

Pressepräsentation BMW S 1000 XR: Krasse Fugen, harte Phasen

Von Ralf Bielefeldt

Designer sind bisweilen ziemlich introvertierte Typen. Von Andreas Martin kann man das an diesem Abend nicht behaupten. Der 33-jährige Schlacks in Jeans und T-Shirt wirbelt über die schmale Bühne, auf der BMW Motorrad sein neuestes Modell präsentiert und sprudelt vor Begeisterung. Grund dafür hat er allemal: Sein Erstling für BMW - die 160 PS starke S 1000 XR - baut nicht einfach nur die Supersportfamilie zu einem Kleeblatt aus. Das Bike tritt an, um ein neues Segment für BMW Motorrad zu erobern: „Adventure Sport“ heißt es, so eine Art „Best of“-Zone der Erfolgsbaureihen S 1000 und GS.

Gefragt war somit eine reinrassige Rennmaschine mit zackigem Sporttourer-Enduro-Flair. Aufrechte Sitzposition gepaart mit hohem Heck, sichtbarer Gepäck- und spürbarer Asphalt-Abenteuertauglichkeit. Damit das alles zusammenpasst, hat Formenkünstler Martin der S 1000 XR „krasse Fugen“ und „harte Phasen“ verordnet, vor allem in Bezug auf die „Floating Flyline“, die seitliche Linienführung.

Das „Split Face“ - die charakteristische Front der Supersportler S 1000 RR, HP4 und S 1000 R - hat er neu interpretiert. „Die typische Asymmetrie ist erst im Inneren der Scheinwerfer erkennbar“, erklärt der Ex-Interieur-Designer von Audi. In der Mitte der beiden H7-Leuchten sorgt auf Wunsch ein LED-Tagfahrlichtstab (290 Euro) für Aufsehen und Aufmerksamkeit. Der kurze Schnabel zitiert das Erfolgsmodell R 1200 GS, „ist aber subtiler, eleganter“, befindet Martin. Andere würde sagen: spitzer. Eher Wespe als Habicht.

Wie dem auch sei: BMW baut seine Vierzylinder-Supersportler-Familie mit der S 1000 XR konsequent aus. Und platziert Ableger Nummer vier dort, wo BMW-GS-Fans bislang vergeblich hingeschielt haben - im Beschleunigungs-Olymp: 3,1 Sekunden von null auf 100 km/h, 8,8 Sekunden von null auf Tempo 200. Das ist eine klare Ansage. Und ein Frontalangriff auf Ducati und seine Multistrada. Die hochbeinige BMW soll kräftig wildern

im Revier der hubraumstärkeren Italo-Renn-Enduro (1198 ccm, 160 PS). Wie schon bei der „RR“ gehen die Bayern von einer hohen Eroberungsquote beim Wettbewerb aus. Und vom Reaktivieren klassischer BMW-Fans, die mit dem eher niedrigtourigen, kultivierten GS-Boxer nicht recht warm wurden.

„Die neue S 1000 XR schreibt die Kapitel von Sport bis Touring in neuartiger, eigener Weise fort und kombiniert sie mit einem kräftigen Schuss Emotion“, beschreibt Bernd Scherer, Baugruppenleiter BMW Motorrad, das Konzept. Dynamische Langstreckenqualitäten, ernstzunehmendes Sporttalent, souveräne Alltagstauglichkeit – dieser Mix dürfte aufgehen. Rund 8000 Einheiten peilt BMW selbstbewusst fürs erste volle Verkaufsjahr (2016) an, macht Rang sieben bis acht in der Modellpalette. Dieses Jahr könnten es noch gut 3000 Einheiten werden: Die Saison läuft bereits, offizielle Markteinführung ist am 13. Juni. Am 1. April 2015 startete die Produktion im Werk Berlin.

Technisch baut der Vierzylinder-Renner im Cross-Gewand auf dem Konzept seiner Geschwister auf. Leichtmetall-Brückenrahmen, Motor als mittragendes Element, einstellbare Upside-down-Gabel vorn, Zweiarm-Schwinge mit justierbarem Zentralfederbein hinten. Die Fahrwerksgeometrie hat BMW Motorrad entsprechend angepasst: Der Radstand wurde im Vergleich zur S 1000 R um gut elf Zentimeter auf 1439 mm verlängert, die Federwege legten um 20 bis 30 mm zu. Beides zählt auf den Fahrkomfort und die Authentizität der Optik ein.

