NEED FOR SPEED: MOST WANTED

Text: Johannes Müller; Fotos: BMW (1), Tyson Jopson (5), Christian Lauer (5), Johannes Müller (12), Nordoel (1)





Mein Plan war genial: Mit der neuen BMW R 1300 RS müsste sich im Boxercup was reißen lassen. Auf Achse zum Rennen, Ruhm und Ehre für das Blatt einfahren und auf Achse zurück – Intensivtest nach Maß. Schauplatz? Most. Fahrer, Mechaniker, Teamchef und Kamerakind? Schaff' ich solo. Das Ergebnis? Eins mit Sternchen für die RS, Realitätscheck für den PS-Chef.

Mai 2025: Beim Boxercup-Lauf am Slovakiaring läuft es auf Pottis geliehener HP2 Sport erstaunlich gut für mich. Das Podium ist in Griffweite, mein spontaner Kiesbett-Ausritt sorgt zwar für Adrenalinkick, ein Pokal für P4 kommt trotzdem nach Stuttgart. Das will wiederholt werden!

Herbst 2025: In der Redaktion spricht sich herum, dass die neue 1300er-Plattform in R- und RS-Variante nicht nur touristisch, sondern auch sportlich einiges kann. Ein Plan gedeiht: RS in Sport-Konfiguration ausfassen, überland zu einer Strecke anreisen, Rennen bestreiten – mit dem flammneuen, bestimmt überlegenen Werksmaterial ist das Treppchen reine Formsache, ja-hah! –, und zurück nach München. Easy-Peasy-Lemon-Squeazy. Eine Reportage, wie bei Günter Wallraff in besten Zeiten, nur schneller. Pulitzer und Podium, ich komme!

April 2026: Ein paar Mails und Telefonate später steht die Zusage von BMW: Eine für den Zweck fein aufmunitionierte R 1300 RS in der schnieken „Performance"-Variante. Sportsitz, Sportschalldämpfer, Sportfederung, das Dynamik-Paket, Fahrmodi Pro, die Sportbremse, Rastenanlage und so weiter, und so fort – alles, was Rennfahrer von Welt so brauchen. Anruf bei Potti, einem der zentralen Strippenzieher im Boxercup: „Ich komm!" – „Klasse, wirst nicht der Einzige mit einer 1300er sein. Das Feld ist noch voller dieses Jahr. Most, Mitte Juli?" – „Perfekt!" Moment, nicht der Einzige? Wackelt da etwa meine Strategie ungefährdeter Dominanz per überlegener Feuerkraft? Egal, Pirelli legt Superbike-Slicks dazu, Nordoel sogar zwei Fässer synthetischen Sprit, und eine treue Seele aus dem Boxercup wird mir das Care-Paket freundlicherweise aus München mitbringen. Alex, Phil, Potti: Danke!

Juni 2026: Vier Wochen bis zum Rennwochenende. Vorbereitung? Armer gestresster PS-Chef, wie üblich also null. Selbstvertrauen? Bröckelt nach der Sichtung der Boxercup-Whatsapp-Gruppe, wo zunehmend scharf gemachte R-1300-R-Modelle gekonnt getrieben werden. Muffe? Saust. Der Plan, Ruhm und Ehre fürs Heft einzufahren, droht in Richtung peinlicher Schlappe zu kippen. Rückzieher? Viel zu spät.

Donnerstag, 9. Juli, 12 Uhr: Geldbeutel, Telefon, Schlüssel, eine Insta360 samt Deppenzepter, Magnesium und Ibu, frische Unterwäsche und mulmige Vorfreude: Der Inhalt meiner Gepäckrolle, als ich auf der Indian Chieftain aus dem Dauertest aus Stuttgart nach München galoppiere. Ein schräges Bild: der Typ mit Knieschleifern im Einteiler auf dem Fransenhobel, finden jedenfalls einige Halbstarke mit Handy.

