



## BMW S 1000 XR (0D03)

Kräftiges Adventure Sport-Bike (118 kW/160 PS)

**K**räftige Sporttourer mit langen Federwegen treffen auf einen wachsenden Markt. Die Vorlage hierfür bietet seit Jahren die Ducati Multistrada. BMW nennt diesen Fahrzeugtyp seit 2014 „Adventure Sport“. Dieser Bezeichnung wird die S 1000 XR mit dem kräftigen, drehzahlorientierten Sportmotor aus der S 1000 R (max. Leistung 118 kW, max. Drehmoment 112 Nm) und dem stabilen Fahrwerk durchaus gerecht, wobei die Sportlichkeit klar dominiert. Der Motor ist nicht dezent und hat in Kombination mit den kurz übersetzten oberen Gängen einen fordernden Charakter, auf den sich der Fahrer einlassen muss. Die stabile und trotzdem handliche Fahrwerksauslegung kann bei der Kurvenhatz begeistern. Der Basis-Preis beträgt 15300 Euro. Mit einigen der nützlichen Sonderausstattungen übersteigt der Preis schnell die 19 000 Euro-Grenze. Besonders das ABS Pro (kurventaugliches ABS) und die dynamische Anpassung der Feder-Dämpfer-Elemente (Dynamic ESA) bieten zusätzliche Sicherheit und Komfort und sind deswegen dringend zu empfehlen. Die Zuladung ist für einen Tourer gering, der Kraftstoffverbrauch relativ hoch.

**Konkurrenten:** Aprilia Caponord 1200, Ducati Multistrada 1200 (S), Kawasaki Versys 1000 Grand Tourer, KTM 1290 Super Duke GT, Triumph Speed Tiger 1050 Sport

- +** Hochwertiger Sporttourer, sehr kräftiger, drehzahlorientierter Sportmotor, trotz langer Federwege stabiles Fahrwerk, leichtes Handling, überwiegend gute Ergonomie, gute Bremsen mit kurventauglichem ABS (ABS Pro als Sonderausstattung)
- Mit Vollausstattung relativ teuer, hoher Spritverbrauch, rau laufender, nicht leiser Motor, relativ geringe Zulademöglichkeit

2,0

ADAC-Urteil

### Einzelbewertung

2,3

Alltagstauglichkeit

2,4

Ergonomie

2,7

Antrieb

1,7

Fahrverhalten

1,5

Sicherheit

2,3

## ALLTAGSTAUGLICHKEIT

2,6

### Abmessungen/wichtige Daten

Die äußeren Abmessungen der S 1000 XR sind vergleichbar mit denen der Wettbewerber, lediglich die Länge von 2245 mm liegt etwas über dem relativ hohen Niveau des Referenzmodells BMW R 1200 GS.

Länge: 2,25 m, Breite: 0,96 m (Lenker), Höhe: 1,39 m (Verkleidungsscheibe). Das Gewicht der unbesetzten Maschine mit Vollausrüstung von 244 kg (Serienausstattung 228 kg) ist nicht gering, liegt allerdings auf dem Niveau vieler Konkurrenten oder leicht darunter. Es verteilt sich gleichmäßig auf Vorder- und Hinterrad. Das Tankvolumen von 20 Litern schafft in Kombination mit einem Landstraßenverbrauch von ca. 6 l auf 100 km eine eher durchschnittliche Reichweite von ca. 330 km

- + Die Griffweite an dem breiten Lenker von ca 70 cm stellt einen gelungenen Kompromiss zwischen Steuerbarkeit und Platzbedarf im innerstädtischen Verkehr dar.
- Die Zulademöglichkeit von ca. 190 kg (244 kg fahrfertiges Leergewicht der voll ausgestatteten Testmaschine, 434 kg zulässiges Gesamtgewicht) ist relativ gering. Der Wendekreisdurchmesser von fast 6 m (aufrecht geschoben) ist deutlich größer als der der R 1200 GS (5,3 m).



Die Abmessungen sind vergleichbar mit denen der Wettbewerber. Leicht ist die Maschine nur mit Serienausstattung.

2,2

### Verarbeitung

+ Die S 1000 XR ist dem BMW-Standard entsprechend durchweg gut verarbeitet. Die Bremsleitungen sind in altersbeständiger Stahlflex-Bauweise ausgeführt. Die 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.

2,0

### Allgemeines Handling (Parken, Rangieren, Tanken)

Der nützliche und dringend empfehlenswerte Hauptständer der S 1000 XR kostet als Sonderausstattung ab Werk zusätzliche 110 Euro.

+ Das sogenannte „Ground-Handling“ der S 1000 XR beim Schieben und Abstellen ist wegen des breiten Lenkers, der stabilen Haltegriffe am Heck und der gestuften Sitzbank trotz des relativ hohen Gewichtes vergleichsweise einfach. Beim Schieben sind keine Rollwiderstände spürbar. Der Seitenständer ist im Sitzen und von der Seite leicht bedienbar und bietet dank der relativ großen Abschlussplatte sicheren Stand auf festen Untergründen. Das Aufbocken auf den Mittelständer ist einfach. Der Lenker lässt sich in beide Einschlagrichtungen verriegeln.



Auch in der Serienausstattung (ohne Gepäckbrücke) erleichtern massive Griffe am Heck das Rangieren.

