

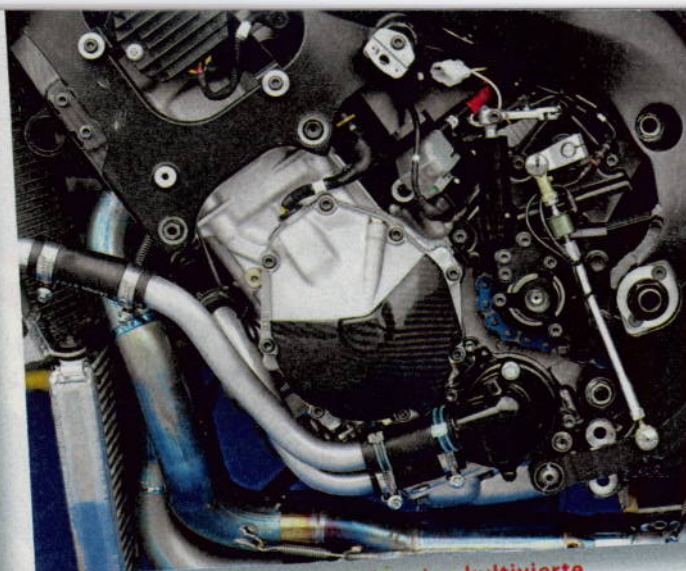
# SUPERBIKE

Fahrbericht BMW S 1000 RR-Werks-Superbike



# REIFE LEISTUNG

Die ersten beiden Jahre in der Superbike-WM brachten BMW nicht die erhofften Ergebnisse. Damit sie 2011 endlich kommen, legen sich die Bayern mächtig ins Zeug: bei Fahrerwahl, Fahrwerk und Leistung für die Werks-S 1000 RR. Ist Weiß-Blau damit reif für den Titel?



**Viel Feinarbeit vor allem am Mapping kultivierte den Vierzylinder für die Saison 2011 spürbar. Zu den Stärksten im Feld zählt er ohnehin**

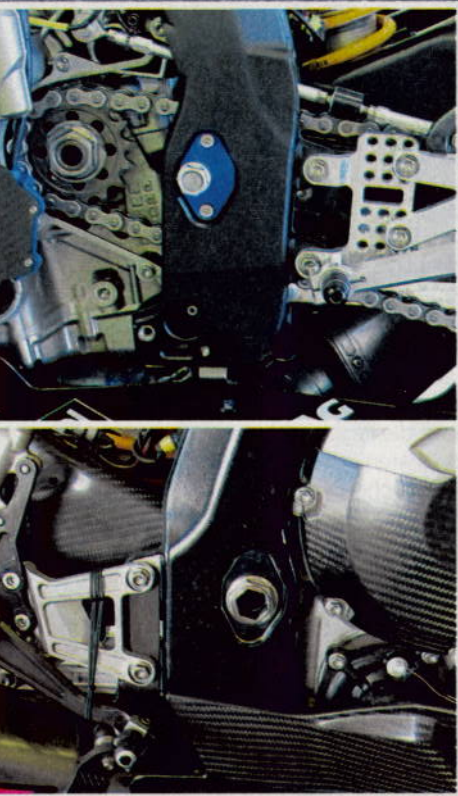
**M**ist. Immer wieder gehen kräftige Schauer über der Rennstrecke von Portimao nieder, die Strecke will einfach nicht abtrocknen. Aber Kneifen gilt nicht. Nur hier und jetzt besteht die Möglichkeit, die BMW S 1000 RR einige Runden um die Piste zu jagen. Draußen treiben Troy Corser und Vizeweltmeister Leon Haslam, der für den glücklosen Ruben Xaus ins BMW-Werks-team kam, unablässig ihre neuen 2011er-Maschinen durch den Regen. Die für uns bereit stehende S 1000 RR ist, was Federelemente, Elektronik und Motor angeht, ebenfalls schon auf dem neuen Stand, ansonsten aber noch mit Fahrwerksteilen der 2010er-Superbikes aufgebaut. Und es ist das Einsatzmotorrad des zweifachen Weltmeisters James Toseland, der hier in Diensten des Satelliten-Teams BMW Italia sein erstes Rollout hat. Was auch seinen besorgten Blick erklären dürfte, als die Mechaniker für uns die Heizdecken von den Pirelli-Regengummis ziehen. Keine Bange, wir bringen sie schon am Stück zurück.

