

Fremdgänger – Fireblade(r) meets S1000RR

Letztes Jahr überraschte BMW die Welt mit der Meldung, einen Supersportler mit 200PS und 200Kg bauen zu wollen. „Was! BMW?“ Inzwischen wurde der Beweis mit der **S1000RR** erbracht. Ein Bike, welches in seinen optischen Grundzügen den aktuellen Japanern sehr ähnelt – insbesondere der Fireblade - und welches Leistungswerte auf die Straße bringt, die es so in der Serie derzeit nicht gibt. Wird sie doch mit 193PS bei 206Kg ab Werk angegeben und drückte in den meisten Tests der einschlägigen Motorradfachpresse immer mind. 200PS auf die Rolle. Hinzu kommen noch solche nette Feature wie Traktionskontrolle (DTC), Schaltautomat, Race-ABS, 4 verschiedene Fahrmodis und Wheeliekontrolle. Und



der Hammer dabei ist – nicht zu BMW-typischen Preisen, sondern auf Japanerniveau.

Also war es für mich an der Zeit dieses Bike mal ausführlichst zu testen. Ich hatte zwar bereits das Vergnügen Anfang März die S1000RR in Portimão auf dem Autodromo do Algarve im Rahmen der Vorstellung des neuen Metzeler Sportec M5 Interact für 20 Minuten zu fahren, aber hier konnte ich nicht wirklich alle Fassetten dieses bayrischen Supersportlers in der Tiefe ergründen. Im Grunde überzeugte ich mich mehr über die Topspedeigenschaften der Doppel-R, welche sie mir eindrucksvoll auf der Startzielgeraden bewies.



Um nun die Handlichkeit zu erfahren, nutzte ich die Gelegenheit eines BMW-Testrides von Team-Motobike in meiner Gegend auf dem LuK Driving Center Baden und meldete mich an. Natürlich ist der LuK Driving Center nicht gerade eine Highspeed-Strecke, aber um dies ging es mir ja nicht. Ich wollte das Bike auf

kurvigem Geläuf austesten, denn schnell Geradeaus fahren alle Supersportler.

Ok, Sonntag 16.Mai war es dann soweit. Bis 8.30 Uhr musste die Fahrerabnahme im Shetler des schön angelegten LuK Driving Centers erledigt sein, bevor es zur Fahrerbesprechung in selbigem ging. Rund 80 Teilnehmer hörten gespannt den Ausführungen von Albin und Michael (Clark) zu, die uns den Ablauf und vor allem das Ziel des heutigen Tages erläuterten. Natürlich durften auch ein paar mahnende Worte vorab nicht fehlen, da doch der ein oder die andere zum ersten Mal auf solch einem Rundkurs zu Gange sein werden würden. In diesem Zuge wurde auch gleich auf die technischen Highlights der **S1000RR** eingegangen.



Der Zeitplan war recht straff angelegt, sodass jeder mind. 6 mal für jeweils 20 Minuten in 3 unterschiedlichen „Fahrklassen“ die Gelegenheit bekommen sollte einige BMWs zu testen. So standen neben der **S1000RR** noch die **HP2 Sport**, **F800R**, **K1300R** und **K1300S** zur Verfügung. Diese sollten mich aber zunächst nicht interessieren, da ich ja die **S1000RR** austesten wollte.

Punkt 9 Uhr ging es dann auch schon los – geführtes fahren stand an. Ich reihte mich sofort hinter Björn (Lenny) ein, der uns auf den knapp 2.770 Meter langen Rundkurs in der direkten Nachbarschaft des Baden-



Airports führte. 7 Rechts- und 5 Linkskurven warteten auf mich und die **S1000RR**. Nur die kurze Gegengerade, die nicht wirklich gerade aus läuft, sollte den Tag über für Entspannung sorgen. Ansonsten sollten die Hanging-Off-Künste (Turneinlagen) gefragt sein.

