaturen

⊕ Die Griffweite beider Handhebel sind leicht und sinnfällig vierfach einstellbar. Die Hebel selbst sind so geformt, dass ihre volle Länge nutzbar ist. Auch der Schalthebel lässt sich in relativ weiten Grenzen verstellen. Alle Einstellungen auch die des Displays lassen sich mit den Händen am Lenker vornehmen.

⊖ Der Fußbremshebel ist nur in sehr engen Bereichen einstellbar. In der Bedienungsanleitung wird dies nicht beschrieben. Je nach Anzahl der Sonderausstattungen ist die Vielzahl der Schalter und das Drehrad für die Steuerung des Navigationsgerätes am linken Lenkerende zumindest anfangs unübersichtlich. Um unnötige Ablenkung während der Fahrt zu vermeiden, sollte sich jeder Fahrer vor der ersten Fahrt mit den Schalterfunktionen vertraut



Bei Vollausrüstung sind die zehn Schalter und das Drehrad für das Navigationssystem etwas unübersichtlich.

machen. Das schwenkbare Drehrad für die Bedienung des Navigationssystems ist mit mehreren Funktionen belegt und kann z.B. bei Betätigung der Lichthupe leicht fehlbedient werden.

2,0 Anzeigen

Das Display besteht aus dem runden Tacho, dem Band der Kontrollleuchten und dem darunter liegenden TFT-Display. Das optionale BMW-Navigationssystem wird vor dem Display am Lenker befestigt.

⊕ Die zentrale Anordnung der Anzeigen ist gelungen. Die wichtigsten Anzeigen, der Rundtacho und die Kontrollleuchten sind prominent angeordnet. Die Anzeige des TFT-Displays ist in drei verschiedenen Modi (Full, Sport, Touring) einstellbar. Je nach Anwendung können die Anzeigen komplexer oder einfacher gestaltet werden. Es gibt vielfältige Anzeigen.

⊖ Die Bedienung der Anzeigen mittel Schalterbatterie am linken Lenker erfordern anfangs intensive Befassung. Die Anordnung des Navigationssystems vor dem Display und dem Zündschloss ist nicht optimal, da je nach Fahrergröße und Sitzposition das Zündschloss und ein Teil des Display abgedeckt wird.



Der runde Tacho bietet ein vertrautes Bild und ist gut ablesbar. Das TFT-Display ist anfangs etwas verwirrend, aber auch vielfältig einstellbar.

1,7 Vibrationen

Der neue luft/wassergekühlte Boxer entspricht denen in den aktuellen Modellen R 1200 GS (auch Adventure), R 1200 RT und R 1200 RS.

⊕ Die Vibrationen des Boxer-Motors halten sich in engen Grenzen. Der Motor läuft in weiten Lastbereichen unauffällig. Auf die Rückspiegel und das Windschild wirken sich die leichten Vibrationen nicht aus.

⊖ Lediglich bei hoher Last und hohen Drehzahlen machen sich wenig störende Vibrationen bemerkbar.

2,8 Fahrkomfort/Windschutz

Serienmäßig verfügt die R 1200 R über kein Windschild. Die Testmaschine verfügte über das optionale Windschild Sport (Ausführung klar, Aufpreis 175 Euro). Von BMW wird auch ein höheres Windschild angeboten.

⊕ Der Fahrkomfort der R 1200 R ist überwiegend gut. Die niedrige, in die Maschine integrierende Sitzposition trägt zusammen mit dem kleinen Windschild bei zu einem erstaunlich guten Windschutz.

⊖ Trotzdem müssen bezüglich des Windschutzes bei höheren Autobahngeschwindigkeiten (150 km/h und mehr) auf Dauer Abstriche gemacht werden.

2,2

MOTOR/ANTRIEB

2,2

Motorstart

Der Anlasserschalter ist mit dem Not-Aus-Schalter kombiniert.

