

EIN BIKE, SIEBEN WELTEN



1. Langstrecken-Renner des Team penz13.com: straff abgestimmt, frontlastige Gewichtsverteilung, Reihenvierzylinder mit viel Knall oben. **2. Lucy Glöckners IDM-SST-Bike:** Die einzige HP4 und das einzige Bike mit Dunlops (alle anderen auf Pirelli). Glöckner wurde heuer **IDM-Zweite**.

Von Daniele Carrozza (Text) und Graeme Brown, Alberto Cervetti, Matteo Cavadini, Werk (Fotos)

BMW setzt ab sofort voll auf Kundensport. Die breite Masse unterstützen, statt teure Werksteams betreiben, lautet die Devise. Sechs Rennteams, die von besagtem Support profitieren, haben uns in Jerez ihre S 1000 RR-Racer zum Rennstreckentest hingestellt.

Wenn BMW Motorrad seine schnellsten S-1000-RR-Renneisen aus verschiedenen Rennklassen und -Serien auf einer Rennstrecke versammelt und zum Test einlädt, weiss man: Es ist eine dieser ganz besonderen Pressevorstellungen, von denen man in einer Motorradjournalisten-Karriere nur sehr wenige erlebt. Sieben S 1000 RR stehen in Jerez bereit – eine exklusiver als die andere und jede in einer separaten Box vom entsprechenden Racing-Team betreut.

Doch bevor wir den Bikes auf diesem herrlichen Pflaster die Sporen geben, müssen wir eine zentrale Frage beantworten: Warum lassen uns BMW Motorrad Motorsport und die entsprechenden Teams neben der Standard-RR zum Aufwärmen heute folgende Bikes testen: Den Renner des FIM-Langstrecken-WM-Teams um Rico Penzkofer, die IDM-Superstock und -Superbike-Töff von Lucy Glöckner (Wilbers BMW Racing) und Markus Reiterberger (Van Zon Remeha BMW Racing),

Sylvain Barriers FIM-WSBK-Evo-Renner (BMW Motorrad Italia SBK Team), das Arbeitsgerät von British-Superbike-Championship-Pilot Ryuichi Kiyonari (BMW Buildbase Team) und – last but not least – die «Doppel-R» des Isle of Man TT-Champs Michael Dunlop (Hawk Racing). Nun, BMW Motorrad hat per Ende 2013 sein Werksengagement in der Superbike-WM eingestellt. Der Grund: eine strategische Neuausrichtung der Marke, die unter anderem einen intensiven Kundensport-Support vorsieht. Sprich, die freigesetzten Ressourcen werden genutzt, um Rennteams in allen möglichen Meisterschaften und Rennklassen zu unterstützen. Die Bandbreite reicht dabei vom Bearbeiten einfacher Mail-Anfragen bis hin zur Unterstützung mit BMW-Spezialisten vor Ort. Grundsätzlich gilt: Je wichtiger die Rennklasse, desto umfassender der Support. Und um die ersten Früchte dieser näher beim Endkunden angesiedelten Strategie sichtbar zu machen, wurde nun besagter

Test in Jerez auf die Beine gestellt. Übrigens: Abgerundet wird dieser S 1000 RR-Test-Rundumschlag von einem Fahrbericht der RR des frisch gebackenen Strassen-Schweizermeisters 2014 Lorenz Sennhauser (siehe S. 27)

Soviel vorweg: Unser Jerez-Test hat weder Anspruch auf Vollständigkeit noch auf den sonst üblichen Tiefgang, denn pro Bike stehen mir heute mit je einer In- einer Hot- und einer Out-Lap jeweils gerademal drei Runden zu. Kommt hinzu, dass ich bei Gott keinen dieser sündhaft teuren Renner schrotten und damit beim Gastgeber, den Teams und den 35 Journalisten nach mir zur «Persona non grata auf Lebenszeit» avancieren will. Vielmehr liegt hier ein Erfahrungsbericht eines professionellen Testfahrers vor, der näher beim Normalfahrer denn beim Rennprofi anzusiedeln ist.