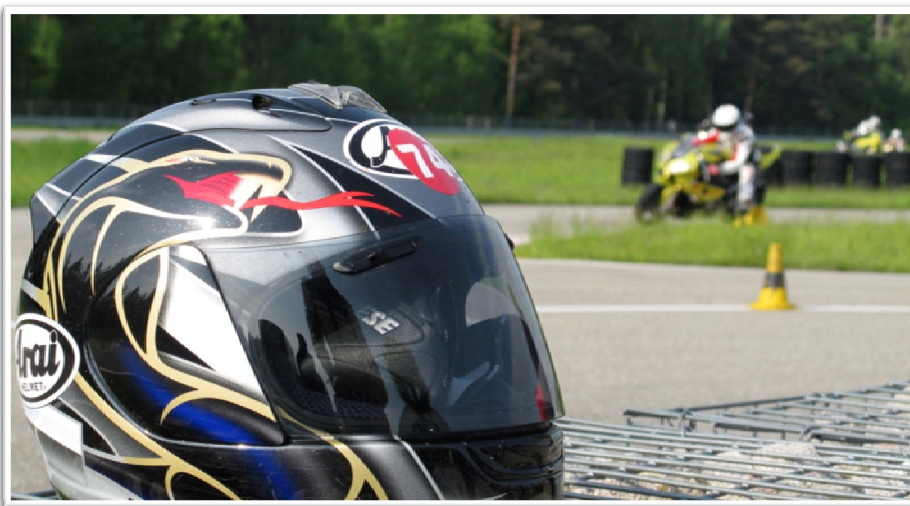
Recht schnell kam ein flüssiges und sicheres Fahren zustande. Vielleicht lag dies zum Teil daran,

dass ich den ersten Turn im „Rain“ Modus fuhr, der die Leistung der **S1000RR** auf 150PS begrenzt sowie die Leistungsentfaltung sehr sanft durchführt. Dies ermöglichte ein gemütliches „einrollen“ und Kennenlernen der Strecke. Einzig, der in diesem Modus begrenzte Schräglagenwinkel irritierte mich kurz. So nimmt das Bike bei einer Schräglage von mehr als 37 Grad kein Gas mehr an. Dies bedeutet, dass man in bestimmten Schräglagen nicht mehr weiter beschleunigen kann. Fühlte sich kurz etwas komisch an, aber klar – im Regen

mehr als 37 Grad Schräglage und dann noch Gas geben?! Das verträgt glaub der beste Straßenreifen nicht ohne Haftungsverluste.

Die 20 Minuten gingen recht schnell vorbei. Wie gesagt, fühlte ich mich wohl und aufgeräumt auf der **S1000RR**. Die Fußstellung bzw. der Kniewinkel war angenehm und der Sitz fühlte sich straff aber nicht hart an. Nur die Krümmung der Lenkerstummel empfand ich als sehr unangenehm und anstrengend. Sicher ist die Stellung der Stummel auf der Rennstrecke optimal, aber sollte sie in der Serie nicht auch für ausgedehnte Alpentouren oder auch mal für den Stopp&Go-Verkehr der Großstädte angelegt sein? Die Anzeiginstrumente sind übersichtlich und man findet intuitiv das was man braucht. Einzig störendes im Fahrbetrieb, war das Gefühl des einknickenden Vorderrades ab einer bestimmten Schräglage beim einlenken – sollte dies an den Dunlop Sportsmart liegen? Mit anderen Reifen hatte ich dieses Gefühl später nicht mehr oder bei weitem nicht mehr so stark.

Nach echt schönen ersten Runden ging es raus in die – nennen wir's mal Boxengasse des LuK Driving Center. Hier wartete bereits die blaue Gruppe um sofort die Bikes, insbesondere die **S1000RRs** zu übernehmen. Jetzt ging es als Erstes zurück in den Shetler zum Kaffee und Wasser besorgen. Petrus hatte ein einsehen und schenkte uns den ersten richtig trockenen und sonnigen Tag im Mai, sodass man seinen Kaffee entspannt an der Strecke



genießen konnte. Nur die Wärme war noch nicht so recht bei uns angekommen, aber die Sonne sollte es den Tag über noch schaffen uns – neben der vielen BMWs – zu erwärmen.

Der zweite Turn stand an. Gleich mal ne **S1000RR** einem hereinkommenden aus der grünen Gruppe „abnehmen“ und sich diesmal hinter Clark bereit machen für eine weitere geführte Session. Diesmal sollte aber auf der Gegengerade durch gewechselt werden, damit jeder mal die Chance haben sollte hinter einem Instruktor von Team Motobike fahren zu können.

Diesmal wählte ich den „Sport“ Modus mit der Wahltaste am rechten Griff aus (einfach im Display durchklicken). Hier liegt nun zwar die volle Leistung an, diese wird aber immer noch sanfter weitergereicht als es eigentlich ginge. Wobei die Gasannahme schon deutlichst direkter ist als im „Rain“ Modus.



Auf der Gegengerade wechselten wir nun durch, was nicht immer einfach war, da man zum einen auf Gruppen auflief (bei gut 25-30 Leuten auf dem kleinen Kurs eine logische Folge) und zum anderen einige Fahrer große Lücken ließen die erst geschlossen werden mussten. So konnte man aber öfters mal die Gänge voll ausbeschleunigen und die Funktion des Schaltautomaten antesten. Tolle Sache! Gashahn voll offen lassen und den Ganghebel einfach hochziehen. Alles geschieht recht unspektakulär ohne jegliche Bewegungen im Bike, nur untermal mit einem tiefen kernigen Sound aus dem zierlich anmutenden 4 in 1 Auspuffrohr.

