

Mit Vollgas ins Museum

*Letzter Test des überschweren Ferntourers
mit komfortabler Vollausrüstung und der Krafradverkleidung BMW RS 5*

TEXT: REINHOLD WAGNER - FOTOS: KAI-UWE WIDDECKE, STEFAN GUBITZ

Auf der IFMA 1976 stellte BMW die R 100 RS vor, das erste ab Werk vollverkleidete Motorrad der Welt. Die Kundschaft jubelte. Zwei Jahre später errichteten die Münchner auf dem Unterteil der RS-Schale das breite ausladende RT-Segel mit Frischluftdüsen, einstellbarer Sichtscheibe und praktischen Staufächern, gedacht für die ambitionierten Fernfahrer mit viel Platzbedarf. Gekostet hat das gute Stück damals 11480 Mark, allerdings ohne Koffer und Topcase.

Seither, also über einen Zeitraum von 17 Jahren, blieb die RT weitgehend unverändert. Sie wurde mit dem 60 PS starken 1000er, später auch mit dem 50 PS leistenden 800er Motor angeboten. Modellpflege beschränkte sich auf kleine Änderungen an Bremsen und Anbauteilen, die Gründe dafür waren meist kaufmännischer Natur, sprich Angleichung an andere Modelle zum Einkauf größerer Stückzahlen. Technisch war es nicht notwendig.

Einschneidendste Änderung war 1984 der Umstieg zur Einarmschwinge aus der R 80 G/S. Von den vier Classic-Boxern, die BMW nun zum Ende der Zweiventil-Ära aufgelegt hat, rollt die RT als einzige noch mit dem schmalen Doppelschleifenrahmen der R 75/5, während Mystic, GS und Roadster auf dem moderneren Rohrgeweb mit höherem Lenkkopf, Kayaba-Gabel und Paralever-Schwinge basieren. Der Tourer ist somit der klassischste Boxer und er bietet als einziger noch den durch Kardanmomente hervorgerufenen Fahrstuhleffekt.

Konzeptioniert war die RT von Anfang an für den amerikanischen Markt. Im Land der großen Gold Wings und Harleys muß ein Motorrad nun mal „all the comfort of home“ bieten, wie es Börsenguru James B. Rogers Jr. ausdrückte, der eine R 100 RT für seinen Trip um die Welt wählte (siehe MO 9/93). Am besten gefielen ihm die heizbaren Griffe, nach diesem Test hier wußten wir endlich warum. Trotz des großen optischen Breitenwandaustritts konnte die Tourenversion den Sportler aerodynamisch nie in den Windschatten stellen.

Die gleiche Geschichte wiederholte sich später bei den K-Vierzylindern. Ein

großes Schild, brutal in den Sturm gestemmt, ist nun mal primitiv, das wird jeder Windkanal-Ingenieur bestätigen. Nur der amerikanische Markt und die Nachfrage der Behörden nach einem Krad mit Stauraum sorgten dafür, daß heutzutage nicht mehr die legendäre RS, sondern die RT in Berlin vom Band läuft.

Insgesamt konzentriert sich bei der R 100 RT alles auf die eine Frage: Wird sie dem Anspruch als Komfortmotorrad zur schnellen, bequemen Überbrückung länger Strecken zu zweit und mit Gepäck gerecht? Die Antwort lautet ja, gemessen an den Maßstäben der späten siebziger Jahre. Und da Stoßstangenboxer mittlerweile Kultstatus erreicht haben, versetzt der Glaube Berge, RT-Fans schwören auch heute auf die Reisequalitäten ihrer Maschine. Nüchtern betrachtet trifft dieses Lob nur auf den von allen BMWs bekannten Sitzkomfort und die beiden abschließbaren Staufächer zu, die allerdings nach unten gut zehn Zentimeter Platz verschenken, und das seit 17 Jahren.

Die Verkleidung ist ein Verbrechen am Fahrtwind. Hinter der großen Scheibe entsteht ein starker Sog, der warme Luft von den Zylindern, aber auch Regen und

Schmutz hochzieht. Hinter dem Fahrer branden die Luftmassen dann wieder zusammen. Auf keinem Motorrad zieht's dermaßen ins Kreuz und an die Nieren wie auf der R 100 RT. Daß der Regen ausgerechnet zwischen Spiegeln und Verkleidung direkt auf die Hände gelenkt wird, zeugt von der Lieblosigkeit der Designer anno 1978, geändert hat sich daran seit 17 Jahren nichts.