14:30 Uhr: Ankunft in Garching. Alex Zimolong, der vertrauensvolle Möglichmacher bei BMW, überreicht mir die Schlüssel zur R 1300 RS. Der Plan, eine Video-Berichterstattung von unter-



So sieht eine BMW R 1300 RS „Performance“ aus, wenn sie flott auf der Landstraße fährt. Nun einfach den Fahrer im Einteiler vorstellen



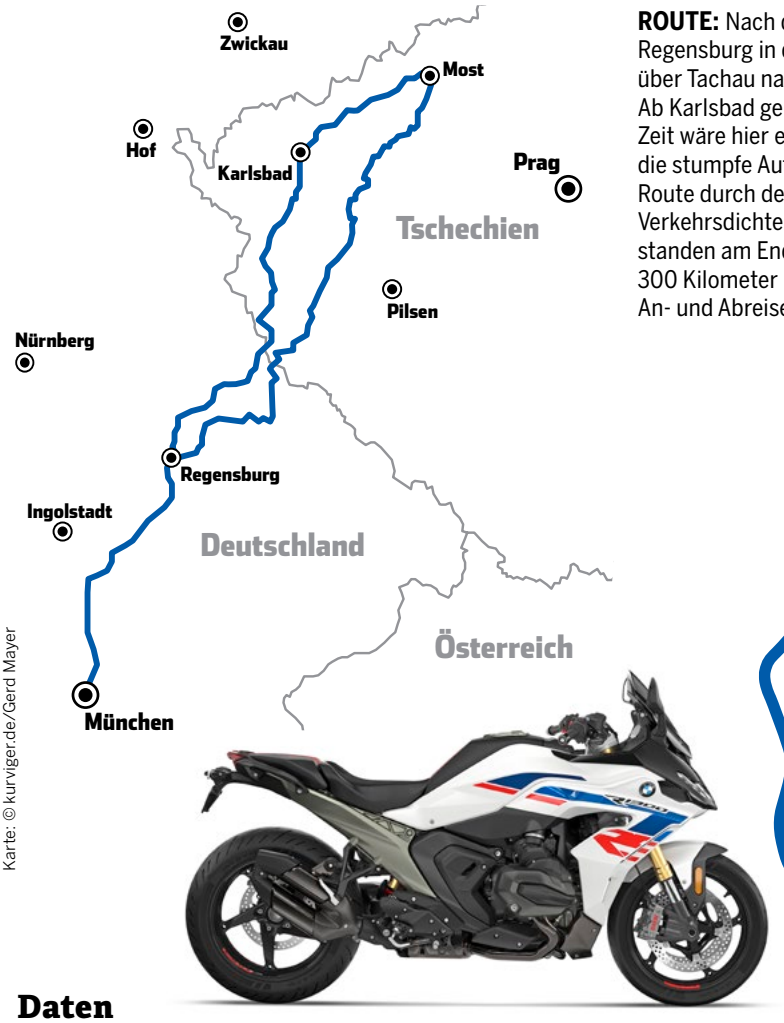
BMW-Pressemann Alex Zimolong und der Autor bei der Übergabe der R 1300 RS

wegs mitzufilmen, scheitert bereits hier an meinen Kamera-skills. Egal. „Viel Spaß, viel Erfolg, bleib sitzen!“ wünscht mir Alex. Erst in diesem Moment dämmert mir, dass Low-Performance nur der zweitschlechteste Ausgang der Dienstreise wäre. Schon ein leichter Sturz ließe mich wahrscheinlich in Most stranden, von einem schwereren ganz zu schweigen. Wer hatte eigentlich die schlaue Idee, auf Achse mutterseelenallein zu einem Rennen zu fahren?

15:48 Uhr: Abfahrt in Garching, auf der Bahn Richtung Regensburg. Wie erwartet brilliert die BMW R 1300 RS. So bequem sitzt man im Kosmos eines Sportmotorrad-Magazins im Grunde nie, verantwortlich dafür ist neben den hohen Lenker-Risern sicher auch die hohe, hochwertig-bequeme Sitzbank, die einen echt lässigen Kniewinkel aufmacht. Der Windschutz ist in hoher Position des Schilds klasse, ich bevorzuge trotzdem, mich bei schneller Etappe hinter der niedrigen Windschildposition abzuducken. Apropos: Dass der 1300er-Boxer mit 145 PS Spitzenleistung und 149 Newtonmetern maximalem Drehmoment große Souveränität bietet, muss man nicht ausbuchstabieren. Druck ist jedenfalls mehr da als freie Bahn, trotzdem gelingt es kurz, Tacho 250 recht beiläufig und total geradeauslaufstabil aus dem Ärmel zu schütteln. Gut so, Zeit drängt. Es warten reichlich unbekannte Landsträßchen.