Einzig die Wheeliekontrolle - oder auch Überschlagssicherung - brachte hier hin und wieder Unruhe ins Gesamtsystem. Soll diese doch das unkontrollierte Aufsteigen des Vorderrades verhindern was auch gelingt. Nur senkt sich dieses wieder um sofort bei Bodenkontakt wieder aufzusteigen. Im Extremfall

verhält sie sich wie ein Jo-Jo – hatte ich so bereits in Portimão erlebt. Hier sollte BMW sicher die Elektronik etwas feinfühler abstimmen, damit wirklich die Leistung anliegt, die es eben gerade benötigt um das Rad am Boden zu halten.

Am Ende des Turns, war diesmal bereits am Eingang der Boxengasse Schluss, hier wartete nämlich bereits der nächste Fahrer auf sein Gerät. Ein deutlich kleinerer, der erst mal den gut einstellbaren Bremshebel auf sich anpassen musste.

Während die blaue Gruppe raus rollte ging ich gleich mal meinen Wasserhaushalt auffüllen, denn oft wird unterschätzt, dass solche Events

ordentlich an die körperliche Substanz gehen und genügend Flüssigkeit das A und O für konzentriertes fahren ist – gilt natürlich auch für die ausgedehnte Tagestour.



Am Ende der zweiten Session war eine Tankpause geplant. Zeit, um etwas Theorie zu büffeln. Clark stellte die Maschine von Jürgen Fuchs einige Stufen hoch und versammelte alle Teilnehmer um sich. Er erläuterte die ihm aufgefallenen Fehler bezüglich Sitzposition und Fahrstiels in einer sehr guten und lustigen Weise mit plastischen Beispielen untermalt – machte richtig Spaß seinen Ausführungen zu folgen.

Im Anschluss ging's es gleich wieder raus auf die Piste das eben erlernte anzuwenden – die rote Gruppe war dran. Die eben noch im Halbkreis aufgereihten Teilnehmer verflüchtigten sich in Windeseile in Richtung



Bikes und hier natürlich zur **S1000RR**. Leider oder auch Gott sei Dank, war ich am falschen Ende und konnte keine mehr abgreifen. Zuerst ärgerte mich dies. Was nehme ich denn jetzt? Nagut, die **HP2 Sport** soll ja auch ganz nett sein und beim teilweise hinterherfahren machte sie einen sportlichen Eindruck. „Mist! Erstes freies Fahren und ich.....“

Also rauf auf den 2-Zylinder Boxer mit 130PS bei 199Kg. Bremse einstellen, anlassen und raus auf die von der Sonne nun gut erwärmte Strecke. Schon beim anlassen spürte man, wie 585ccm-Zylinder aufeinanderboxen und die Momente praktisch direkt an den Fahrer in seiner recht ungewohnten „mächtigen“ Sitzposition weitergereichten. Schnell machte sich ein dumpfes brummen untermalt mit Blubbergeräuschen beim runterschalten unter meinem Helm breit – toller Sound!

Recht vorsichtig ging ich an die erste Runde ran und legte mich auch noch recht zaghaft in die Kurven – denn da stehen ja solche „Dinger“ raus, auch Zylinder genannt. Nach 2 Runden war diese Scheu aber auch schon abgelegt und es ging energischer zur Sache. Was für eine Leistungsentfaltung? WOW! Von tiefen bassigen Sound begleitet, schob die **HP2 Sport** aus dem Drehzahlkeller unaufhaltsam nach vorne. Die Traktionskontrolle bügelte allzu starkes Gashahndrehen spielend aus, der Schaltautomat verrichtete auf der Gegengerade mit mächtig klingenden Zündaussetzern seinen Dienst und um Ende der der schnellen Passage musste man beim runterschalten aufpassen, dass die Motorbremse einen nicht abwirft – einfach brachial das Teil. Eine Runde nach der anderen zauberten mir ein Lächeln ins Gesicht, weil es einfach Spaß machte mit solch einem mächtig anmutenden Bike schnell um einen Rundkurs zu brennen.

Die **HP2 Sport** ist sicher kein Alltagsmotorrad. Sie fordert ihren Dirigenten sehr und gibt ihm sofort ein Feedback – in allen Richtungen. Aber nach diesem Turn war ich wirklich happy dieses Ding mal gefahren zu sein.