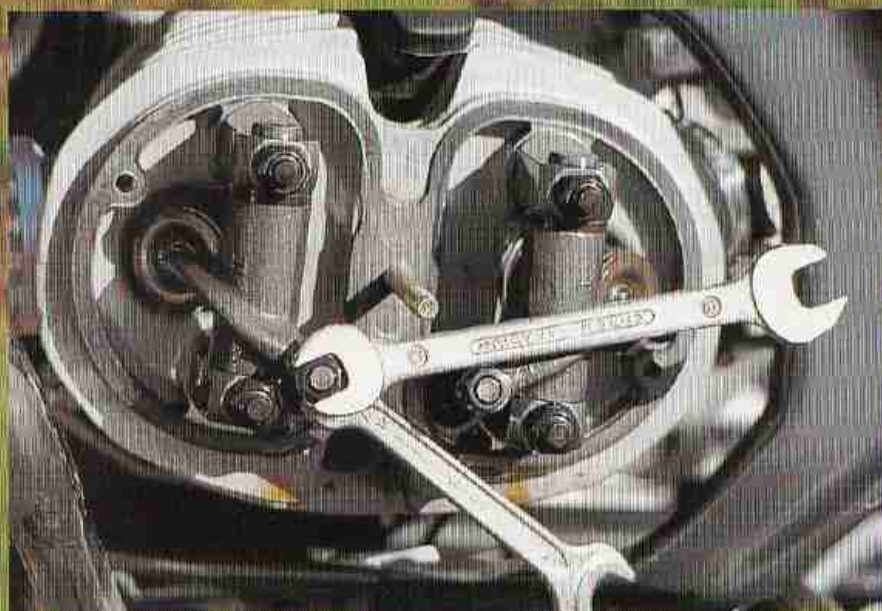
Unser Schmerz wurde jedoch durch die Heizgriffe, der besten Erfindung seit der Thermoskanne, ein wenig gelindert. Die in der Neigung um wenige Grad verstellbare Scheibe bietet dem RT-Fahrer nur ein Vexierbild. Glücklicherweise größer als 180 Zentimeter ist und über die Oberkante spähen kann. Dem kleingewachsenen James B. Rogers dürfte das stark verzerrende und schnell verkratzte Plastikfenster jedoch einige unvergeßliche Augenblicke gekostet haben, von der Verkehrssicherheit zum Beispiel bei Regen in der Dunkelheit wollen wir gar nicht erst reden.

Auch die stark vibrierenden Spiegel geben nur bedingt Auskunft über das Verkehrsgeschehen, aber wozu haben wir in der Fahrschule den Schulterblick gelernt.



KOMMANDOSTAND

Die Kanzlei ist gut gerüstet, aber solch miese Armaturen sind selbst an Mokicks eine Zumutung



LEBENSZEITLICH

Sowas gibt's heute ja gar nicht mehr: werden unsere Motorfabren bei diesem Anblick seufzen

PLUSMINUS

- + Durchzugstarker Motor
- + Hoher Wiederverkaufswert
- + Bequeme Sitzbank
- + Perfekte Soziustauglichkeit
- + Viel Stauraum
- + Uppige Ausstattung
- Miserables Getriebe
- Scheppernde Gabel
- Pendelneigung bei Schnellfahrt
- Aerodynamisch mißglückte Verkleidung
- Mäßiger Handschutz



VOLLAUSSTATTUNG

Da ist alles dran, mit der kann man sich sehen lassen. Nur unsere Behörden erhalten die RT auf Wunsch mit zusätzlichem Spielzeug, vom ausfahrbaren Blaulicht bis zur St. Martins-Tröte.

Die Spiegel müssen für TÜV und Polizei aber trotzdem dranbleiben. Grundsätzlich werden die aufgeführten Mängel der Verkleidung mit steigender Geschwindigkeit immer störender, im tempolimitierten Amerika fallen sie nicht so sehr auf wie bei uns.

Verarbeitungsqualität und die Zulieferteile beließen die BMW-Mannen auf dem Niveau von früher. Die Innenseite der Verkleidung ist aus sprödem Kunststoff gefertigt, wirkt billig wie das Interieur eines Lada. Mit Tempo genommene Kanaldeckel lassen den Windschutz unter lautem Geschepper erbeben. Die Armaturen der RT stammen aus der Zeit, als die gesamte Branche noch auf der Suche nach der idealen Lösung für griffgünstige und logisch angeordnete Schalter war.

Ausgerechnet beim teuersten der vier Classic-Boxer kommt ein spottbilliger Blinkerschalter auf Mokickniveau zum Einsatz. Bei einem Motorrad für knapp 20000 Mark eine echte Sauterei. Offensichtlich sitzt BMW auf einem Kontingent alter Zulieferteile, die noch aus dem Lager müssen. Gleiches dürfte für die glatten Ventildeckel gelten. Oder würden Sie die freiwillig kaufen, wenn es die klassischen runden Popodeckel zum gleichen Preis gibt?