Ernsthaft ins Gelände wird sich mit der S 1000 XR sicher keiner aufmachen, trotz der erhöhten Bodenfreiheit und des überschaubaren Gewichts (228 kg, fahrbereit). Einen leistungsreduzierten „Enduro“-Fahrmodus nach Vorbild der Multistrada hat sich BMW daher gespart. Das Terrain der extrem agilen und fahrdynamischen XR ist die Straße. Je kurvenreicher, umso besser. Alternativ darf es gerne mal konsequent geradeaus gehen – auch das macht Laune auf der XR.

Die Marschrichtung erinnert an die Sports Activity Vehicle BMW X5 M und X6 M: SUV-Optik trifft Leistung im Überfluss. Hier geht es um High-Performance. Sanft gleiten kann die XR natürlich auch, schon bei 60 km/h reicht der sechste Gang, um souverän und ohne Murren davonzuziehen. Aber wer das dauerhaft will, setzt hier aufs falsche Bike: Die S 1000 XR will gefordert werden.

Ab 3500 Touren schlägt der Sound hörbar um, von nasal grummelnd in furios grollend und letztlich enthemmt kreischend. Bis zur Höchstdrehzahl von 11 000 Umdrehungen hängt die S 1000 R famos am Gas. Das maximale Drehmoment (118 Newtonmeter) liegt bei 9250 Touren an. Bei 250 km/h regelt BMW sein Adventure-Sport-Bike ab. Der Ritt bis

dahin ist sagenhaft. Für Statistiker: Von null auf 100 nimmt die XR der S 1000 R (3,2 s.) eine Zehntelsekunde ab.

Traktionskontrolle (Automatic Stability Control/ASC), Race-ABS und zwei Fahrmodi sind serienmäßig. „Rain“ drosselt die Leistung auf 148 PS, „Road“ sorgt für einen moderaten Kompromiss zwischen Komfort und Sportsgeist. Das empfehlenswerte optionale Dynamic-Paket (990 Euro) legt noch Dynamische Traktionskontrolle (DTC) mit Schräglagensensor, die Fahrmodi „Dynamic“ und „Dynamic Pro“ sowie Tempomat, Schaltassistent Pro (kupplungsfreie Gangwechsel) und ABS Pro (Kurven-ABS) obendrauf.

Die Gangwechsel ohne Kupplung bieten vor allem in Kurven ein echtes Performance-Plus. Ohne Zugkraftunterbrechung flippert die S 1000 XR durch das klauengeschaltete Sechs-Gang-Getriebe: Gas auf beim Hochschalten, Gas zu beim Runterschalten. Die Kupplung braucht man nur noch zum Anfahren und Anhalten. Schon nach wenigen Metern möchte man nie mehr anders schalten. Auch das erstmals in einem Großserienmodell angebotene ABS Pro zeigt eindrucksvoll, was heute geht: Das Aufstellen des Mopeds bei heftigem Bremsen in Kurven wird wirkungsvoll unterdrückt. Ein enormes Sicherheitsplus, wenn es mal heikel wird.

Das Touring-Paket (unter anderem Navi-Vorbereitung, Heizgriffe, Kofferhalter) für 1240 Euro macht die rasante XR reisetauglich und beinhaltet das bekannte elektronische Fahrwerk (Dynamic ESA), das sich unter anderem auf verschiedene Beladungszustände (eine oder zwei Personen, mit oder ohne Gepäck) einstellen lässt. Alle Komponenten gibt es auch einzeln, der Paketpreis spart naturgemäß ein paar Scheine.

Ohnehin schickt BMW Motorrad die in „Racingred“ und „Lightwhite“ lieferbare S 1000 XR gefühlt zum Kampfpfeis ins Rennen: 15 200 Euro (plus Überführung) verlangt der deutsche Marktführer für sein jüngstes Baby. Zugegeben, das sind 2100 Euro mehr als für die „nackte“ S 1000 R, aber 1290 Euro weniger als für die Basisversion der Ducati Multistrada 1200 (ab 16 490 Euro) beziehungsweise 3290 Euro Abschlag gegenüber der Multistrada 1200 S (ab 18 490 Euro). Rechnet man Ducatis Ausstattungspakete Touring, Sport, Urban und Enduro mit rein, landet die leidenschaftliche Zweizylinder-Italienerin vollausgestattet letztlich bei gut 22 000 Euro, die hochwertig verarbeitete BMW bei rund 18.000 Euro.

An seinem Geld sollte man ohnehin nicht allzu sehr hängen auf der S 1000 XR: Der Durchschnittsverbrauch von 5,4 l/100 km bei konstant 90 km/h (5,8 l/100 km bei 120 km/h) ist im hügeligen Hinterland von Barcelona natürlich Makulatur. Die meisten Testfahrzeuge lagen laut Bordcomputer bei rund acht bis neun Liter auf 100 Kilometer.