⊖ Trotz des breiten Lenkers wird der Lenkungsdämpfer bei Rangiermanövern mit Lenkerdrehung deutlich spürbar. Für zierliche und unerfahrene Personen erfordert das Gewicht Konzentration und Übung beim Rangieren.

2,3

## Gepäckunterbringung/Tourentauglichkeit

Die Gepäckbrücke (110 Euro) und das Koffersystem (697 Euro für Halter und Kofferpaar) sind aufpreispflichtige und empfehlenswerte Sonderausstattungen. Ein optionales Topcase (Volumen 30 l) kostet 327 Euro.

+ Das optionale Koffersystem, die Gepäckbrücke sowie das Topcase bieten viel Stauraum und unterstützen den touristischen Charakter der S 1000 XR. Die Gepäckbrücke bietet auch ohne Topcase viele Befestigungsmöglichkeiten für Gepäckstücke. Das gilt mit kleinen Einschränkungen auch für die großen Griffe der Serienausstattung.

⊖ Lediglich unter der Fahrer- und Beifahrersitzbank befinden sich kleine Dokumentenfächer. Die geringe Zuladung schränkt besonders die Tourentauglichkeit für zwei Personen ein. Für das Modelljahr 2017 ist eine um 10 kg höhere Zuladung angekündigt. Die Kunststoffabdeckung des Tanks und dessen unebene Oberfläche sowie begrenzte Befestigungsmöglichkeiten am Rahmen erschweren die Anbringung eines einfachen Riemen- oder Magnettankrucksackes. In diesem Fall muss auf den optionalen BMW-Tankrucksack für 199 Euro zurückgegriffen werden.

2,2

## Serienausstattung

BMW bietet eine große Fülle an Sonderausstattungen. Details hierzu sind in dem Datenblatt auf der letzten Seite dieses Dokuments aufgeführt.

+ Zu der Serienausstattung der S 1000 XR zählt ein vielfältig einstellbarer Bordcomputer. Er erlaubt u.a. die Anzeigen der Restreichweite, des Durchschnittsverbrauchs, der Durchschnittsgeschwindigkeit sowie der Motor- und Umgebungstemperatur. Außerdem gehören Warnblinkanlage, Bordsteckdose und eine Ganganzeige zum Serienumfang. Die Basis der Hinterradfederung sowie die Zugstufendämpfung sind einstellbar. An der Vorderradgabel kann Druck- und Zugstufendämpfung eingestellt werden. Das Windschild ist in zwei Stufen einstellbar. Positiv werden auch die serienmäßigen Assistenzsysteme beurteilt (siehe unter Punkt Sicherheit).

⊖ Hauptständer und Gepäckbrücke fehlen in der Serienausstattung. Sie kosten jeweils 110 Euro Aufpreis. Das Bordwerkzeug ist einfach gehalten. Die Sitzhöhe ist nicht einstellbar. Änderungen der Sitzhöhe machen die Verwendung anderer Sitzbänke erforderlich. Diese werden ersatzweise als Sonderausstattung ohne Aufpreis angeboten. Bei Serienausstattung ist die Federbasis der Gabel nicht einstellbar.

2,3

## Wartung (durch den Fahrer)

Die umfangreiche Bedienungsanleitung wird auch als PDF-Dokument auf der Internetseite des Herstellers bereitgestellt.

+ Die Bedienungsanleitung stellt die meisten wichtigen Wartungsarbeiten, die dem Fahrer zugetraut werden, gut dar. Dazu zählen u.a. auch Radein- und ausbau sowie Wartung der Batterie. Die meisten Wartungs- und Prüfarbeiten sind unkompliziert durchführbar. Das einfache Bordwerkzeug reicht aus, um die meisten Wartungsarbeiten durchzuführen. Außerdem sind Hinweise zur Pflege und Stilllegung, zum Transport der Maschine auf einem Anhänger sowie zur Starthilfe enthalten.

⊖ Das Bordwerkzeug ist sehr einfach gehalten. In der Bedienungsanleitung nicht beschrieben werden Zündkerzen-, Luftfilter-, Bremsbelag-, Öl- und Ölfilterwechsel. Der Kettenantrieb erhöht den Wartungsaufwand.

### Sitzposition Fahrer

BMW bietet in der Erstausrüstung wahlweise zwei Sitzbänke für verschiedene Sitzhöhen (840 und 820 mm) an. Die Sitzhöhe der unbesetzten Testmaschine betrug 840 mm. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis (352 Euro) eine höherwertige sogenannte HP-Sitzbank für eine Sitzhöhe von 855 mm. Außerdem wird eine werkseitige Tieferlegung für eine Sitzhöhe von 790 mm angeboten. Diese kostet 195 Euro.

⊕ Die Anordnungen von Sitzbank, Lenker und Fußrasten erlauben eine ergonomisch entspannte, aufrechte, fahraktive und ermüdungsfreie Sitz- und Körperhaltung. Fahrer oder Fahrerin werden gut in der Maschine integriert. Die an der Testmaschine montierten HP-Sitzbank selbst ist vorne schlank genug, um auch kleineren Personen einen sicheren Stand zu ermöglichen (Schrittbogenlänge: 1,88 m bei Sitzhöhe von 830 mm, besetzt mit ca. 85 kg schwerem Fahrer). Die Postur ist straff, aber komfortabel und damit für lange Fahrten gut geeignet. Positiv wird auch die Vielfalt der möglichen Sitzhöhenanpassungen gewertet (siehe oben). Sie reicht von 790 mm (mit Tieferlegung) bis 855 mm (erhöhte Sitzbank als Sonderausstattung). Gleichzeitig ist im Übergang zum Tank ein guter Kontakt zur Maschine gegeben. Auch der Sitzbankbezug gibt ausreichenden Halt, wichtig z.B. bei Bremsmanövern. Nach hinten kann sich der Fahrer gegen den Absatz zur Beifahrersitzbank abstützen. Lenkerposition, -krüpfung und -breite (Griffweite ca. 70 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.