An der Serienausstattung der RT Classic gibt es wenig auszusetzen. Neben den bereits erwähnten Heizgriffen kompletieren Zylinderschutzbügel, Gepäckbrücke mit Topcase und große Touringkoffer das Reisemobil. Mit besonderem Nachdruck weist BMW auf die zweifarbige Metalllackierung, silbern eloxierte Handhebel und die Aufschrift „R 100 RT Classic“ hin. Leider wirkt dieses Symbol der Wertigkeit ausgesprochen lieblos, der Aufkleber ist nicht mal überlackiert.

Grundsätzlich sollte BMW auch über die Qualität der Koffer nachdenken, sie

sind nicht wasserdicht, die Schlösser gehen schnell aus dem Leim und die Haltetasche des Topcasedeckels brach einfach ab.

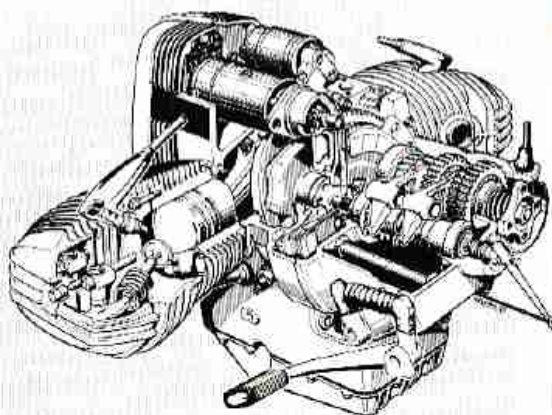
Bei allen Motorrädern von BMW, Ausnahme bildet lediglich die F 650, klappt

**DIE ZWEIVENTIL-BOXER R 247
 IN MOTORRAD-MAGAZIN MO**

R 65 (VT)	MO 11/88
R 80	MO 3/86
R 80 G/S	MO 1/87
R 80 GS	MO 2/88
R 80 R	MO 2/93
R 80 R (VT)	MO 1/94
R 100 GS	MO 2/88
R 100 GS	MO 11/93
R 100 GS PD	MO 6/89
R 100 GS 25.000 km	MO 1/89
R 100 R	MO 1/92
R 100 R 32.000 km	MO 5/93
R 100 R Mystic	MO 5/94
R 100 RS (VT)	MO 3/87
R 100 RT	MO 12/87

Nachbestellung: Liebe Leser, falls Sie eines dieser hier aufgeführten Hefts haben wollen, nehmen Sie sich bitte die Seite B4 „MO Leser-Service“ vor die Brille, da steht, wie das geht mit der Bestellung und so.

der Hauptständer nach dem Abbocken nicht auf einen Rutsch vollständig hoch, so auch an der gerasteten RT. Der Ständer muß mit dem Fuß nach oben gezogen werden. Ein Werkstattmeister der Niederlassung München erklärte uns, dies sei absichtlich so: Was der Fahrer selber mache, vergesse er auch nicht. Merkwürdig, schließlich ist das selbsttätige Hochklappen ein Kriterium bei der TÜV/Dekra-Hauptuntersuchung.



SCHNITTMUSTER

Letzter Blick auf R 247, in 25 Jahren über eine halbe Million mal gebaut, mit seinem genial einfachen Aufbau und dem gründlich mißlungenen Schaltwerk

Das Kaltstartverhalten der BMW R 100 RT Classic war lausig. Der Motor ging immer wieder aus, dafür konnte der Choke schon nach 500 Metern herausgenommen werden. Über die Manieren des Stoßstangenmotors R 247 wurde schon viel geschrieben. Am vibrationsarmen Lauf, der guten, wenn auch nicht sportlich spontanen Reaktion auf Befehle vom Gasgriff und dem breiten Drehmomentband hat sich nichts geändert. Die Ventile tickern, aus den Endrohren brabbelt der Sound, den Boxerfreunde am Nachfolger R 259 vermissen, und das Getriebe ist klassisch miserabel zu schalten. Der erste Gang geht nur mit deutlichem Nachtritt rein, der dritte sprang beim Beschleunigen raus, und das nicht nur einmal.

Freudig überrascht haben uns dagegen die Trinksitten der RT. Mit seinem cw-Wert wie Buckingham Palace galt der Tourer bisher als besonders versoffener Geselle, sobald man ihm auf der Autobahn die Sporen gab. Zehn Liter auf 100 Kilometer waren locker drin. Die kleinen 32er Bing-Vergaser machen der alten Weisheit der Motorenbauer alle Ehre, daß durch ein kleines Loch auch weniger durchläuft. Eine Stunde Dauervollgas mit fast immer 180 km/h ergab einen Verbrauch von nur 7,9 Litern/100 Kilometer.