⊕ Der Motor startet unabhängig von der Betriebs- und Umgebungstemperatur zuverlässig und schnell. Bei niedrigen Temperaturen wird die Standgasdrehzahl nur leicht angehoben. Nach dem Start ist der Motor nach kurzer Fahrstrecke voll belastbar. Bei dem Startvorgang selbst bleibt die Maschine für einen BMW-Boxer erstaunlich ruhig.

1,4

Leistungsentfaltung/Motorcharakteristik

Der sogenannte „Wasser-Boxer“ von BMW in der R 1200 R ist baugleich mit den Antrieben der R 1200 GS/Adventure, R 1200 RT und R 1200 RS.

⊕ Der Motor bietet einen nahezu idealen Drehmomentverlauf und zeigt dabei eine voll überzeugende und begeisternde Bandbreite. Für einen Zweizylindermotor läuft er erstaunlich gleichmäßig. Bereits ab knapp über 2000 U/min werden 100 Nm und mehr abgegeben. Damit wird das souveräne Anfahren mit der leicht dosierbaren Kupplung zum Kinderspiel. Bewegungen der leichtgängigen Gasgriffsteuerung werden unmittelbar umgesetzt, der Motor hängt sehr direkt am Gas und bleibt dabei immer berechenbar. Die relativ dezenten Antriebsreaktionen geben ein verlässliches Feedback. Angenehm und frei von Ruckeln ist auch das Cruisen mit ca. 45 km/h im 6. Gang. Ebenso verläuft das sanfte Beschleunigen aus diesem Lastbereich. Der Motor mit seiner großen Bandbreite ist für viele Gangarten und Fahrweisen gut geeignet. Hierbei bieten auch die unterschiedlichen Fahrmodi (serienmäßige Fahrmodi: „Rain“ und „Road“, „Dynamic“ und „User“ in den Sonderausstattungs Paketen Dynamic und Dynamic 2) zusätzliche Anpassungsmöglichkeiten. Der Unterschied zwischen den Modi „Rain“ und „Road“ ist deutlich spürbar. Auf nasser Fahrbahn erlaubt der „Rain“-Modus entspannteres und geschmeidigeres Fahren. Im Ganzen trägt der gelungene Boxer der neuesten Generation viel bei zu dem Gefühl des unbeschwertes Fahrens. Gleichzeitig stellt er auch bei zügiger Fahrweise immer eine souverän entspannte aber kräftige Präsenz zur Verfügung. Es gibt nur wenige Anwendungen, bei denen der Antrieb der R 1200 R nicht passend wäre.

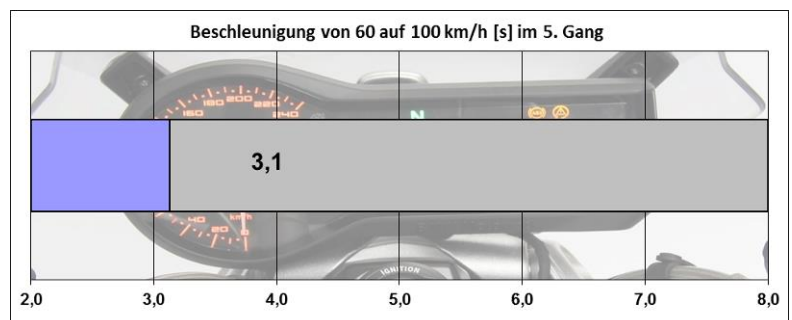


Der Motor begeistert durch sein breites, gleichmäßiges Drehmomentband.

1,4

Fahrleistungen

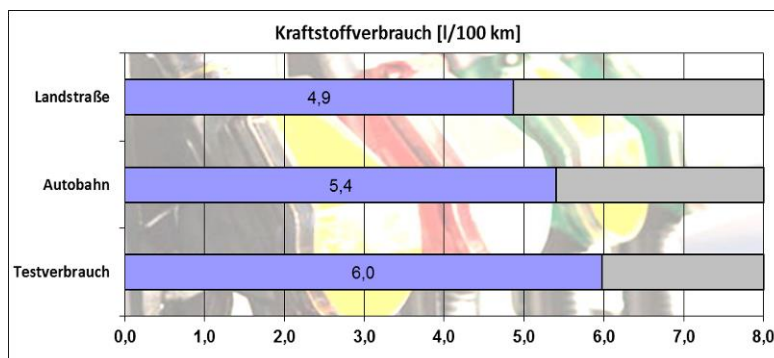
⊕ Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h in 3,1 Sekunden im 5. Gang (Fahrmodi Road und Dynamic), sowie die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 3,3 Sekunden (Herstellerangabe) machen die Agilität und das Leistungspotenzial deutlich. Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h.