Start bei den Deutschen

Ich betrete Box Nummer 16 und werde mit einem freundlichen «Grüss Gott» empfangen.

Der Techniker streift an der serienmässigen S 1000 RR die Reifenwärmer von den Gummis und übergibt mir das Bike. «Drei Runden, gell! Zum Aufwärmen und zur Eingewöhnung ans invertierte Schaltschema, gell!», lauten seine Worte, als er mir auf den Rücken klopf und mich so dem Asphaltband übergibt. Jerez kenne ich glücklicherweise wie meine Westentasche, und das Hirnprogramm «umgekehrtes Schaltschema» ist umgehend hochgefahren und funktionsbereit. Das Bike ist bekannt, ich achte mich dennoch insbesondere auf Ergonomie, Leistungsentfaltung und Handling, weil ich da die grössten Unterschiede erwarte.

Ich komme wieder rein, steige ab und werde sofort zur nächsten Box geschickt. Der Zeitplan ist straff, und ich kann gerade noch einige Sätze ins Handy diktieren, ehe mir Rico Penzkofer persönlich seinen Langstrecken-WM-Renner überreicht. In ruhigem Ton gibt er mir noch einige Instruktionen, von denen ich mit Helm und Ohrstöpsel allerdings nichts mitbekomme. Rico nickt, «wird schon schiefgehen», denke ich mir – los geht's!

Was sofort auffällt: Das Heck liegt höher, und die Gewichtsverteilung fällt frontlastiger aus als bei der Serie. Das Handling ist schlicht top, die Stabilität unerschämte gut. Alles fühlt sich straffer an. Erstaunlich, wie leicht sich

dieses Bike schnell bewegen lässt. Einzig am Kurvenausgang ist Konzentration gefragt, denn die doch progressive Leistungsentfaltung des ziemlich direkt am Gas hängenden Reihenvierers verleiht dem Vorderrad gerne eine gewisse Leichtigkeit. Interessant: die Topleistung – und das gilt für alle heute noch zu fahrenden Bikes – liegt subjektiv nicht massiv über jener der Serien-RR.

Kaum zurück, sitze ich bereits auf Lucy Glöckners IDM-Superstock-Renner, das einzige Bike in HP4-Ausführung. Wieso alle anderen Piloten und Teams von der HP4 absehen? Weil mit dem adaptiven Fahrwerk DDC schlicht noch zu wenig Erfahrungswerte gesammelt werden konnten, so die BMW-Verantwortlichen. Mittel- bis langfristig werde das System aber auch in den anderen Rennklassen eingeführt, heisst es in selbstbewusstem Ton.

Lucy ist eine verhältnismässig kleine junge Frau, entsprechend sind die Fussrasten an ihrer HP4 sehr weit oben verschraubt, sodass ich mich in der Origami-Faltkunst üben muss, um meine unteren Extremitäten unterbringen zu können. Einmal in Fahrt, folgt umgehend das grosse Aha-Erlebnis: Bei Lucys Bike reicht schon der Gedanke an eine Kurve, um es abzuwinkeln. Kein Bike ist auch nur annähernd so handlich wie die generell klein, kompakt und



1. Aufwärmen und Eingewöhnen mit der Basis-S 1000 RR. **2. Feedback-Runde** mit den Technikern von BMW Motorrad Italia.

Scharfer Highend-WSBK-Renner mit irgendwie irritierender Ergonomie



BSB: Stimmiges Gesamtpaket ohne TC.



1



2



3

1. Dunlop gewann auf der Man 2014 das Superbike- und Superstock-Race sowie die berühmte **Senior TT**. **2. Schnellbetankungs-Vorrichtung** am WEC-Bike. **3. Die Gabel** des WSBK-Bikes soll an die **20 000 Euro** kosten und ist ein **technisches Meisterwerk**.

ausgesprochen leicht wirkende IDM-HP4, die auch nicht so straff wirkt und als einzige auf Dunlop-Reifen anrollt. Das Erstaunliche bei aller Handlichkeit: Präzision und insbesondere Stabilität sind allererste Sahne!