Daß die kleinen Vergaser von der Höchstleistung nichts abknabbern, bewies die Leistungsmessung. Die Verkleidung der RT sorgt dafür, daß Gaswegnehmen einer sanften Bremsung entspricht, sitzend und liegend ist kein Unterschied in der Höchstgeschwindigkeit spürbar. Dafür fängt sie den Rückenwind wie ein Spinnakersegel, 195 zeigte der Tacho maximal an.

Den Fortschritt im Fahrwerksbau der letzten Dekaden verdeutlichen schnelle

MO-MESSWERTE

Gewicht vollgetankt
238 kg, davon 49 Prozent vorn

Beschleunigung
0 bis 100 km/hin 5,4 s
400 Meterin 13,7 s
1000 Meterin 26,9 s

Höchstgeschwindigkeit
solo sitzend180 km/h
solo gebeugt181 km/h

Durchzug im letzten (5.) Gang
60 bis 100 km/hin 5,4 s
60 bis 120 km/hin 7,3 s
60 bis 140 km/hin 10,1 s

Tachogenauigkeit
Anzeige 50/100/150 km/h = 50/102/150 km/h

Benzinverbrauch
Normalbenzin. Minimal 5,8 l/100 km, maximal 7,9 l/100 km, Testverbrauch 6,6 l/100 km, Praxisreichweite 360 km

TECHNISCHE DATEN

- Modell**
BMW R 100 RT Classic
- Leistung**
44 kW [60 PS] bei 6500/min; maximales Drehmoment 76 Nm (7,7 mkg) bei 3750/min
- Motor**
Fahrtwindgekühlter Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor. Zwei Ventile pro Zylinder, über eine untenliegende Nockenwelle, Stoßelstangen und Kipphebel betätigt. Bohrung x Hub 94 x 70,6 mm, Hubraum 980 cm³, Verdichtung 8,45. Naßsumpf-Druckumlaufschmierung mit Ölkühler, Ölinhalt 2,5 l, Trockenluftfilter, Zwei-Bing-Gleichdruckvergaser Ø 32 mm, Sekundärluftsystem SLS, Zwei-in-Zwei-Auspuffanlage, Kontaktlose Zündanlage, Lichtmaschine 240 W, Batterie 12 Volt/30 Ah, Seilzugbetätigte Scheiben-Trockenkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Endantrieb über Kardanwelle
- Fahrwerk**
Stahlrohrrahmen, Telegabel, Standrohr-Ø 39,5 mm, Federweg 175 mm. Einarm-Stahlschwinge mit Federbein, Federvorspannung vierfach einstellbar, Federweg 121 mm. Gußräder, vorn 2.50 x 18, hinten 2.50 x 18. Schlauchlosreifen, vorn 90/90-18 51 H, hinten 120/90-18 65 H. Auf der Testmaschine waren Michelin A 49/M 48 E, keine Reifentypbindung im Kiz-Brief eingetragen. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 285 mm, Zweikolbenzangen, hinten gestängebetätigte Simplextrommelbremse, Ø 200 mm
- Maße und Gewichte**
Radstand 1447 mm, Nachlauf 120 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Sitzhöhe 790 mm, Lenkerbreite 700 mm, Lenkerhöhe 1060 mm, zulässiges Gesamtgewicht 440 kg, Tankinhalt 22 Liter, davon 2 l Reserve
- Ausstattung**
BMW Kraffradverkleidung Typ R55 mit verstellbarer Windschutzscheibe, Frischluftdüsen, abschließbare Staufächer, Komfortsitzbank mit ausgeformten Sitzschalen, Zylinderschutzbügel, Topcase, Touringkoffer, Heizgriffe, Warnblinkanlage, Volt-

Autobahnkurven, zum Beispiel die S-Kombinationen der A9 durch das Altmühltal. Eine R 100 RS zieht hier mit 200 km/h stoisch ihre Kreise, die RT wackelt ab 160 auf der Uhr wie ein Kuh-schwanz. Die Bremsen des Tourers entsprechen den Anforderungen an diese Fahrzeugklasse, die hintere Trommelbremse reicht allemal aus, die Doppelscheibe vorn läßt sich gut dosieren, die Wirkung ist hervorragend. Nur die Gabel

meter, Analoguhr, Tacho mit Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser, Einschlüsselsystem, Lenkschloß, Haupt- und Seitenständer, Steckdose, Farbe: Zweifarblackierung Graphit-/Arktisgrau Metallic, Kofferdeckel Arktisgrau, Handbrems- und Kupplungshebel in Silber,