3,0 Kraftstoffverbrauch

Die BMW R 1200 R ist nicht wirklich sparsam im Umgang mit Kraftstoff. Der Verbrauch ist direkt abhängig von der Fahrweise und der überwiegend gefahrenen Geschwindigkeit.

Der gemessene Kraftstoffverbrauch von 4,9 l/100 km im Landstraßenbetrieb ergibt sich bei strenger Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen. Auf der Autobahn ergeben sich Verbräuche von 5 bis 5,5 l/100 km bei Orientierung an der Richtgeschwindigkeit. Der gemittelte Testverbrauch inklusive Fahrleistungsmessungen ergab 6 l/100 km.



1,9 Laufkultur/Vibrationen/Geräusche

Die Kurbelwelle der R 1200 R hat ebenso wie alle anderen aktuellen Boxermotoren eine schwere Schwungmasse als die in den luft/wassergekühlten Antrieben der ersten GS-Modelle. Dieser Umstand führt zu einer anderen Laufkultur. Das Auspuffgeräusch der R 1200 R ist immer vernehmbar, dabei allerdings nicht stören. Es ist im Ganzen dezenter als bei der R 1200 GS.

- + Für einen Boxermotor mit den gegebenen technischen Daten läuft er Motor erstaunlich ruhig, leichte Vibrationen in weiten Betriebsbereichen sind nicht störend.
- Unter Last bei hohen Geschwindigkeiten werden Vibrationen spürbar, sie sind dabei allerdings nur wenig störend. Besonders aus dem Ventiltrieb sind Klicker bzw. dezente Klappergeräusche vernehmbar.

1,6 Kupplung

Die Kupplung wird hydraulisch betätigt.

- + Die Kupplung lässt sich mit geringen Handkräfte leicht bedienen und ist dabei gut dosierbar. Dabei entstehen keine auffälligen Geräusche.

2,2 Getriebe

- + Die Getriebeabstufung passt in weiten Bereichen sehr gut zu dem Charakter des Motors, lediglich der 6. Gang könnte auch etwas länger ausgelegt sein. Besonders mit dem optionalen Schaltautomat sind schnelle präzise Gangwechsel leicht möglich. Der Automat ist in den oberen Gängen hervorragend abgestimmt. Die Leerlaufsuche fällt leicht.

2,3 Kraftübertragung/Lastwechselreaktionen

Die Kraftübertragung erfolgt über eine Kardanwelle.

- + Keine Reaktionen des Antriebs auf die Hinterradführung.
- Leichtes Spiel im Antriebsstrang spürbar, besonders bei Langsamfahrt.

1,7

FAHRVERHALTEN

1,6

Fahrstabilität

Der Radstand der R 1200 R beträgt 1515 mm, der Nachlauf ist mit ca. 126 mm relativ lang.

- ⊕ Das neu konstruierte Gitterrohr-Chassis mit der stabilen Up-Side-Down-Gabel vermittelt vom ersten Meter an eine grundsolide Fahrstabilität. Nahezu Nichts kann die R 1200 R aus der Ruhe bringen. Dies gilt ganz besonders bei sehr dynamischen Abläufen wie starkem Bremsen oder Beschleunigen und schnellen Schräglagenwechseln. Auch bei flotter Autobahnfahrt verharrt die R unbeirrt auf der angepeilten Spur.
- ⊖ Lediglich bei sehr langsamer Fahrt (Schrittgeschwindigkeit) erfordert der Geradeauslauf Konzentration. Offensichtlich wirkt der Lenkungsdämpfer in dieser Situation etwas hemmend auf kleine Lenkerbewegungen.