IDM-Superbike: Die RR von Markus Reiterberger bietet von den bis jetzt gefahrenen Töff das harmonischste Gesamtpaket für wirklich schnelles Fahren. Alles ist in sich stimmig, bis auf den wegschmierenden Hinterreifen fällt nichts negativ auf. Das Bike mit sehr breitem Lenker und geräumiger Ergonomie (Markus misst 183 cm) hat fahrdynamisch kaum Ecken und Kanten, wirkt dadurch fast schon etwas unspektakulär. Und genau das macht schnell!

Intermezzo bei den Italienern

Eine Box weiter steht das Highlight des heutigen Tages für mich bereit: Sylvain Barriers Superbike-WM-Eisen der Evo-Klasse. Der Motor ist ein Gedicht – läuft seidenförmig, als würde die Schmierung edelstem Honig obliegen. Dann dieses Fahrwerk! Die Öhlins-Gabel allein soll an die 20 000 Euro kosten. Geht man hier in die (göttlichen) Eisen, fühlt sich das an, als würde man in ein frisches Luxemburgerli von Sprüngli beissen. Im Vergleich dazu wirken andere Gabeln wie Zwieback. Dennoch komme ich mit diesem Bike überhaupt nicht zu-

recht: Die Ergonomie mit sehr schmalen und um sicher 50 mm aufgepolsterten Sitz – gefühlt nimmt man auf Tankhöhe Platz – macht mir zu schaffen, und ich finde speziell im Hang-off einfach keine mir passende Sitzposition.

Krönender Abschluss bei den Briten

Ab zu den Briten! Ich richte mich auf Kiyonaris BSB-RR ein und will gerade losfahren, als mir der Techniker «No traction control, mate!» nachruft. Stimmt, in der British Superbike sind Traktionskontrollen tatsächlich nicht zugelassen. «Na dann mal nicht zu motiviert...», denke ich mir. Ein Vorsatz, den ich eine Runde später komplett vergessen habe. Denn das Feedback für die Gripreserven ist hier dermassen genial, dass ich fast schon ähnlich motiviert am Gasgriff drehe wie bei den anderen Bikes. Die BSB-RR gibt sich in puncto Ergonomie, Motorcharakteristik und Fahrdynamik ganz ähnlich wie Reiterbergers IDM-Superbike. Entsprechend fühle ich mich auch auf dem generell vielleicht etwas «ungehobelteren» Buildbase-Bike ausgesprochen wohl.

Und zu guter Letzt: Michael Dunlops Isle-of-Man-TT-Renngerät. Es ist schon eine grosse Ehre, das Bike des diesjährigen Isle-of-Man-Dreifachsiegers nur schon fahren zu dürfen, doch als mir der Nordire sein Bike dann noch



1



2

1. Reiterbergers IDM-Superbike: 2013 wurde er damit IDM-Meister, heuer Dritter. **2. Michael Dunlops TT-RR:** Nicht nur mit grossem Windschutz voll und ganz auf Strassenrennen abgestimmt.

höchstpersönlich vorbereitet, falle ich wirklich fast um! Schon die Box der Briten ist optisch (weit weniger glamourös) wie akustisch (wenn die sprechen, versteht man kein Wort!) eine komplett andere Welt... Und das Bike erst! Mit all dem, was ich heute gefahren bin, ist es überhaupt nicht zu vergleichen. Für eine anständige Verzögerung muss schon mal richtig fest zugepackt werden, was insofern Sinn macht, als beim Anbremsen auf dem holperigen Strassenkurs eine zu giftige Bremse alles andere als dienlich wäre. Ähnliches gilt für das Handling. Wer dieses Bike von der Vertikalen bringen will, muss arbeiten, denn auf den Ultra-Highspeed-Passagen der «Man» durch Dörfer und über Landstrassen hat Stabilität Priorität. Auch die Leistungscharakteristik gibt Aufschluss über das Einsatzgebiet des Bikes: Unten und in der Mitte geht im Ver-