Nur eine Pole Position – in Misano – und zwei dritte Plätze: die Ergebnisse der abgelaufenen Saison waren viel zu mager für die bayerischen Ansprüche. Es gab also einiges zu tun für die BMW-Entwickler. Mangelnde Leistung war dabei weniger das Problem. Die spitze Charakteristik des Motors schon eher. Die nasse Piste mahnt ohnehin zur Vorsicht, ergo spielt sich die erste Runde vornehmlich bei mittleren Drehzahlen und eher im Teillastbereich ab. So offenbart die

# BMW S 1000 RR-Werks-Superbike



Für 2011 experimentiert BMW mit einer dichter am Ritzeldrehpunkt gelagerten Schwinge (oben). Das von MOTORRAD gefahrene Exemplar entsprach noch dem Stand von 2010 (unten)



## Technische Daten

**MOTOR:** Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, vier Ventile pro Zylinder, Nockenwellenantrieb durch Kette, Nasssumpfschmierung, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbad-Anti-Hopping-Kupplung, Bohrung x Hub 80,0 x 49,7 mm, Hubraum 999 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 14:1, 161 kW (220 PS) bei 14 000/min, Sechsganggetriebe.

**FAHRWERK:** Leichtmetall-Brückenrahmen, Öhlins TRST-25-Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, Leichtmetall-Zweiarmschwinge und Öhlins-RSP40-Zentralfederbein, Doppelscheibenbremse mit Vierkolbenfestsattel vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, OZ-Magnesium-Schmiederäder, 3.50 x 16.5 vorn, 6.25 x 16.5 hinten, Reifen 120/75 R420 vorne, 190/65 oder 200/75 R420 hinten.

**MASSE UND GEWICHT:** Radstand 1430 mm, Tankinhalt 23 Liter, Leergewicht 165 kg.

Die Sensorik der Traktionskontrolle sitzt hinter dem Motor; Alu-Tank bis unter die Sitzbank für optimale Gewichtsverteilung; 2011 kommen im Rapid-Prototyping-Verfahren hergestellte Guss-Schwingen zum Einsatz. Das spart Kosten und erleichtert Änderungen (von links)

BMW auf dem trickreichen Kurs schnell, dass die Entwicklungsarbeit bereits deutliche Früchte getragen hat. Gegenüber der Maschine, die wir im Vorjahr hier fahren konnten, hat der Motor merklich an Kraft in der Mitte gewonnen.

Mit neuen Kolben, einem geänderten Auspuff und viel Arbeit an der Elektronik wurde man fündig. Rund sechs bis acht PS soll der Vierzylinder über das ganze Drehzahlband gewonnen haben. Das Drehzahl-limit von 15 000/min blieb unverändert. Die Spitzenleistung allerdings liegt nun 800/min später, bei 14 000/min an. Zufrieden ist man damit aber noch nicht. Die weitere Stärkung der Drehzahlmitte hat nach wie vor höchste Priorität.

Die Umgangsformen des Reihenvierzylinders sind bereits jetzt tadellos. Unglaublich sauber hängt er am Gas, läuft ruhig, lässt sich ab 6000/min am Kurvenscheitel ausgesprochen fein und präzise an die Kandarre nehmen. Die ganz große Autorität legt er dabei allerdings noch nicht an den Tag, das kommt erst ein wenig später. Nämlich beim ersten Sturm auf die Zielgerade.

Mit mächtigem Gebrüll stürzt sich die BMW die lange Bergab-Rechts hinunter, ehe es auf die Gerade geht. Auf der kleinen Kuppe zu Beginn reißt das Superbike mit brachialer Gewalt das Vorderrad in die Höhe. Das Ding drückt oben raus wie die Hölle.