Wieder knapp 40 Minuten Zeit bis zum nächsten Turn vor dem Mittagessen. Zeit sich mal an die „Dönerbude“ von PIXELrace zu stellen und einige der bereits eingespielten Bilder der Tages zu betrachten. Wie es sich nämlich gehört, wurden alle Teilnehmer von Jonathan Sauer perfekt in Szene gesetzt – echt tolle Fotos.

Vierter Turn stand nun an. Diesmal ergatterte ich mir wieder eine M5 bereifte **S1000RR** und ging im „Sport“ Modus raus auf die Piste. Hatte ich doch am Morgen ein kippeliges Gefühl, war dies nun völlig verschwunden. Der Metzeler Sportec M5 Interact kommt glaub mit der **S1000RR** super zu recht (ist auch ein Klasse Reifen, wie ich schon auf den unterschiedlichsten Bikes erleben durfte). Auf jeden Fall zog ich eine – für mich gefühlt - tolle Runde nach der anderen. Beim anbremsen am Ende der Gegengeraden konnte dann das Sport-ABS bzw. Race-ABS seine Dienste voll unter Beweis stellen. Es funktioniert, JA! Es funktioniert sogar super gut, aber das etwas unruhig werdende Heck stört schon ein wenig den Bremsvorgang und lässt einen nicht ganz entspannt ins Hebelwerk greifen – da gibt es meines Erachtens bereits bessere Lösungen. Wobei die Bremswirkung natürlich schon der Hammer ist.



Zufrieden und voll mit Adrenalin rollte ich in die Boxengasse und übergab das Bike an den nächsten. Nun waren über 2 Stunden Pause vorgesehen, denn an Sonn- und Feiertagen darf am Airport über die Mittagszeit bis 15 Uhr nicht gefahren werden – trotz der 98db Obergrenze! Naja, Team Motobike hatte sich auch hierfür ein gutes Programm zurechtgelegt.

Als Erstes gab es aber was Leckeres zum Mittag. Der Gasthof Auerhahn lieferte pünktlich seine Köstlichkeiten. Während des Essens lief dann noch der Superbike-Lauf von Kyalami auf Eurosport – „Gleich mal was abkucken für später.“ Danach ließ Jonathan von PIXELrace seine Bilder vom Vormittag als Diashow ablaufen. Draußen lachte die Sonne und so genoss ich die Ruhe an der Boxenmauer – es sollten ja noch zwei Sessions folgen. Zwischendurch schaute ich mir die BMWs nochmals im Detail an und stellte an der **S1000RR** doch recht durchschnittliche Verarbeitung der Kunststoffteile fest (der Carbon-Zubehör-Handel freut sich). Kurz vor'm Ende der Nachmittagsruhe erläuterte uns Peter auf seiner **K1300R** sehr praxisnahe die unterschiedlichsten Fahrstiele bzw. Fahrfehler und ihre Folgen auf einer größeren Fläche des Testgeländes. Nach mehreren Bremsversuchen war es dann auch schon wieder an der Zeit selber ins Geschehen einzugreifen. Also schnell zurück zu den Bikes und sich wieder ne **S1000RR** sichern.



nochmals auf den „Sport“ Modus. Die Runden liefen zwar recht zügig ab, jedoch war schon so eine gewisse Nachmittagslethargie bei einigen Teilnehmern zu verspüren, sodass kein rechter Fahrfluss aufkommen wollte.

Was mir trotzdem aber wieder an der **S1000RR** auffiel, war die nicht immer optimal agierende Wheeliekontrolle sowie das unruhige Heck beim anbremsen im Regelbereich. An dieser Maschine kam noch ein weiterer Punkt hinzu. Und zwar empfand ich beim herunterschalten die aufzuwendende Fußkraft als viel zu hoch. Man musste schon recht stark auf den

Hebeleien treten um die Gänge nach unten zu bekommen. Dies viel mir insbesondere am Ende der Gegengerade auf, wo man schnell mehrere Gänge durchschaltete.

Nun war wieder knapp 40 Minuten Zeit sich auf den letzten Turn vor zu bereiten. Also wieder den Wasserhaushalt in Ordnung bringen und mit einigen Teilnehmern und innen etwas fachsimpeln. Insbesondere die Fragen zum Vergleich zur **Fireblade** kamen des öfteren ;-)

Letzter Turn, **S1000RR** diesmal mit Michelin Power PURE besohlt unter mir, „Race“ Modus eingestellt, sofort raus auf die Strecke. Bereits auf den ersten Metern spürte man, dass im „Race“ Modus die Gasannahme absolut direkt erfolgt und Wheelies wieder möglich sind. Nun kam aber ein anderes Problem auf mich zu. Der PURE war am Ende und konnte die 193PS mit 112Nm nicht mehr auf die Straße bringen.