«Rein subjektiv liegt die Topleistung der Wettbewerbs-Bikes nicht massiv über jener der Serien-S 1000 RR»

Der TÖFF-Testfahrer

gleich zu den anderen RR nicht sehr viel, im oberen Drehzahlbereich geht's dafür dann richtig katapultartig ab. Das ist dann genau die Power, die Dunlop für die endlosen Geraden auf der TT braucht. Da verzichtet er gern auf massiven Druck in der Mitte, der beim Rausbeschleunigen über Fussgängerstreifen und Ähnlichem wohl eh kontraproduktiv wäre.

Mein Fazit nach sieben Bikes und 21 Runden in Jerez de la Frontera? Bei den Motoren fallen die Unterschiede weniger stark aus als erwartet. Dagegen sind sie bei den Fahrwerken, bei der Gewichtsverteilung und insbesondere im Bereich der Ergonomie frappant, was mich zu folgender Schlussbilanz führt: Ein Bike, sieben Welten!

Die «RR» in der SST-Schweizermeisterschaft



Um den Schweiz-Bezug von TÖFF zu unterstreichen, sind wir zusätzlich die BMW S 1000 RR des letztjährigen und neuen (herzliche Gratulation!) Schweizermeisters Lorenz Sennhauser gefahren. In diesem Zusammenhang bietet uns der Trackday-Veranstalter FVP Moto in Anneau du Rhin ideale Testbedingungen. Lorenz schaltet mit konventionellem Schaltschema und empfiehlt, zum Kennenlernen unter den vier Renn-Mappings ein eher konservatives auszuwählen. Na dann los! Holla, die Waldfee! Was haben die Jungs von ASR mit der S 1000 RR angestellt?! Das Teil lenkt ein wie ein Fahrrad, ist stark wie ein Bulle und dennoch sanft wie ein Teddybär. Was ist hier anders? Einziger Kritikpunkt, der sich der Antrieb der Serien-RR gefallen lassen muss, ist die progressive Leistungsentfaltung. Bei 8000/min tritt die normal käufliche BMW plötzlich an, wie von der Tarantel gestochen. Das macht zwar Spass, ist für den Einsatz auf der Piste aber anstrengend. Im Gegensatz dazu ist die Leistungsentfaltung des Superstock-Rennbikes komplett linear, vorhersehbar und gutmütig. Dreht man rechts, wird's einfach schneller. Und wie! Hinzu kommt eine lieblich sanfte Gasannahme, wie sie geschmeidiger nicht sein könnte. Aber dennoch ultra-direkt, versteht sich – ein Genuss! Zudem ist das Schweizermeister-Bike eine in sich stimmige Einheit: Der Motor ist nur so genial, weil das brillante Fahrwerk die Kraft ohne Macken auf den Asphalt bringt. Die Fahrwerksgeometrie macht die Musik, weiss Lorenz Sennhauser: «Zwei Millimeter Höhe hinten verändern das Fahrverhalten komplett». Die Superstock-RR lenkt nur schon beim Gedanken an eine Kurve ein, lässt sich komplett ohne Kraftaufwand dirigieren und vermittelt dennoch ein vertrauensverweckendes Gefühl der Stabilität. Den Lenker locker in der Hand, steuert man dieses Bike mit Gewichtsverlagerung aus den Beinen.

Änderungen gegenüber der Serie: Dunlop-KR-Slicks, Akrapovic-Kompletanlage, BMW Race-Calibration-Kit, HM-Schaltautomat (im Gegensatz zum Original nicht der TC untergeordnet), Gabel optimiert, Öhlins-Feder im sonst originalen (!) Federbein, Brembo-Scheiben, Lucas SRQ-Beläge, leichter Heckrahmen, Karbon-Verkleidung, 520er-Kette. Das wars. Nein halt! Zudem steckt im Schweizermeister-Bike natürlich unglaublich viel Team-Know-How. DB Langfassung des Tests auf toeff-magazin.ch