⊖ Die Sitzhöhe ist nicht einstellbar, Änderungen der Sitzhöhe sind teilweise mit Kosten verbunden. Die Sitzbankkuhle engt die Bewegungsfreiheit des Fahrers bei Variation der Sitzposition etwas ein. Die Flächen der Rückspiegel sind relativ klein, ihre Haltearme sind etwas zu kurz, um in allen Sitz- und Fahrpositionen uneingeschränkt nach hinten blicken zu können.



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

### Ergonomie für den Beifahrer

Sitzbankform und Fußrastenposition entsprechen dem Standard.

⊕ Gute Haltemöglichkeiten am Fahrzeugheck neben der Beifahrersitzbank.

### Armaturen

⊕ Die Griffweite des Handbremshebels ist leicht und sinnfällig fünffach einstellbar. Die Hebelform selbst erlaubt eine Benutzung der gesamten Länge. Alle Einstellungen - auch die des Displays - lassen sich mit den Händen am Lenker vornehmen. Die Temporegelung ist nach kurzer Gewöhnung gut bedienbar. Die Schalter am rechten Lenkerende sind übersichtlich und leicht zu bedienen.

⊖ Die Kupplungsbetätigung erfolgt mittels Bowdenzug, der Hebel ist deswegen nur sehr begrenzt einstellbar, so dass eine fein dosierte Kupplungsbetätigung erschwert wird. Je nach Anzahl der Sonderausstattungen ist die Vielzahl der Schalter und das Drehrad für die Steuerung des Navigationsgerätes am linken Lenkerende zumindest anfangs etwas unübersichtlich und gewöhnungsbedürftig. Um unnötige Ablenkung während der Fahrt zu vermeiden, sollte sich jeder Fahrer vor der ersten Fahrt mit den Schalterfunktionen vertraut 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. Der Blinkerschalter verfügt über einen wenig ausgeprägten Druckpunkt. Dadurch ist gelegentlich der Schaltzustand unklar.



**Dickes Paket: Wer alle Sonderausstattungen ordert, kann viel schalten und walten.**

## 2,3 Anzeigen

Die Cockpitanzeigen bestehen aus dem runden Drehzahlmesser, dem rechteckigen Multifunktionsdisplay, den Kontrollleuchten links und unterhalb des Drehzahlmessers und dem Schaltblitz. Das optionale BMW-Navigationssystem befindet sich oberhalb der Anzeigen.

⊕ Die wichtigsten Anzeigen für Geschwindigkeit und eingelegten Gang sind in dem Multifunktionsdisplay gut ablesbar. Das Informationsangebot ist umfassend. Sehr angenehm ist die Anordnung des Navigationssystems im oberen Cockpitbereich. Sie erlaubt eine gute und schnelle Sicht auf die Anzeige, ohne den Blick weit von der Straße abzuwenden.

⊖ Einzelne Anzeigen in dem Multifunktionsdisplay sind relativ klein und scheinen etwas willkürlich verteilt. Gleiches gilt für die Kontrollleuchten, die sich auf alle Randbereiche des Cockpits verteilen. Die Bedienung der Anzeigen mittels Schalterbatterie am linken Lenker erfordern anfangs intensive Befassung unter zur Hilfenahme der Bedienungsanleitung.



**Alle Informationen vorhanden, allerdings etwas unorthodox verteilt.**

## 3,0 Vibrationen

Der Reihenvierzylindermotor stammt von dem Sportmotor der S 1000 RR ab.

⊖ Der für einen Vierzylinder-Reihenmotor relativ rauhe Motorlauf macht sich, je nach Drehzahl und Last, in Form von deutlichen Vibrationen an den Fußrasten, den Lenkerenden und der Sitzbank bemerkbar. Auch die Rückspiegel vibrieren deutlich.

## 2,4 Fahrkomfort/Windschutz

Die Verkleidungsscheibe der S 1000 XR kann über eine Klappmechanik in zwei Positionen eingestellt werden.

⊕ Der Fahrkomfort auf der S 1000 XR ist grundsätzlich gut. Die Verkleidungsscheibe bietet den meisten Fahrern einen ausreichenden Schutz.

⊖ Hinter der Verkleidungsscheibe können je nach Fahrergröße und Helmmodell Turbulenzen und Windgeräusche entstehen. An warmen Tagen verursacht die Abwärme des Motors bei Langsamfahrt und im Stand (z.B. Stau) eine unangenehme Aufheizung vor allem des linken Beines.

## 2,7 MOTOR/ANTRIEB

### 2,4 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.

### 1,5 Leistungsentfaltung/Motorcharakteristik

Der leistungsstarke Motor der S 1000 XR stammt ab von dem Aggregat der S 1000 RR bzw. S 1000 R. In den Betriebsmodi „Road“ und „Dynamic“ leistet er 118 kW bei 11000 U/min, das maximale Drehmoment beträgt 112 Nm bei 9250 U/min. In dem Modus Rain beträgt die Leistung 109 kW bei gleicher Nenndrehzahl, das maximale Drehmoment in diesem Modus wird mit 106 Nm bei 9000 U/min angegeben.