1,9

Handlichkeit

- ⊕ Trotz der hohen Stabilität und des relativ langen Nachlaufs erfreut die R 1200 R mit spielerischer Leichtigkeit beim Steuern in fast allen Fahrsituationen. Hieran hat der breite Lenker und die angenehm aufrechte Sichtposition einen entscheidenden Anteil. Diese Unbeschwertheit ist in allen Geschwindigkeitsbereichen spürbar und lässt das Gewicht schnell vergessen. Der Slalom-Parcours mit 5- und 10-m-Abständen ist problemlos und zügig zu durchfahren. Im Ganzen wurde ein gelungener Kompromiss zwischen Stabilität und leichtem Handling gefunden.
- ⊖ Lediglich der 3-m-Slalomparcours konnte gerade nicht mehr flüssig durchfahren werden. Die größere BMW GS ist in dieser Disziplin agiler.



Das spielerisch leichte Handling der R 1200 R überrascht und ist Kern des Fahrspaßes.

1,9

Federung/Radführung

Die Testmaschine verfügte über die dynamische, elektronische Anpassung der Feder-Dämpfer-Elemente, die unter dem Namen Dynamic ESA für einen Aufpreis von 720 Euro angeboten wird. Für komfortorientierte Vielfahrer ist diese Sonderausstattung besonders empfehlenswert.

- ⊕ Bei den Feder-Dämpfer-Elementen wurde ein sehr intelligenter Kompromiss zwischen straffer Abstimmung und Komfort gefunden. Hierzu trägt in großen Maße das Dynamic ESA bei. Der Fahrkomfort auf festen Untergründen unterschiedlicher Qualitäten lässt nahezu keine Wünsche offen. Die Charakteristik der Federelemente lässt sich leicht per Lenkerschalter an die Straßenqualität und die Beladung anpassen. Damit bietet das Fahrwerk hohe Reserven für die unterschiedlichsten Anforderungen. Besonders die dynamische Anpassung der Vorder- und Hinterraddämpfung reduziert die Bewegungen bei Beschleunigung und Bremsung und vermittelt hohe Stabilität, Sicherheit und Beherrschbarkeit.
- ⊖ Lediglich das Ansprechverhalten bei feinen Unebenheiten fällt gelegentlich etwas unsensibel aus. Erfahrungsgemäß reduziert sich diese Erscheinung abhängig von Temperatur und Laufleistung.

1,7 Kurvenfahrt

Die Serienbereifung der R 1200 R: Vorne Metzeler Roadtec Z8 Interact M Front, hinten Metzeler Roadtec Z8 Interact.

⊕ Die R 1200 R vermittelt den Eindruck, nur für die zügige Kurvenfahrt gebaut zu sein. Sowohl beim Einlenken als auch bei Schräglagenkorrekturen wird ein durchgängig sicheres Fahrgefühl vermittelt. Präzises Fahren wird leicht gemacht. Störungen, die vom Straßenuntergrund ausgehen, werden mit stoischer Gelassenheit überrollt. Auch Korrekturen mittels beider Bremsen lassen die R immer neutral reagieren. Hierzu trägt auch die gut passende Bereifung bei. Die Balance zwischen Stabilität und Kurvenagilität ist nahezu perfekt gelungen.



Kurven sind ihre Welt.

2,0 Fahrverhalten mit Beifahrer

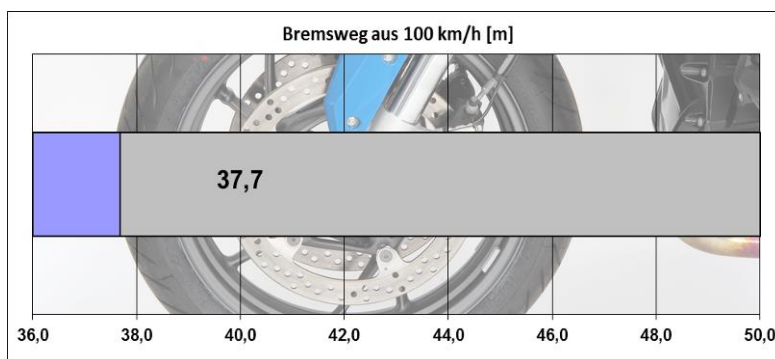
⊕ Die Mitnahme eines Beifahrers hat wenig Einfluss auf die ohnehin guten Fahreigenschaften. Die R 1200 R ist gut für den Soziusbetrieb geeignet, wenn die Fahrwerkeinstellungen entsprechend korrigiert werden.