Macht beim 20-Liter-Tank der XR rund 250 km bis zum nächsten Tankstopp. Eine gute Gelegenheit zum Durchatmen. (ampnet/rb)

Daten BMW S 1000 XR

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, 999 ccm, wasser-/ölgekühlt

Leistung: 118 kW / 160 PS bei 11 000 U/min

Max. Drehmoment: 112 Nm bei 9250 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 - 100 km/h: 3,1 s.

Beschleunigung 0 - 200 km/h: 8,8 s.

Getriebe: sechs Gänge

Antrieb: Kette

Tankinhalt: 20 Liter

Sitzhöhe: 840 oder 820 mm (wahlweise: 790 mm)

Gewicht: 228 kg (fahrbereit)

Bereifung: 120/70 R 17 (vorne), 190/55 R 17 (hinten)

Preis: 15 200 Euro (zzgl. NK)

Bilder zum Artikel



BMW S 1000 XR.



BMW S 1000 XR.



BMW S 1000 XR.



BMW S 1000 XR.



BMW S 1000 XR.



BMW S 1000 XR.



BMW S 1000 XR.



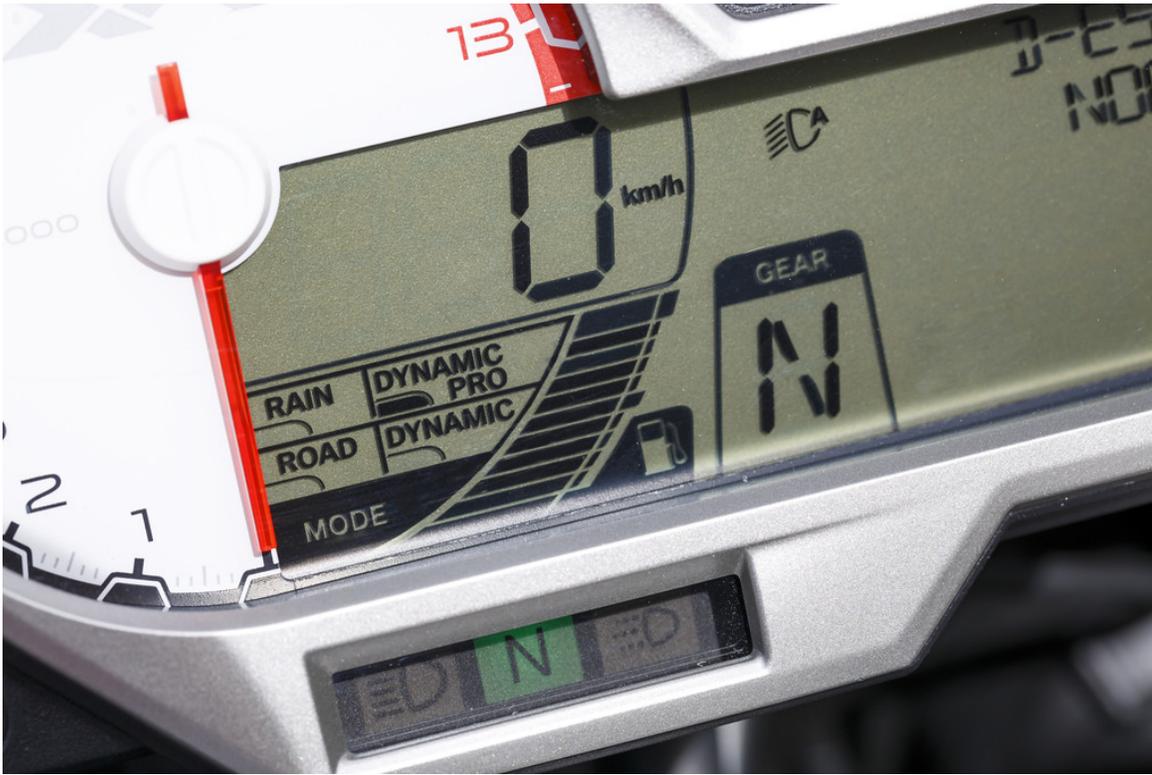
BMW S 1000 XR.



BMW S 1000 XR.



BMW S 1000 XR.



BMW S 1000 XR.



BMW S 1000 XR.



BMW S 1000 XR.



BMW S 1000 XR.



BMW feiert den Produktionsstart der S 1000 XR im Motorradwerk Berlin.



Produktion der S 1000 XR im BMW-Motorradwerk Berlin.



Produktion der S 1000 XR im BMW-Motorradwerk Berlin.