⊕ Der Motor präsentiert in allen Betriebszuständen seinen ausgeprägten, drehzahlorientierten Sportcharakter und kann dadurch – je nach Vorliebe – begeistern. Im gesamten Drehzahl- und Lastbereich vermittelt er den Eindruck, jederzeit mehr leisten zu können und zu wollen. Diese Charakteristik kann fordern oder sogar stressen, wenn sich der Fahrer auf diesen Sportcharakter nicht einlässt. Besonders im Drehzahlbereich oberhalb von 6000 U/min erzeugt der Motor gewaltigen Druck. Der Drehmomentverlauf ist in seiner Breite und Gleichmäßigkeit nahezu ideal. Bereits mit Standgas kann bei relativ gleichmäßigem Motorlauf im 6. Gang mit ca. 30 km/h gerollt werden. Für alle weiteren Einsatzbereiche würde der höchste Gang auch wegen seiner kurzen Auslegung ausreichen. Der Motor spricht sehr direkt auf Bewegungen des Gasgriffs an. Wie die Leistungsangaben vermuten lassen, sind Unterschiede in der Motorabstimmung nur zwischen den Modi „Road“ bzw. „Dynamik“ einerseits und „Rain“ andererseits feststellbar. Im Alltag würde der „Rain“-Modus voll ausreichen. Trotz der starken Präsenz des Motors, die zu dynamischer Fahrt einlädt, lässt sich mit der S 1000 XR auch touristisch cruisen. Insofern ist die von BMW proklamierte Symbiose zwischen sportlichem und touristischem Fahren durchaus gelungen.

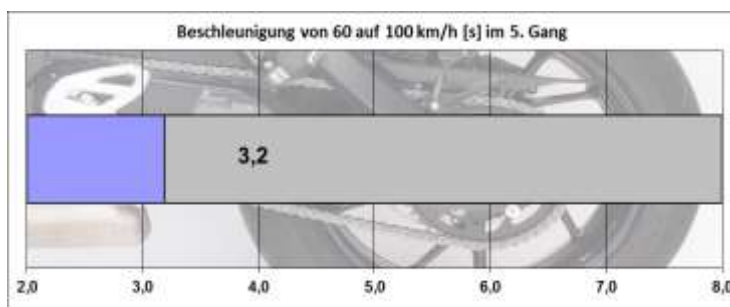
⊖ Im unteren Drehzahl- und Lastbereich ist bei schwach geöffneten Drosselklappen ein zumindest leichtes Konstantfahrtrucken spürbar.



**Der Motor begeistert durch sein breites, gleichmäßiges Drehmomentband.**

## 1,4 Fahrleistungen

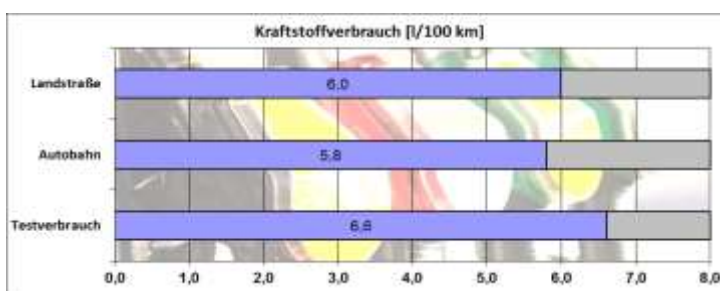
⊕ Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im 5. Gang in 3,2 Sekunden (Fahrmodi Road und Dynamic), sowie die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 3,1 Sekunden (Herstellerangabe) machen die Agilität und das Leistungspotenzial deutlich. Für die Beschleunigung von 100 auf 140 km/h werden im 5. Gang 3,4 Sekunden benötigt. Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (Herstellerangabe).



## 3,8 Kraftstoffverbrauch

BMW empfiehlt für die S 1000 XR die Kraftstoffsorte Super Plus.

⊖ Die Sportlichkeit des Motors der BMW S 1000 XR macht sich auch bei seinem Kraftstoffverbrauch bemerkbar. Nur bei sehr zurückhaltender Fahrweise sinkt der Verbrauch unter 5,5 l/100 km. Bei zügiger Landstraßenfahrt werden schnell 6 l/100 km erreicht. Auf der Autobahn ergeben sich Verbräuche von 5,5 bis 6 l/100 km bei Orientierung an der Richtgeschwindigkeit und Einsatz der Temporegelung. Der gemittelte Testverbrauch inklusive der Fahrleistungsmessungen lag bei 6,6 l/100 km.



## 3,0 Laufkultur/Vibrationen/Geräusche

Die Standgasdrehzahl hat BMW für die S 1000 XR auf relativ hohe 1250 U/min festgelegt.

⊖ Der Motor der S 1000 XR zeigt sich auch bei seinen sonstigen Lebensäußerungen als kompromisslos sportlich. Er läuft in weiten Drehzahl- und Lastbereichen rauh, produziert dabei je nach Betriebszustand feine aber auch deutliche Vibrationen in Fußrasten, Lenkerenden und Sitzbank. Außerdem sind besonders die Auspuffgeräusche laut, permanent präsent und können je nach Fahrervorlieben auf Dauer nervend wirken.