Die Leuchte für die Traktionskontrolle blinkte praktisch ständig beim raus beschleunigen aus den Kurven. Der Reifen ist glaub eher für die Straße entwickelt, denn bei stärkerer Belastung und insbesondere bei entsprechender Hitze, schmiert das Teil komplett weg. Aber egal, so konnte die Traktionskontrolle ihr Können unter Beweis stellen. Und sie kann's! Man muss sicher trotzdem geschmeidig ans Gas gehen und kann nicht digital den Hahnen aufreißen, denn etwas

Rechen- und Messzeit braucht sie schon, aber es ist ne feine Sache mit dem Wissen der kontrollierten Traktion zu arbeiten.

Nun kannte man die Strecke wirklich gut und wusste was die **S1000RR** so unter einem treibt. Auf die ganzen elektronischen Helferleins konnte man sich verlassen und somit sich voll und ganz auf die Strecke und ihre Befahrer konzentrieren. Ausbrems- und Überholmanöver waren nun an den außergewöhnlichsten Stellen möglich (für einen der nicht ständig auf der Renne ist). Dieser Turn machte richtig Spaß und unterstrich die Sportlichkeit der **S1000RR**. Er zeigte mir, dass die elektronischen Hilfen einem „Neuling“ das Leben erheblich erleichtern und einem unendlich Sicherheitsreserven bieten. Natürlich lässt sich die Physik nicht austricksen, aber sie helfen einem im Kopf Grenzen zu versetzen. Mit einer besseren Reifenwahl wäre sicher noch mehr drin gewesen, aber darum ging es ja nicht – wobei man schon schnell den Ehrgeiz entwickelt mit dieser „Waffe“ anzugreifen.

Zurück in der Box stieg ich glücklich vom der **S1RR** – so wird sie im Internet bereits genannt – ab mit der Gewissheit, dass BMW hier einen echten Meilenstein am Supersporthimmel hingestellt hat, der den Markt erheblich aufwirbeln wird.

Nun war für mich der Testtag beendet. Ich schaute noch schnell, dass ich von PIXELrace meine Bilder bekam, verabschiedete mich von den den Machern des Tages – nicht ohne DANKE zu sagen für einen toll organisierten Tag

an dem alles rund um passte. Clark gab mir noch ein paar hilfreiche Hinweise zum Hanging-off und dann ging es mit meiner Fireblade über den Schwarzwald zurück nach Haus.



Fazit:

Die **S1000RR** ist eine Kampfansage an alle etablierte Supersportbauer. Sie schaut nicht nur gut auf dem Papier aus, sie bringt dies alles auch auf die Straße – wenn nicht sogar mehr. Alles geschieht in einer Art und Weise in der sie jeder beherrschen kann wenn er den richtigen Modus wählt! Ihre elektronischen Fahrhilfen funktionieren recht gut, nur die sogenannte Wheeliekontrolle und das Sport-ABS machten in manchen Situationen nicht den optimal abgestimmten Eindruck. Auf jeden Fall unterstützen diese Spielereien den Fahrer und erleichtern ihm das Leben. Aus meiner Sicht, sollten alle Bikes in dieser Klasse solche Helferlein haben – natürlich abschaltbar bzw. durch unterschiedliche Modis einstellbar. Die Ergonomie ist sehr sportlich angelegt. Eben mehr für die Rennstrecke und weniger für den Alltagsgebrauch bzw. ausgedehnte Alpentouren. Dies spürt man auch deutlich beim beschleunigen in niedrigen Drehzahlen

(unter 8.000U/Min) - hier fehlt ihr etwas der Bums. Verarbeitung der **S1000RR** ist nicht unbedingt BMW-typisch, wobei man für ihren Preis mit dieser Ausstattung schon ein paar Abstriche machen kann.

Ich bin mal gespannt, wie der Markt – also die Konkurrenten – auf dieses Bike reagieren werden, was für Features die 2011er-Modelle haben werden und vorallem zu welchem Preis? Eines wurde mir heute auch klar: Das Wettrüsten im Supersportsegment ist eröffnet, der Weg zum Erfolg führt aus meiner Sicht nur noch über 200PS und jede Menge elektronischen "Extras".



Event: BMW - Testride auf dem LuK Driving Center Baden

Zeitraum: 16.05.2010

Ort: LuK Driving Center Baden
77836 Rheinmünster

Text: Rainer Friedmann

Bilder: Rainer Friedmann & PIXELrace

Kontakt: Rainer@CBR1000RR.de