1,7 SICHERHEIT

1,4 Bremsen

Das Vorderrad der BMW R 1200 R wird mittels radial montierter Vierkolben-Festsattel-Zangen der Marke Brembo verzögert, die auf 320 mm durchmessenden Bremsscheiben wirken. Am Hinterrad arbeitet eine Zweikolben Schwimmsattel-Bremse mit einer Scheibe, die 276 mm durchmisst.

⊕ Die Vollbremsleistungen der R 1200 R sind hervorragend. Bereits bei der ersten Bremsprüfung wurde aus dem Stehgreif eine mittlere Verzögerung von über 10 m/s^2 erreicht. Bei einem klaren Druckpunkt sind niedrige Bedienkräfte erforderlich. Die Bremsstabilität vermittelt hohes Vertrauen. Auch die Dosierbarkeit ist nahezu perfekt. Die Fahrzeugreaktionen sind vollkommen berechenbar.



1,6

Assistenzsysteme

Die R 1200 R verfügt über eine Vielzahl sinnvoller Assistenzsysteme als Serien- oder Sonderausstattung. Neben dem abschaltbaren ABS sind zwei Fahrmodi (Rain, Road) sowie das Automatic Stability Control (ASC) serienmäßig installiert. Als aufpreispflichtige Sonderausstattungen werden zwei weitere Fahrmodi zusammen mit einer dynamischen Traktionskontrolle (Fahrmodi Pro und DTC, 310 Euro), eine dynamische Anpassung der Feder-Dämpfer-Elemente (Dynamic ESA, 720 Euro), ein Schaltassistent (Schaltassistent Pro, 410 Euro) sowie eine Temporegelung (195 Euro) angeboten.

⊕ Besonders das ABS arbeitet hervorragend mit dem teilintegralen Bremssystem zusammen. Damit kann die volle Bremsleistung gefahrlos ausgenutzt werden, ohne Instabilitäten befürchten zu müssen. Hier wirkt auch das Dynamic ESA mit, das die Nickbewegung begrenzt. Das Hinterrad bleibt bei Vollbremsungen zuverlässig so dicht am Boden, dass die Spur sicher gehalten wird. Auch die Fahrmodi zur Anpassung des Antriebscharakters an unterschiedliche Straßen- und Einsatzbedingungen und die Dynamische Traktionskontrolle verbessern die Fahr- und Beherrschbarkeit. Damit ist die R 1200 R auch für weniger erfahrene Fahrer bestens geeignet.



Die Assistenzsysteme rund um das teilintegrale Bremssystem erzeugen hohe Bremsstabilität. Damit machen Vollbremsungen richtig Spaß.

2,2

Beleuchtungsanlage

Die R 1200 R ist serienmäßig mit zwei H7-Freiflächenscheinwerfern ausgestattet. Ein LED-Tagfahrlicht (Headlight Pro) wird für 295 Euro als empfehlenswerte Sonderausstattung angeboten.

⊕ Die Lichteigenschaften und die Ausleuchtung des Abblend- und Fernlichts ist für einen Scheinwerfer dieser Größe und Bauform gut.

⊖ Tagfahrlicht nur gegen Aufpreis.

FAHRZEUGKOSTEN

Eine Übersicht der geschätzten Kosten enthält das Datenblatt auf der letzten Seite.

Betriebskosten

Die Betriebsaufwendungen ergeben sich vorrangig aus den Kraftstoffkosten. Mit einem geschätzten Alltagsverbrauch von 5,0 l/100 km und einer Jahresfahrleistung von 5000 km ergeben sich jährliche Spritkosten von ca. 320 Euro. Zusammen mit einer Pflegepauschale von 70 Euro ergeben sich insgesamt Betriebskosten von 390 Euro pro Jahr.