## 2,9 Kupplung

Die Kupplung wird per Bowdenzug betätigt.

⊖ Die Bedienung der Kupplung erfordert relativ hohe Handkräfte. Durch den vergleichsweise abrupten Eingriff der Kupplung auf kurzem Hebelweg ist die Dosierung besonders beim Anfahren in schwierigen Verkehrssituationen gewöhnungs- und übungsbedürftig und erfordert besondere Konzentration. Hier wäre eine hydraulische Kupplungsbetätigung mit entsprechend angepasster Übersetzung wünschenswert.

## 2,4 Getriebe

Getriebeabstufung sowie Primär- und Sekundärübersetzung des Getriebes der S 1000 XR entspricht dem der S 1000 RR.

⊕ Die Leerlaufsuche ist meist unkompliziert. Die Gangwechsel lassen sich leicht und meist geräuschlos vollziehen, die Schaltwege sind kurz. Der aufpreispflichtige Schaltautomat (410 Euro) funktioniert überwiegend gut. Die schnellen Gangwechsel, die er ermöglicht, stellen eine Erleichterung besonders bei sportlicher Fahrweise und im Zweipersonenbetrieb dar.

⊖ Die Getriebeabstufung passt nicht optimal zu touristischer Fahrweise. Während der 1. Gang relativ lang ist, ist der 6. Gang deutlich zu kurz. Bei ca. 130 km/h dreht der Motor mit 6000 U/min. Das hohe Kraftpotenzial des Motors würde einen längeren höchsten Gang rechtfertigen. In wenigen Einzelfällen erfolgte der Wechsel vom 1. in den 2. Gang nicht eindeutig. Der Schaltautomat erlaubt in einzelnen Fahr- und Betriebssituationen keinen Gangwechsel, z.B. beim Hochschalten im Schiebetrieb.

---

## 2,4 Kraftübertragung/Lastwechselreaktionen

Die Kraftübertragung erfolgt über Kette.

⊕ Der Hinterradantrieb der Kette ist weitgehend reaktionsfrei.

---

## 1,7 FAHRVERHALTEN

### 1,7 Fahrstabilität

Der Rahmen der S 1000 XR ist als Aluminiumverbund-Brückenrahmen ausgeführt. Der Radstand beträgt 1548 mm, der Nachlauf 117 mm.

⊕ Trotz der relativ hohen Bauweise (lange Federwege) ist die Fahrstabilität der S 1000 XR hervorragend. Bei allen Geschwindigkeiten und auf unterschiedlich festen Untergründen (Längs- und Querrillen, Bodenunebenheiten) vermittelt die XR ein sicheres Fahrgefühl. Nichts scheint sie aus der Ruhe bringen zu können. Dies gilt ganz besonders bei sehr dynamischen Abläufen wie starkem Bremsen oder Beschleunigen und schnellen Schräglagenwechseln.

⊖ Die Testmaschine rollte bei freihändiger Fahrt auf abgesperrtem Testgelände nicht präzise geradeaus. Es ist nicht klar, ob diese Eigenschaft ein individuelles Spezifikum der Testmaschine ist, oder ob es konstruktive Ursachen hat.



**Die S 1000 XR ist handlicher, als es Gewicht und Abmessungen erwarten lassen.**

---

## 2,0 Handlichkeit

⊕ Angesichts der hohen Fahrstabilität, des nicht geringen Gewichtes und der quer liegenden Kurbelwelle ist die S 1000 XR ausgesprochen handlich. Bei verschiedenen Geschwindigkeiten sind leichte Steuerbefehle für Richtungswechsel voll ausreichend. Hieran hat der breite Lenker und die angenehm aufrechte Sichtposition einen entscheidenden Anteil. Der 3-m-Slalom-Parcours ist mit etwas Übung gerade noch flüssig fahrbar. Der Slalom-Parcours mit 5- und 10-m-Abständen stellt keine Probleme dar. Im Ganzen wurde ein gelungener Kompromiss zwischen Stabilität und leichtem Handling gefunden. Diese Leichtigkeit der Steuerung macht die XR auch für Fahranfänger sympathisch.



⊖ Lediglich der relativ enge Lenkeinschlag setzt einer höheren Agilität z.B. bei Langsamfahrt Grenzen. Außerdem wird bei schnellen Drehungen am Lenker der Lenkungsdämpfer deutlich spürbar.

## 1,9 Federung/Radführung

Der Federweg an der Upside-Down-Gabel mit einem Standrohrdurchmesser von 46 mm beträgt 150 mm, das Zentralfederbein hat einen Federweg von 140 mm. Die Testmaschine verfügte über die dynamische, elektronische Anpassung der Feder-Dämpfer-Elemente, die unter dem Namen Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment) für einen Aufpreis von 720 Euro angeboten wird. Für komfortorientierte Vielfahrer ist diese Sonderausstattung besonders empfehlenswert.