Obwohl die Traktionskontrolle recht sensibel eingestellt war – den Mechanikern war offenbar James Toselands besorgte Miene nicht entgangen – und die BMW beim beherzten Beschleunigen in Schräglage eine prasselnde Kaskade an Fehlzün-

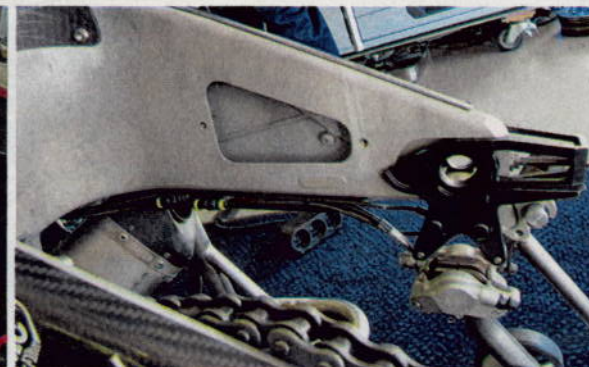
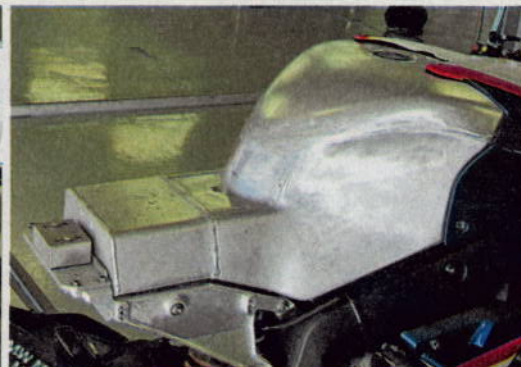
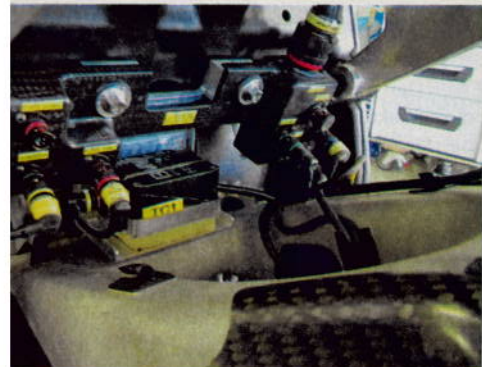
dungen aus dem Akrapovic-Endtopf spuckte, wies das Datarecording am Bremspunkt knapp 280 km/h aus, bei Troy Corser gar gut 290.

Beeindruckend, mit welcher Wucht die BMW im oberen Drittel des Drehzahlbandes zu Werke geht, dort liegt die wahre Stärke des allein rund 20 000 Euro teuren Triebwerks. „Gut 220 PS“ lässt sich Projektleiter Rainer Bäumel auf die Frage nach der Leistung knapp entlocken. Zu hoch gegriffen ist das sicher nicht. Auf jeden Fall dürfte die BMW zu den leistungsstärksten Maschinen in der WM zählen. Und zu den komfortablen sowieso.

Normal gewachsene Mitteleuropäer finden auf der S 1000 RR entspannt Platz. Die enorm feinfühligere Öhlins-Gabel entspricht dem aktuellen Stand der MotoGP-Gabeln. Sie versorgt den Piloten mit glasklarer Information über den Haftungs-zustand des fast schon beängstigend griffigen vorderen Pirelli-Regengummis.

Und obwohl selbst für die nassen Bedingungen überraschend weich abgestimmt, baut die Gasdruck-Gabel bei heftigen Bremsmanövern sämig-straftige Dämpfung auf. Traumhaft, mit dieser Frontpartie auf nasser Piste in die Kurven hinein zu bremsen. Weil auch die Nissin-Stopper aus der Schublade „Hammerteile“ kommen. Fabelhafter Biss, haarfein dosierbar, erstklassig. Gegenüber der sahnemäßigen Front fällt das Federbein mit anfangs sanfter, dann aber sehr straffer Arbeitsweise sowie in punkto Rückmeldung zwar etwas ab. Dem mühelosen, harmonischen Handling und der gelungenen Balance tut das jedoch keinen Abbruch.