Preis
19400 Mark zuzüglich 458,85 Fracht und Verpackung

Charakter
In Ehren ergrautes Relikt aus den 70er Jahren

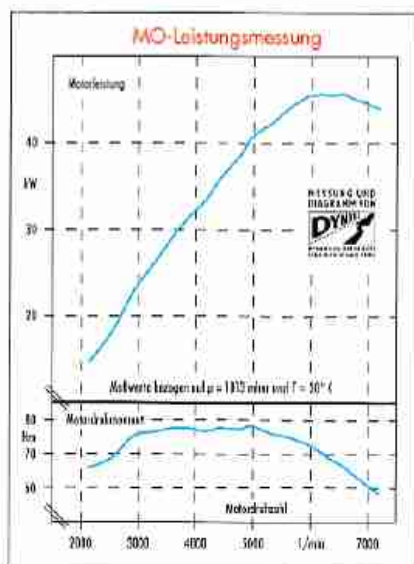
AUF DEM PRÜFSTAND

Ja, so haben wir uns den Boxer immer gewünscht. Fängt schon in niedrigen Drehzahlen stark an und errichtet dann ein Hochplateau nahezu konstanten Drehmoments. Solche Kurven sind wir normalerweise nur von Trialmotoren oder Dieseln gewöhnt. Zwischen 3000/min und knapp 6000/min stehen immer mehr als 70 Newtonmeter Drehmoment an, selbst bei 2000/min stellt der großvolumige Zweizylinder bereits 65 Newtonmeter zur Verfügung. Die Sage, daß BMW-Fahrer einfach in den höchsten Gang schalten und dann vom Stadtverkehr bis zur Autobahn den linken Fuß nicht mehr rühren, findet hier die Bestätigung, unterstützt auch durch die kurze Sekundäruntersetzungs.

Auffallend, daß der von allen bisher gemessenen Boxern, auch von der neuen Vierventil-Generation R 259, bekannte Einbruch zwischen 4500 und 5000/min entfällt. Grund dürfte die kleinen Vergaser mit 32 Millimeter Durchlaß sein (sonst 40 Millimeter), denn große Querschnitte sorgen zwar für bessere Höchstleistung, drücken aber auf die Manieren beim abrupten Gasaufreißen. Die Strömung in einem Ausgastrakt mit kleinen Querschnitten ist stabiler.

Für Tuningmaßnahmen mißt die RT zwar größere Vergaser kriegen, im von Abgas- und Geräuschgrenzwerten bestimmten Drosselritzm mit 44 kW (60 PS) sind die 32er jedoch eindeutig die bessere Wahl. Das beweist der vergleichsweise niedrige Verbrauch, aber auch seine stetig ansteigende Leistungskurve wie aus dem Bilderbuch.

Reinhold Wagner



BMW R 100 RT Classic: max. 44 kW (60 PS) bei 6500/min max. 76 Nm bei 4900/min

taucht beim Verzögern viel zu weit ein, das Motorrad neigt sich nach vorn wie ein absaufender Ozeanriese.

Ihre Gabel ist neben dem billigen Blinkerschalter der zweite Affront der RT Classic am zahlenden Kunden. Sie erinnert mit ihrem Geschepper frapperierend an die frühen Baujahre der K 100, bei der Fahrt über kurz aufeinanderfolgende Fugen und Risse scheint die Dämpfung gar völlig auszusetzen, die Schläge dringen bis zum Lenker durch. Daß es anders geht, zeigt das gelungene Monofederbein hinten, das mit wenigen Federstufen den Bereich von Solo bis Urlaubsfahrt zu zweit abdeckt.

Das Fahrverhalten der RT ist knöchern. Der Fahrer verschmilzt nicht mit dem Motorrad, sondern sitzt oben auf dem Sattel drauf, bleibt stets ein Fremdkörper. Das anfängliche Gefühl der angesichts monströser Optik überraschenden Handlichkeit verfliegt spätestens, sobald wir enge Landstraßen etwas flotter angehen wollen. Dann schwindet der Kontakt zur Fahrbahn, die Gabel trägt daran genauso schuld wie die verkniffene Sitzposition. In diesem Zusammenhang erinnern wir uns des schönen Begriffs „Rückmeldung“, die R 100 RT Classic läßt uns zu schnell im Ungewissen über die Vorgänge zwischen Reifen und Fahrbahn.

Aus der Sicht von Tourerfreunden mag das zweitragig sein; wer die Landschaft genießen will, fährt sowieso langsam. Aber aktive Fahrsicherheit hat doch noch nie geschadet, oder? Zum Beispiel vermischen wir die Schwinge mit Paralever beim abrupten Gaswegnehmen in Kurven, dann sackt die RT zusammen wie ein Schluck Wasser und wird instabil. Ehrlich, Adrenalinstöße holen wir uns lieber woanders ab als im Straßenverkehr.