+ Unabhängig von der Einstellung des Dynamic ESA haben die Feder-Dämpfer-Elementen eine eher sportlich straffe Abstimmung. Trotzdem lässt der Fahrkomfort auf festen Untergründen unterschiedlicher Qualitäten nahezu keine Wünsche offen. Bei der Ausstattung mit dem optionalen Dynamic ESA lassen sich die Federelemente (Federvorspannung) leicht per Lenkerschalter an verschiedene Beladungen anpassen. Damit bietet das Fahrwerk hohe Reserven für die unterschiedlichsten Anforderungen. Besonders die dynamische Anpassung der Vorder- und Hinterraddämpfung in den Modi „Road“ und „Dynamic“ reduziert die Bewegungen bei Beschleunigung und Bremsung und vermittelt hohe Stabilität, Sicherheit und Beherrschbarkeit.

⊖ Lediglich das Ansprechverhalten bei kleinen Unebenheiten fällt gelegentlich etwas unsensibel aus. Bei Serienausstattung ohne ESA ist die Federvorspannung an der Vorderradgabel nicht einstellbar.

## 1,6 Kurvenfahrt

Die Serienbereifung der S 1000 XR: Vorne und hinten: Pirelli Diablo II

+ Sowohl beim Einlenken als auch in Schräglage vermittelt die S 1000 XR ein sehr sicheres Gefühl. Das stabile Fahrwerk erlaubt und unterstützt eine hohe Steuergenauigkeit und präzises Lenken. Die Lenkung ist unempfindlich gegen Störungen vom Untergrund und gibt ein feines Feedback, wozu auch die Reifen ihren Beitrag leisten. Zudem gewährleisten die Fußrastenpositionen hohe Schräglagenfreiheit. Die Sonderausstattung ABS Pro erlaubt als kurventaugliches ABS starke Bremsungen auch in hohen Schräglagen. Weitere Informationen hierzu unter [adac.de](http://adac.de).



**Das Sonderzubehör ABS Pro erlaubt starke Bremsungen selbst in hohen Schräglagen**  
Bild: Uwe Rattay

## 2,0 Fahrverhalten mit Beifahrer

+ Die Mitnahme eines Beifahrers hat wenig Einfluss auf die ohnehin guten Fahreigenschaften. Die S 1000 XR ist gut für den Sozusbetrieb geeignet, wenn die Fahrwerkeinstellungen entsprechend korrigiert werden.

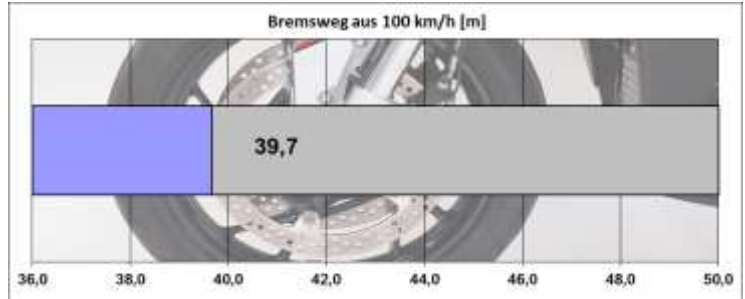
1,5

## SICHERHEIT

1,5

### Bremsen

Das Vorderrad der BMW S 1000 XR wird mittels radial montierter Vierkolben-Festsattel-Zangen der Marke Brembo verzögert, die über Sintermetallbeläge auf 320 mm durchmessenden Bremsscheiben wirken. Am Hinterrad arbeitet eine Zweikolben Schwimmsattel-Bremse mit einer Scheibe, die 265 mm durchmisst. Hier kommen organische Bremsbeläge zum Einsatz.



⊕ Die Bremsleistungen der S 1000 XR sind für diese Fahrzeugauslegung (Verhältnis von Radstand zu Schwerpunkthöhe) gut. Im Road-Modus sind bei hoher Stabilität mittlere Vollbremswege von 39,7 m von 100 auf 0 km/h erreichbar (entspricht einer Verzögerung von  $9,7 \text{ m/s}^2$ ). Die Handbremse spricht auf den ersten Millimetern des Hebelwegs sehr kräftig an, was den Anhalteweg verkürzen hilft. Die Bremse zeigt keine Fadingtendenzen. In den Modi Rain und Road bleibt die S 1000 XR bei Vollbremsungen gut berechen- und kontrollierbar.

⊖ In den Modi Dynamic und Dynamic Pro reagiert die S 1000 XR bei Vollbremsungen etwas lebhafter. Das spontane Ansprechverhalten der Handbremse erfordert bei langsamer Fahrt und eingeschlagenem Lenker etwas Konzentration.

1,2

### Assistenzsysteme

Für die S 1000 XR wird seitens BMW eine Reihe sinnvoller Assistenzsysteme angeboten. Zu der Serienausstattung zählt das abschaltbare, teilintegrale Motorrad-Race-ABS, die ebenfalls abschaltbare ASC (Automatic Stability Control), eine Kupplung mit Anti-Hopping-Funktion sowie die zwei einstellbaren Fahrmodi „Rain“ und „Road“. Zu den Sonderausstattungen zählen in dem Touring-Paket (1265 Euro) die Fahrwerksanpassung Dynamic ESA (Einzelpreis 720 Euro) sowie in dem Dynamic-Paket (1010 Euro) eine dynamische Traktionskontrolle (DTC, auch abschaltbar), das ABS Pro genannte kurventaugliche ABS sowie die zusätzlichen Fahrmodi „Dynamic“ und „Dynamic Pro“. Der sportlichste Fahrmodus „Dynamic Pro“ kann nur durch die Anbringung eines Codiersteckers unter der Sitzbank aktiviert werden. Die Abstimmung der Traktionskontrolle und des ABS ist abhängig vom gewählten Fahrmodus. Die Systeme zur Traktionskontrolle beinhalten auch eine Vorderradabhebeerkenkung („Wheelie Control“). Zu dem Dynamic-Paket gehören zudem der Schaltassistent Pro für 410 Euro und die Temporegelung für zusätzliche 330 Euro.

