

BMW R 900 Nine T ist das Sahnehäubchen auf der Geburtstagstorte

Von Jens Riedel

Das Markenzeichen erinnert immer noch an die Anfänge von BMW als Flugmotorenhersteller. Und auch die Motorräder der Marke waren vor den Autos da. Die erste BMW, die R32, erblickte 1923 das Licht der mobilen Welt. Auch wenn die Maschinen seit über 40 Jahren aus Berlin kommen, gefeiert wurden neun Jahrzehnte Motorradbau bei BMW heute im Museum des Unternehmens am Stammsitz München. Das Sahnehäubchen auf der Geburtstagstorte bildete die Weltpremiere des schon seit Monaten angekündigten neuen Modells, mit dem BMW die sonst übliche Zahlennomenklatur verlässt und sich neudeutscher Schreibweisen anschließt. BMW R 900 (sprich Ninety = 90) nennt sich der puristische Roadster, der ab erstem Halbjahr 2014 für 14 500 Euro angeboten wird.

Angetrieben wird die Nine T vom bekannten luftgekühlten Zweizylinder-Boxer mit 1170 Kubikzentimetern Hubraum. Er leistet hier 81 kW / 110 PS bei 7750 Umdrehungen in der Minute und stemmt 119 Newtonmeter Drehmoment (Nm) bei 6000 Touren. Damit beschleunigt die 222 Kilogramm schwere BMW R Nine T in 3,6 Sekunden von null auf 100 km/h und auf über 200 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Das Design ist bewusst puristisch gehalten und soll dem Kunden nicht zuletzt ein hohes Customizing-Potenzial eröffnen. So lässt sich beispielsweise der klassische Rundscheinwerfer austauschen und das Ersatzstück direkt an den Original-Kabelbaum anschließen. Gleiches gilt für die Blinker und andere Leuchten. Auch bei der Wahl der Sitzbank, der Heckgestaltung und der serienmäßig mit einem linksseitigen Doppelendrohr versehenen Auspuffanlage soll Tauschen Trumpf sein.

Die neue BMW soll mit ihrem klassischen Konzept Manufaktur-Charakter ausstrahlen. So findet sich beispielsweise im Frontscheinwerfer selbst das Markenlogo, die Kotflügel sind an Aluminiumträgern montiert, und auch das Einstellrad für das Zentralfederbein ist aus geschmiedetem Metall. Auffällig sind unter anderem die niedrige Sitzhöhe von knapp 79 Zentimetern, die an den Rahmen zurückgesetzten vorderen Blinker und der Lenkungsdämpfer.

Der Tank ist aus Aluminium und fasst 18 Liter.

Ebenfalls im Frühjahr 2014 wird BMW mit dem 11 kW / 15 PS starken Elektroroller C Evolution ein neues Kapitel in der durchaus wechselvollen Zweiradgeschichte des Unternehmens aufschlagen. Es ist vor allem das Durchhaltevermögen und der Wille einiger führender Mitarbeiter zu verdanken, dass BMW nicht nur als einziger traditionsreicher deutscher Motorradhersteller überlebt hat, sondern auch global eine der erfolgreichsten Marken ist. Für dieses Jahr wird trotz angespannter europäischer Märkte erneut ein Absatzrekord erwartet.

Lange Zeit war BMW ein Motorradproduzent, der auch Autos baute. Erst mit den Wirtschaftswunderjahren entstand das umgekehrte Bild. Im schwierigen Jahrzehnt zwischen Ende der 50er und Ende der 60er Jahre wurde die Produktion jedoch trotz Widerständen in Teilen des Unternehmens aufrechterhalten. 1969 erfolgte gar der Umzug der Fertigung ins Werk Spandau nach Berlin. Weitere zehn Jahre später drohte die Marke von der japanischen Offensive erneut ins Abseits gedrängt zu werden. Die bis heute typischen Boxermotoren galten plötzlich als überholt.

Mit einem völlig neuen Vierzylindermotor und der K-Baureihe wollte BMW gegensteuern, doch deren vierjährige Entwicklungszeit schien zu lang und musste zumindest überbrückt werden. Mit der R 80 G/S entstand dann 1980 ein legendäres Modell, das die Ur-Mutter der heute erfolgreichsten Reisenduro der Welt war. Das G/S, das heute schlicht GS geschrieben wird, stand für Gelände/Straße und dokumentierte den weiten Einsatzbereich des Allrounders, der das bis dato auf einzylindrige und maximal Halbtliter-Maschinen beschränkte Enduro-Segment neu definierte und Motorradgeschichte schrieb. Heute gibt es wohl kaum einen befahrbaren Winkel der Welt, der nicht schon einmal mit einer GS angesteuert wurde.