Werkstatt-/Reifenkosten

Die BMW R 1200 R verfügt über eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Neben den jährlich angesetzten Inspektionen werden zusätzliche Wartungen jeweils in 10.000 km-Intervallen fällig. Bei der Festlegung der Wartungstätigkeiten werden das Fahrzeualter und die Laufleistung berücksichtigt. Für eine Haltungsdauer von fünf Jahren mit Jahresfahrleistungen von 5.000 km ergibt sich ein regelmäßiger Wartungsaufwand von ca. 80 AW, dies entspricht ca. 650 € für fünf Jahre. Die Kosten für planmäßige Ersatzteile betragen in dieser Zeit ca. 700 €. Zusammen mit den Kosten für Reifen, die für jeden nach 6.000 km fälligen Reifensatz inklusive Montage mit 300 € angesetzt wird, ergeben sich Werkstatt- und Reifenkosten von ca. 600 bis 650 € pro Jahr.

Wertstabilität

Die Beliebtheit der R 1200 R-Modelle der letzten Generationen lassen auch für die neue Roadster-Modelle des Modelljahres 2015 eine recht hohe Wertstabilität erwarten. Für ein zwei Jahre altes Fahrzeug wird ein Wertverlust von ca. 25%, für ein fünf Jahre altes Fahrzeug ein Wertverlust von ca. 40% prognostiziert. Vergleichbare Modelle anderer Marken haben Wertverluste von 35% bzw. 50%.

Nützliche Informationen

Die BMW R 1200 R wird in verschiedenen Design-Stilen angeboten. Neben dem Stil „Basis“, in dem auch die getestete Maschine ausgeführt war, offeriert BMW auch eine in rot/weiß gehaltene Variante als „Style 1“ und eine überwiegend in schwarz gehaltene Variante „Style 2“.

Die Variante „Style 1“ hat zusätzlich einen Motorspoiler.



Die R 1200 R in der Style 1-Variante



Die R 1200 R in der Style 2-Variante

DATEN UND MESSWERTE BMW R 1200 R

(OHNE GEWÄHR)

2-Zylinder-Boxermotor	Schadstoffklasse Euro 3
Hubraum	1170 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	7.750 U/min
Maximales Drehmoment	125 Nm
bei	6.500 U/min
Ventile pro Zylinder	4
Ventilsteuerung	DOHC
Kraftstoffart (Mindestqualität)	Super (95 ROZ) auch E10
Kühlung	Luft-/Flüssigkeitskühlung
Kraftübertragung	Kardan (links)
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Radstand	1.515 mm
Nachlauf	125,6 mm
Federweg vorne/hinten	140/140 mm
Reifengröße vorne	120/70 ZR 17 M/C (58W)
Reifengröße hinten	180/55 ZR 17 M/C (73W)
Bremsen vorne/hinten	2 Scheib. Ø 320 mm/Scheib. Ø 276 mm
Wendekreis (aufrecht geschoben)	5,9 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,3 s
Überholvorgang 60 - 100 km/h (5. Gang, Road-Modus)	3,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Landstraße/Autobahn	4,9/5,4l
Länge/Breite/Höhe	2126/870/1253 mm
Sitzhöhe (mit Fahrer 84 kg besetzt)	797 mm
Leergewicht/Zuladung	240/210 kg
Tankinhalt	18 l
Reichweite (Landstraßenverbrauch)	370 km
Gewährleistungsfrist	2 Jahre

ADAC-Testwerte fett/ Stand: 11/2015

REIFENFREIGABEN (AUSWAHL, OHNE GEWÄHR, STAND 11/2015.)