Fazit: Die R 100 RT Classic ist nur etwas für Fans. Diese erhalten den letzten Boxertourer alter Bauart mit üppiger Ausstattung und gediegener Lackierung, hoher Wiederverkaufswert ist zu erwarten. Außerdem ist der Motor mit den kleinen Vergasern so gut abgestimmt wie seit Jahren nicht. Nichtfans sollten jedoch die Finger von der RT lassen, denn BMW hat es tatsächlich geschafft, ein Motorrad mit der Technik der siebziger Jahre bis ins Jahr 1995 zu schleppen. Warum die Modellpflege so sparsam ausfiel, bleibt ein Rätsel.

Angesichts des Kaufpreises fällt es uns auch gar nicht schwer, eine Alternative zu nennen: Die BMW R 1100 GS kostet mit geregelterm Katalysator und Koffern weniger als die RT, kann dafür alles, aber wirklich alles, besser als der angestaubte Tourendampfer. □

Verpaßte Chance

Ein bißchen Blech, ein bißchen Lack, fertig war der Classic-Frack. Das enttäuschende Design der letzten vier Boxer wurde von Krämerseelen bestimmt

Zarah Leander wußte es schon vor fünfzig Jahren: „Das gibt's nur einmal, das kommt nie wieder...“ Im Leben gibt es eben Gelegenheiten, die nicht wiederkehren. Besonders theatralisch werden die Szenen, wenn sich dem Kenner die letzte Gelegenheit bietet, ein Stück Technikgeschichte nochmal fabriken zu erwerben. Natürlich kennt der Kalender solche Momente zuhauf, aber wer hat jemals der alten Generation des Ford Escort nachgetrauert? Nein, nur wenige Stücke werden unsterblich.

All diesen Geräten ist gemeinsam, daß sie zum Zeitpunkt ihres „Ablebens“ längst nicht mehr zeitgemäß sind. Denken Sie nur an die unvergessene Nikon F2, die 2 CV Ente, den silbernen VW-Käfer Spezial, die letzte Yamaha XT 500 oder, ja, oder an die nun angebrochene Götterdämmerung für den Zweiventilboxer von BMW. Angesichts der Tatsache, daß die Entwicklung für den Nachfolger R 259 mit vier Ventilen und Einspritzung bereits vor zehn Jahren und 1989 die Fahrerprobung begann, die Serieneinführung aber erst vor zwei Jahren anließ, muß es dabei zu Verzögerungen von insgesamt rund drei Jahren gekommen sein. Ergo mußte der alte Boxer noch drei Sommer länger produziert werden, als geplant.

Warum das mit dem neuen Modell so lange gedauert hat, ist nicht Thema dieser Seiten, jedenfalls mußte die alte Baureihe noch länger mitgeschleppt werden als gedacht. Das brachte ihr intern keine Freunde ein, wir können davon ausgehen, daß nicht wenige im Hause BMW froh sind, das alte Zeug endlich los zu sein. Und genau so schauen die letzten Boxer, die Classics, auch aus.

Dabei ist sich die Konzernzentrale der besonderen Situation durchaus bewußt: „Nicht nur Liebhaber des alten Boxers werden hier noch einmal zuschlagen, denn diese vier Abschieds-Modelle könnten in Zukunft besonderen Sammlerwert besitzen“, steht in der Pressemappe zum BMW/Motorradjahrgang 1995. Nun sind Sammler ja ein besonderes Völkchen, für Raritäten legen sie bereitwillig einen Batzen Geld auf den Tisch.

Der Traum vieler Boxerfreunde war die „Last edition“ im sportlichen Trimm von Helmut Dähnes TT-Boxer oder Enzingers BoT-Renner. Endurofahrer hätten sich über eine Hubert Auriol-Replika gefreut. Darauf angesprochen, hielt BMW-Pressesprecher Hans Sautter dagegen, Wünsche und tatsächliche Käufe der Kundschaft seien oft völlig unterschiedlich. Stimmt, und von einem halbverschalten Sportboxer hätte BMW sicher nicht ein Viertel der Stückzahl verkauft, die der Bestseller R 100 R in den letzten drei Jahren einfuhr.