Zur Erfolgsgeschichte von BMW-Motormotoren gehört auch die technische Vorreiterrolle in vielen Bereichen von der ersten Benzineinspritzung über Katalysator und ABS bis zur ersten im Windkanal entwickelten Vollverkleidung oder ganz aktuell dem ersten Tagfahrlicht ab Werk. Eine Kooperation mit dem indischen Hersteller TVS soll in Zukunft dafür sorgen, dass noch mehr Menschen BMW-Motormotoren fahren können und auch Kunden im Bereich unter 500 Kubikzentimeter Hubraum angesprochen werden. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



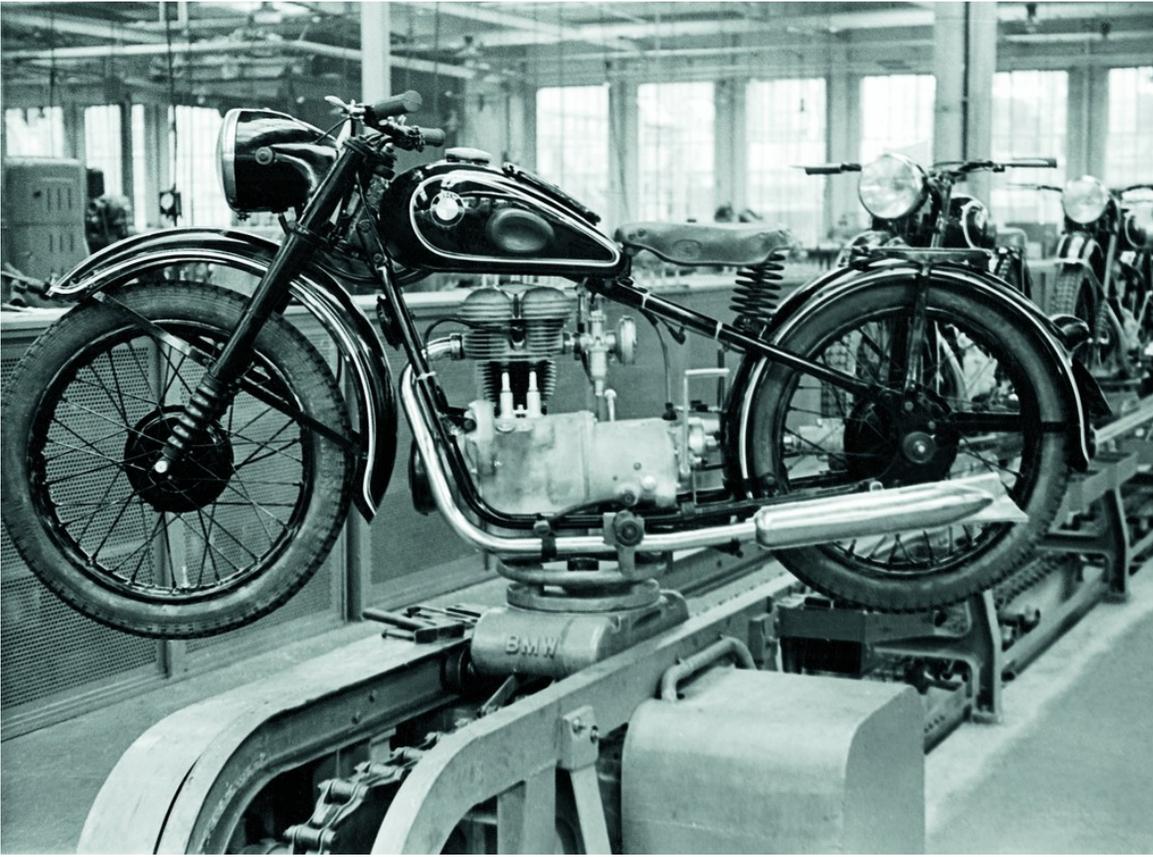
BMW R Nine T.



BMW R Nine T.



90 Jahre Motorradbau bei BMW: R 32 (1923) und R 1200 GS (2013).



BMW R 24 (1948).



BMW R 12 (1935).



BMW R 51/3 (1951).



BMW R 60/5 (1969).



BMW R 90 S (1973).



BMW R 80 G/S (1980).



BMW R 80 G/S (1980).



BMW R 100 RS (1976) mit serienmäßiger und im Windkanal entwickelter Vollverkleidung.



BMW K 1 (1988).



BMW K 1 (1988).



BMW C 1.



BMW R 1200 GS.



BMW C Evolution.