⊕ Besonders die Bremsassistenzsysteme funktionieren hervorragend und tragen zu einem großen Sicherheitsgewinn bei. Allem voran die Eigenschaften des kurventauglichen ABS Pro erweitern die Möglichkeiten bei Kurvenbremsungen. Dabei wird, im Rahmen der technisch-physikalischen Möglichkeiten, nicht nur eine Radblockade verhindert, sondern es wird auch das vielfach unterschätzte Aufrichten der Maschine bei starken Bremsungen in Schräglage stark abgeschwächt. Um den vollen Vorteil des kurventauglichen ABS nutzen zu können, muss das Bremsen in diesen Situation auf abgesperrten Strecken trainiert werden. Weitere Informationen hierzu unter [adac.de](http://adac.de). Das System Dynamic ESA (Dynamic Electronic



Nur in den Dynamic- Modi wird die S 1000 XR beim Bremsen etwas unruhig. Bild: Uwe Rattay

Suspension Adjustment) passt die Dämpfereigenschaften den akuten Gegebenheiten an. Der Schaltassistent und die Temporegelung sind vorrangig gut funktionierende Komfortverbesserungen. Die technischen und fahrphysikalischen Hintergründe der Assistenzsysteme, die Eigenschaften der einzelnen Fahrmodi und die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Einstellungen werden in der Bedienungsanleitung anschaulich und gut verständlich erläutert.

## 1,9 Beleuchtungsanlage

Die S 1000 XR ist serienmäßig mit zwei H7-Freiflächenscheinwerfern ausgestattet. Ein LED-Tagfahrlicht 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.



Das auffällige, mittig angebrachte LED-Tagfahrlicht ist eine empfehlenswerte Sonderausstattung.

## 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 6,0 l/100 km und einer Jahresfahrleistung von 5000 km ergeben sich jährliche Spritkosten von ca. 390 Euro. Zusammen mit einer Pflegepauschale von 70 Euro ergeben sich insgesamt Betriebskosten von 460 Euro pro Jahr.

### Werkstatt-/Reifenkosten

Die BMW S 1200 XR 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 Fahrzeugalter 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

Seriöse Aussagen zu der Wertstabilität der BMW S 1000 XR lassen sich wegen der bislang kurzen Präsenz auf dem Markt nur schwer machen. Auffällig ist, dass in den einschlägigen Gebrauchtmotorradplattformen eine Vielzahl relativ junger Maschinen mit Vollausstattung zu günstigen Preisen angeboten wird. Teilweise werden ein halbes bis ein Jahr alte Fahrzeuge mit Laufleistungen von bis zu 10000 km ca. 20% unter dem ursprünglichen Listenpreis angeboten. Als mögliche Ursache kommen frühzeitige Gebrauchterkäufe von Mitarbeitern des

Herstellers in Frage. Daraus ergibt sich zumindest für die ersten Jahre ein relativ hoher Wertverlust bzw. eine für BMW-Verhältnisse geringe Wertstabilität.

---

## Nützliche Informationen

Mit dem Modelljahr 2017 ändert BMW einige Details der S 1000 XR. Damit entspricht dieses Modell auch den neuen Typgenehmigungsvorschriften, die seit Anfang 2016 gelten und deren Einhaltung Voraussetzung für eine Neuzulassung nach dem 1.1.2017 ist. Die wichtigsten Änderungen sind:

- EURO4-Konformität u.a. zu erkennen an den seitlichen Reflektoren an den Tauschrohren
- Leistungssteigerung von 118 auf 121 kW (165 PS)
- Schwingungsentkopplung des Lenkers
- Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes auf 444 kg
- Außerdem werden neue Farbvarianten angeboten.

BMW gibt für den im WMTC ermittelten Kraftstoffverbrauch 6,7 l/100 km an.

Weitere Informationen zu der S 1000 XR sind verfügbar unter folgendem Link:

[http://www.bmw-motorrad.de/de/de/fascination/S1000XR\\_Webspecial/main.html](http://www.bmw-motorrad.de/de/de/fascination/S1000XR_Webspecial/main.html)



**Die S 1000 XR in der Ausführung des Modelljahr 2017**

## DATEN UND MESSWERTE BMW S 1000 XR

(TYP 0D03, EURO 3 MODELL 2016, ANGABEN OHNE GEWÄHR)

4-Zylinder-Reihenmotor	Schadstoffklasse Euro 3
Hubraum	999 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	11.000 U/min
Maximales Drehmoment	112 Nm
bei	9.250 U/min
Ventile pro Zylinder	4
Ventilsteuerung	DOHC
Kraftstoffart (Mindestqualität)	Super Plus (98 ROZ) auch E10
Kühlung	Flüssigkeitskühlung
Kraftübertragung	Kette (links)
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Radstand	1.548 mm
Nachlauf	117 mm
Federweg vorne/hinten	150/140 mm
Reifengröße vorne	120/70 ZR 17 M/C (58W)
Reifengröße hinten	190/55 ZR 17 M/C (75W)
Bremsen vorne/hinten	2 Scheib. Ø 320 mm/Scheib. Ø 265 mm
Wendekreis (aufrecht geschoben)	5,9 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,1 s
Überholvorgang 60 - 100 km/h (5. Gang, Road-Modus)	3,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super Plus)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Landstraße/Autobahn	6,0/5,8l
Länge/Breite/Höhe	2245/958/1340 mm
Sitzhöhe (mit Fahrer 84 kg besetzt)	835 mm
Leergewicht/Zuladung	244/190 kg
Tankinhalt/Reserve	20 l/ 4l
Reichweite (Landstraßenverbrauch)	335 km
Gewährleistungsfrist	2 Jahre