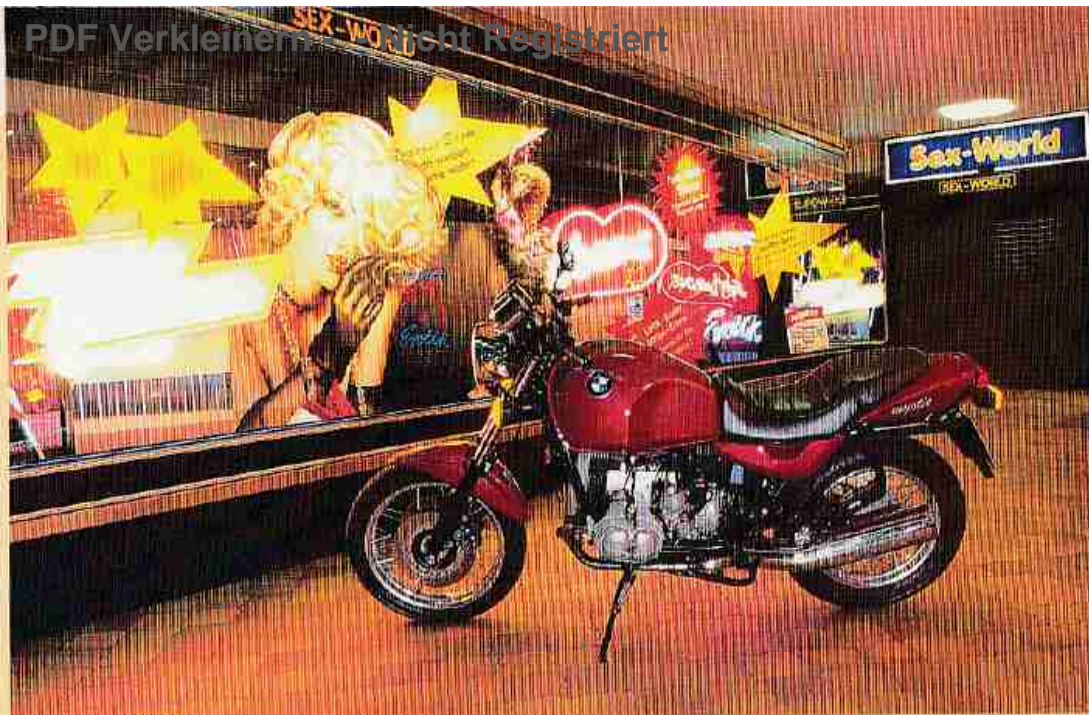
Für die allerletzten Boxer gelten andere Gesetze. Denn natürlich können sich Fans bei Firmen wie HPN oder Fallert mit dem Motorrad ihrer Träume eindecken, das magische Kürzel „Original ab Werk“ steht aber nicht drauf. Rund 2000 Stück von der alten Modellreihe will BMW im laufenden Jahr produzieren. Wäre da nicht Platz für jeweils 200 Extrabonbons für Sportler, Enduristen und auch Sammler gewesen?

Hans Sautter verweist in diesem Zusam-



LASSET UND BETEN

Ich habe Dich im Strahl geliebt, im Sitzen und im Liegen, und bist Du erst ein Engellein, fahr'n wir auf Wolke sieben. Hinweis: Von Balladsbezeugungen am offenen Grab bitte die BMW AG Abstand zu nehmen



GEILER BOCK
Mystic schafft den Spagat als Objekt der Begierde, denn schnell, scharf, brav und zuverlässig soll sie gleichermaßen sein, die Olla

WAHRE WERTE
Mit der letzten Paris-Dakar spannt sich ein Bogen von der antiken Klassik bis in die Gegenwart, als sich die reine Lehre des Maschinenbaus aufmachte, den schwarzen Kontinent zu durchquern

manhang auf die Kosten, die Sparte Motorrad müsse sich auf die Weiterentwicklung der modernen Zwei- und Vierzylinder konzentrieren. Wo bleibt da das gerade vom Münchner Konzern so gern beschworene lean management, die schlanke entscheidungsfreudige Crew mit Sinn für Kundenwünsche? Vergessen wir auch nicht, daß sich die BMW AG noch heute gerne als kleiner Nischenanbieter darstellt. Die ebenso kleinen Sonderserien hätten ja nicht auf den großen Band in Berlin, sondern in den bestens ausgerüsteten Niederlassungen gebaut werden können, die nötigen Teile gibt's allesamt mit ABE zu kaufen.

BMW R 100 R Classic

Die Roadster war der genialste Schachzug, den der betagte Stoßstangenmotor erlebte. Die Classic-Version unterscheidet sich von den vorangegangenen drei Modelljahren nur durch Aufkleber sowie optische Retuschen. Serienmäßig gibt's Zylinderschutzbügel, Warnblinkanlage und Kofferhalter. Die R 100 R Classic kostet 13700 Mark (plus 459 Mark Fracht und Verpackung), sie ist nur in der Farbe Avusschwarz lieferbar, da klassische Motorräder laut Auskunft von BMW nur schwarz waren. Zumindest die Exportmodelle waren früher jedoch auch stets in Weiß zu haben.

Nur träumen dürfen wir von einer R 100 Rennsport, mit Halbschale, Einmannhocker und Stummelkern, leicht gerumt, mit Sportfahrwerk. Und hätte sie tatsächlich Dähne-Replika geheißen, wäre das Motorrad natürlich auf den neuesten Sportreifen von Metzeler gerollt.