Weder übermotiviert noch träge oder zickig, schlicht souverän taucht das Bayern-Superbike in Kurven hinein. Keine halbe Runde, schon erscheint einem die BMW vertraut. Um dies zu erreichen, sorgt der jetzt bis unter die Sitzbank gezogene Tank für eine weniger frontlastige, ausgewogenere Gewichtsverteilung. Gabelbrücken mit





## S 1000 RR-Werks-Superbike

sechs Millimeter weniger Offset verlängern den serienmäßig kurz bemessenen Nachlauf. Was in Verbindung mit der leicht angehobenen Frontpartie für eine harmonische Geometrie sorgt. Das macht das Fahren selbst unter den widrigen Bedingungen zum absolut entspannten Akt. Leon Haslam jedenfalls ist von der Schlagkraft der BMW überzeugt: „Die Suzuki war an ihren Grenzen angekommen, die BMW hat dagegen noch Potenzial“.

**Der Beginn einer großartigen Freundschaft? Leon Haslams neues Arbeitsgerät, das Werks-Superbike BMW S 1000 RR**

Interview mit dem alten Suzuki- und neuen BMW-Fahrer Leon Haslam

# MEHR WÄRE MÖGLICH GEWESEN

MOTORRAD-Mitarbeiter Alan Cathcart fuhr die Alstare-Suzuki GSX-R 1000 und sprach mit Vizeweltmeister und Neu-BMW-Werksfahrer Leon Haslam über sein altes und neues Superbike.

**?** Leon Haslam, reden wir über die Suzuki, auch wenn das inzwischen für Sie Geschichte ist.

**!** Die Suzuki machte 2010 großen Spaß. Sie ist sehr stabil, stark auf der Bremse und gut einzulenken. Allerdings liefert sie erst über 9000/min nennenswert Leistung. Die größte Stärke war, dass die GSX-R ihre Performance über die Renndistanz halten konnte. So war ich oft in der Lage, am Ende noch anzugreifen.

**?** Sie sind vom Stiggy-Honda-Privat-Team 2009 über die werksunterstützte Alstare-Suzuki-Struktur nun bei BMW in ein echtes Werks-Team gekommen. Wie ist die Suzuki da einzuordnen?

**!** Alstare Racing hat einen exakten Entwicklungsplan, die wissen ganz genau, in welche Richtung sie arbeiten

müssen. Zusammen haben wir das Maximale aus der GSX-R herausgeholt. Sehr enttäuschend allerdings war für mich, dass es nicht mehr Unterstützung von Suzuki gab. Wir bekamen zu Saisonbeginn die Werksmaschinen und waren dann auf uns allein gestellt. Dass wir dennoch Vizeweltmeister wurden, zeigt die Stärke des Alstare-Teams. Mit nur wenig größerer Werksunterstützung wäre mehr möglich gewesen.

**?** 2011 wechseln Sie zu BMW, einem echten Werksteam mit wesentlich mehr Möglichkeiten.

**!** Tatsächlich sind die Ressourcen bei BMW fast unendlich, die Zeit, die wir haben bis Saisonbeginn Ende Februar in Phillip Island, leider nicht. Denn unser Arbeitspensum ist sehr komplex, vom Motor über



Fahrwerk, Traktionskontrolle, Ride-by-wire-System, Anti-Wheelie-Programm et cetera. Das Elektronik-Paket ist endlos, ich versuche, die Sache so einfach wie möglich anzugehen, einen Schritt nach dem anderen. Wir kommen gut voran, aber man möchte auch dabei natürlich immer noch schneller sein. Wenn wir das richtige Basis-Setup erreicht haben, werden wir das beste Superbike haben und gewinnen, ganz sicher.

**?** Wie verhält sich die BMW auf Strecke im Vergleich zur Suzuki?

**!** Die große Stärke der Suzuki war 2010 die perfekte Gewichtsbalance. Da haben wir bei der BMW noch einiges zu tun, vor allem, um das Chattering vorn zu eliminieren. Aber wir machen große Fortschritte.

**Unter Wert geschlagen? MOTORRAD-Tester Alan Cathcart auf Leon Haslams Suzuki, mit der dieser, kaum werksunterstützt, Vizeweltmeister wurde**