Vorderreifen (120/70 ZR 17)	Hinterreifen (180/55 R 17)
BRIDGES. Sport Touring T30F EVO	Sport Touring T30R EVO
BRIDGES. Hypersport S30F EVO	Hypersport S30R EVO
CONTI. Road Attack 2GT	Road Attack 2GT
DUNLOP Sportmax RoadSmart 2	Sportmax RoadSmart 2
DUNLOP Sportmax Qualifier I o. II	Sportmax Qualifier I o. II
METZELER Roadtec Z8 Interact M Fr.	Roadtec Z8 Interact C o. O
MICHELIN Pilot Power (alle Vers.)	Pilot Power (alle Vers.)
MICHELIN Pilot Road (alle Vers.)	Pilot Road (alle Vers.)
MICHELIN Pilot Street Radial	Pilot Street Radial
PIRELLI Angel GT Fr.	Angel GT A

KOSTEN

Abschätzung bei fünfjähriger Haltungsdauer u. Jahresfahrleistung von 5.000 km.

Jährliche Betriebskosten (Kraftstoff, Pflege)	ca. 420 Euro
Jährliche Kfz-Steuer	86,48 Euro
Jährliche Werkstattkosten: Wartung/Reifen	ca. 650 Euro
Jährlicher Wertverlust	ca. 1100 Euro
Versicherung (ganzjährig, Mittelung verschied. Voraussetzungen)	
Haftpflicht (SF5, 35%)	ca. 185 Euro
Teilkasko (SB 150 €)	ca. 260 Euro
Vollkasko (SF5, 40%, SB 300 €)	ca. 1 660 Euro
Grundpreis (Serienausstattg., ohne Nebenkosten)	12 950 Euro

AUSSTATTUNG/ZUBEHÖR (AUSWAHL, OHNE GEWÄHR)

TECHNIK/ KOMFORT

Bordcomputer (einfacher Funktionsumfang)	Serie
Bordcomputer Pro	nur im Touring-Paket
Navigationssystem (komplett)	870 Euro
Bordsteckdose	Serie
Reifendruckkontrollsystem	220 Euro
Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment)	720 Euro
Temporegelung	330 Euro
Hauptständer	135 Euro
Elektronische Wegfahrsperr	Serie
Schaltassistent Pro	400 Euro
Diebstahlwarnanlage	220 Euro
Windschild Sport/ hoch	175 Euro/242 Euro
Sitzbänke (drei unterschiedl. Höhen)	kein Aufpreis
Gepäckbrücke	125 Euro
Kofferhalter u. Koffer	680 Euro

SICHERHEIT

Teilintegral ABS (abschaltbar)	Serie
Stahlflex-Bremsleitungen	Serie
LED-Tagfahrlicht	295 Euro

vom ADAC empfohlenes Zubehör **fett**, Preise für Ausstattung in Ausstattungspaketen können abweichen. Ausstattungspakete: Comfort, Touring, Dynamic u. Dynamic 2

TESTURTEIL

MOTORRADTEST

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
ALLTAGSTAUGLICHKEIT	2,2	FAHRVERHALTEN	1,7
Abmessungen/Daten	2,4	Fahrstabilität	1,6
Verarbeitung	2,0	Handlichkeit	1,9
Parken/Rangieren/Tanken	2,1	Federung/Radführung	1,9
Gepäck/Tourentauglichkeit	2,1	Kurvenverhalten	1,7
Serienausstattung	2,2	Fahrverhalten m. Beifahrer	2,0
Wartung	2,3	SICHERHEIT*	1,7
ERGONOMIE	2,3	Bremsen	1,4
Sitzposition Fahrer	2,2	Assistenzsysteme	1,6
Ergonomie Beifahrer	2,3	Beleuchtung	2,2
Armaturen	2,3		
Anzeigen	2,0		
Vibrationen	1,7		
Fahrkomfort/ Windschutz	2,8		
MOTOR/ANTRIEB	2,2		
Motorstart	2,2		
Leistungsentfaltung	1,4		
Fahrleistungen	1,4		
Verbrauch	3,0		
Laufkultur/Geräusche	1,9		
Kupplung	1,6		
Getriebe	2,2		
Kraftübertragung/Lastwechsel	2,3		

*Sicherheit wird doppelt gewertet.

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		