ADAC-Testwerte fett/ Stand: 10/2016

## REIFENFREIGABEN (AUSWAHL, OHNE GEWÄHR, STAND 10/2016.)

Vorderreifen (120/70 ZR 17)	Hinterreifen (190/55 R 17)
BRIDGES. Hypersport S20F EVO	Hypersport S20R EVO
CONTI. SportAttack 3	SportAttack 3
DUNLOP Sportmax Sportsmart 2	Sportmax Sportsmart 2
DUNLOP Sportmax Qualifier II	Sportmax Qualifier II
METZELER Roadtec Z8 Interact M Fr.	Roadtec Z8 Interact M
METZELER Roadtec 01 Fr.	Roadtec 01
METZELER Sportec M7 M Fr.	Sportec M7 RR
MICHELIN Pilot Power/ 2CT	Pilot Power/ 2CT
PIRELLI Angel GT Fr.	Angel GT
PIRELLI Scorpion Trail II Fr.	Scorpion Trail II

## KOSTEN

Abschätzung bei fünfjähriger Haltungsdauer u. Jahresfahrleistung von 5.000 km.

Jährliche Betriebskosten (Kraftstoff, Pflege)	ca. 460 Euro
Jährliche Kfz-Steuer	73,60 Euro
Jährliche Werkstattkosten: Wartung/Reifen	ca. 680 Euro
Jährlicher Wertverlust	k.A.
Versicherung (ganzjährig, Mittelung verschied. Voraussetzungen)	
Haftpflicht (SF5, 35%)	ca. 210 Euro
Teilkasko (SB 150 €)	ca. 350 Euro
Vollkasko (SF5, 40%, SB 300 €)	ca. 1750 Euro
Grundpreis (Serienausstattg., ohne Nebenkosten)	15 300 Euro

## AUSSTATTUNG/ZUBEHÖR (AUSWAHL, OHNE GEWÄHR)

### TECHNIK/ KOMFORT

Bordcomputer (einfacher Funktionsumfang)	Serie
Bordcomputer Pro	nur im Touring-Paket
Navigationssystem (komplett)	886 Euro
Bordsteckdose	Serie
Reifendruckkontrollsystem	220 Euro
<b>Dynamic ESA (Electronic Suspension Adjustment)</b>	<b>720 Euro</b>
Temporegelung	330 Euro
<b>Hauptständer</b>	<b>110 Euro</b>
Elektronische Wegfahrsperr	Serie
Schaltassistent Pro	410 Euro
Diebstahlwarnanlage	220 Euro
Heizgriffe	210 Euro
Sitzbänke (drei unterschiedl. Höhen)	kein Aufpreis
<b>Gepäckbrücke</b>	<b>110 Euro</b>
Kofferhalter u. Koffer	697 Euro

### SICHERHEIT

Race-ABS (teilintegral, abschaltbar)	Serie
<b>Fahrmodi Pro (m. kurventaugl. ABS Pro u. DTC)</b>	<b>395 Euro</b>
<b>LED-Tagfahrlicht</b>	<b>295 Euro</b>

vom ADAC empfohlenes Zubehör **fett**, Preise für Ausstattung in Ausstattungspaketen können abweichen. Ausstattungspakete: Touring (1265 Euro) und Dynamic (1010 Euro)

## TESTURTEIL

MOTORRADTEST

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>ALLTAGSTAUGLICHKEIT</b>	<b>2,3</b>	<b>FAHRVERHALTEN</b>	<b>1,7</b>
Abmessungen/Daten	2,6	Fahrstabilität	1,7
Verarbeitung	2,2	Handlichkeit	2,0
Parken/Rangieren/Tanken	2,1	Federung/Radführung	1,9
Gepäck/Tourentauglichkeit	2,3	Kurvenverhalten	1,6
Serienausstattung	2,2	Fahrverhalten m. Beifahrer	2,0
Wartung	2,3	<b>SICHERHEIT*</b>	<b>1,5</b>
<b>ERGONOMIE</b>	<b>2,4</b>	Bremsen	1,5
Sitzposition Fahrer	2,3	Assistenzsysteme	1,2
Ergonomie Beifahrer	2,3	Beleuchtung	1,9
Armaturen	2,7		
Anzeigen	2,3		
Vibrationen	3,0		
Fahrkomfort/ Windschutz	2,5		
<b>MOTOR/ANTRIEB</b>	<b>2,7</b>		
Motorstart	2,4		
Leistungsentfaltung	1,4		
Fahrleistungen	1,4		
Verbrauch	3,8		
Laufkultur/Geräusche	3,0		
Kupplung	2,9		
Getriebe	2,4		
Kraftübertragung/Lastwechsel	2,4		

\*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		