BMW R 100 R Mystic Classic

Was ein engagiertes Team auf der biederen Basis bauen kann, bewies die Niederlassung München mit ihrer Mystic, seit letztem Jahr im Werks-Serienprogramm. Test in MO 5/94. Auch damit geht jetzt die Vielfalt flöten, zuvor hatten sich die Kunden bei der Münchner

Niederlassung den Farbton individuell aussuchen dürfen, zum Beispiel Daytona-Orange Metallic mit schwarzweißen Zierstreifen. Fast keine Mystic glich der anderen. Die Mystic gibt es jetzt nur im konservativen Mystikrot Metallic, sie kostet 15350 Mark (plus 459 Mark).

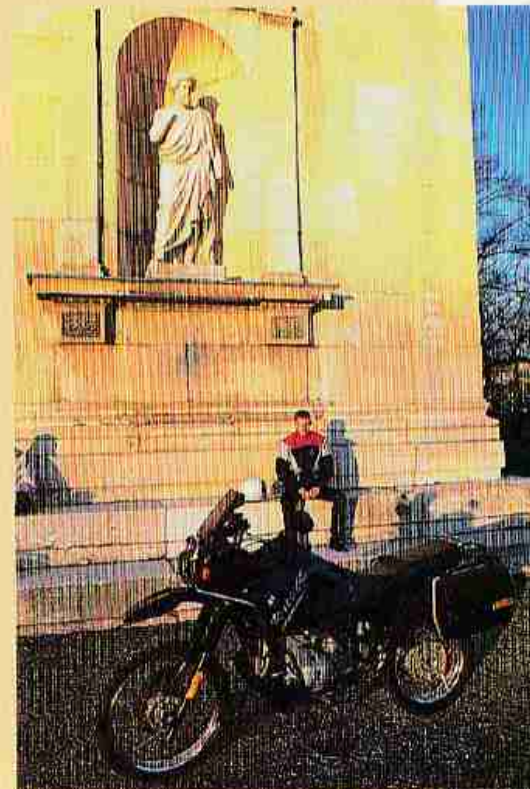
BMW R 100 GS Paris-Dakar Classic

Das Motorrad mit dem schicksalsschwangeren Namen Paris-Dakar, der Rallye, bei der BMW unvergleichliche Triumpfe feierte, ist wie die R 100 R in der Trauerfarbe Schwarz lackiert, die Maschinen von Aurioi, Rahier & Co. waren stets weiß oder weiß/rot. Die PD Classic kommt mit üppiger Serienausstattung mit Kotflügelverbreiterung, Heizgriffen, Zylinderschutzbügeln und Kofferhaltern, zum Preis von 17500 Mark (plus 459 Mark). Liebhaber und Sammler müssen also noch wie vor nach Seibersdorf zu HPN, wenn sie einen mächtigen Wüstenrenner haben wollen.

BMW R 100 RT

Im Vergleich zu den anderen drei Boxern trifft die RT Classic den Kerngedanken einer opulenten letzten Auflage am besten. Abgesehen davon, daß sie heutigen Maßstäben, besonders fahrwerksseitig, nicht mehr genügt, bietet sie dem Liebhaber fast alles, was er mit dem Begriff Tauranboxer in Verbindung bringt. Riesenverkleidung, Stauraum grenzenlos, bequeme Sitzbank und sanfte Leistungsentfaltung. Heizgriffe und die Zweifarbenlackierung werden gerne honoriert, fehlt nur noch das serienmäßige Radio. Die RT ist die teuerste Classic, sie kostet 19400 Mark (plus 459 Mark).

Fazit: BMW hat zwar die einmalige Gelegenheit genutzt, dem Motor und dem Motorrad, von dem die Firma in den letzten 25 Jahren nicht schlecht gelebt hat, einen würdigen Abschied zu geben. Verschlafen hat man jedoch die Schmanorkeln wie eine



Dähne- oder Schek-Replika. Statt dessen wird ein Stück mobiler Tradition mit einem lauwarmen Händedruck und halberzigen Classicmodellen an die Luft gesetzt. Ein wenig mehr Elon hätte der Legende gut getan und nichts gekostet, im Gogenteil. „Davon geht die Welt nicht unter“, würde Zarath beander anstimmen. Und außerdem tauchen am Horizont schon die Schlußboten der nächsten unsterblichen Produktlegenden auf. Den Rover Mini gibt's noch fünf Jahre, die Nikon F4 noch zwei und auch das Hercules Mofa Prima 5 wird die Jahrtausendwende nicht mehr erleben. Halten Sie also Ihr Sparbuch bereit.