Zwei Stunden später: Irgendwo hinter Weiden biege ich in den Oberpfälzer Wald ab und lerne die RS als Landstraßen-Motorrad zu lieben. Surfen auf der fetten Drehmoment-Welle ging mit den großen Boxern schon immer gut, die Handlichkeit ist für ein so großes und langes Motorrad, mit knapp 250 Kilo auch nicht ganz leicht, erneut erstaunlich. Längsliegende Kurbelwelle, ihr wisst ja. Es ist nicht nur warm, sondern heiß, und der für diesen Test montierte Pirelli Rosso 4 klebt wie die Wutz. Statt des eher zahmen „Road“-Modus verschärft „Dynamic“ sehr deutlich – und wie ich finde sinnvoll – Gasannahme und Fahrassistenz. Mir persönlich taugt aber auf den teils doch arg mitgenommenen Sträßchen das sämigere „Road“-Setting des E-Fahrwerks meist besser als das straffe „Dynamic“-Setting. So oder so: wuchtiges Sport-Touring, maximalsouveränes dynamisches Kilometer-Abreißen kristallisiert sich als Paradedisziplin der RS heraus. Du bist geborgen wie in Abrahams Schoß, das Motorrad hält Wind, Schlaglöcher und stö-

Infos



Karte: © kurviger.de/Gerd Mayer

ROUTE: Nach der Anreise aus Stuttgart (230 km) führt die Route ab Garching über Regensburg in den Oberpfälzer Wald, wo wir auf kleinen und kleinsten Sträßchen über Tachau nach Marienbad kommen und dort den Eingang zum Kaiserwald finden. Ab Karlsbad geht es über die E442 dann auf kürzestem Weg nach Most; mit mehr Zeit wäre hier ein Abstecher ins Erzgebirge verlockend. Um auf dem Rückweg nicht die stumpfe Autobahn-Variante fahren zu müssen, wurde im Navi eine sehr kurvige Route durch den Westen Tschechiens Richtung Pilsen gewählt – wegen der geringen Verkehrsdichte am Sonntagabend weit weniger zeitfressend als befürchtet. So standen am Ende rund 100 Kilometer Autobahn, 600 Kilometer Landstraße und 300 Kilometer Rennstrecke auf dem Zähler der R 1300 RS. Plus ca. 450 Kilometer An- und Abreise aus Stuttgart.



AUTODROM MOST: Most (deutsch: Brüx) ist eine Industriestadt in Böhmen, Tschechien. Kohlebergbau, Schwer- und Chemieindustrie prägen das Bild der Stadt. Das Autodrom wurde auf einem ehemaligen Bergbaugebiet errichtet und gilt als fahrerisch anspruchsvolle Strecke „vom alten Schlag". Der Kurs ist körperlich sehr fordernd: mit schnellen Richtungswechseln, Bergauf- und Bergabpassagen (2,8 Prozent Steigung bis 3,2 Prozent Gefälle) sowie Sektionen, die bei hoher Geschwindigkeit sehr präzise getroffen werden müssen, gespickt. Einige Stellen erfordern gefühlvollen Umgang mit der Bremse bis zum Scheitelpunkt. Highlight: superebener und griffiger Asphalt ab Turn zwei bis Turn elf. Gesamtlänge: 4,212 km, Breite: 12 m bis 14 m, 21 Kurven, neun links und zwölf rechts.

Daten

BMW R 1300 RS

Motor

Luft-/wassergekühlter Zweizylinder-Boxermotor, eine Ausgleichswelle, je zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen mit variabler Einlass-Nockenwellensteuerung, vier Ventile pro Zylinder, Schlepphebel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, 2 x Ø 52 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 650 W, Batterie 12 V/14 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping), Sechsganggetriebe, Kardan, Sekundärübersetzung 3,445.; Bohrung x Hub: 106,5 x 73,0 mm; Hubraum: 1300 cm³; Verdichtungsverhältnis: 13,3:1; Nennleistung: 107,0 kW (145 PS) bei 7750/min; ax. Drehmoment: 149 Nm bei 6500/min; Standgeräusch: 88 dB(A)

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 47 mm, hydraulischer Lenkungsdämpfer, elektronisch verstellbare Dämpfung, Zweigelenk-Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, elektronisch verstellbare Federbasis und Dämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Vierkolben-Festsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 285 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Traktionskontrolle, Vollintegral-Bremssystem, Kurven-ABS. Alugussräder 3.50 x 17; 6.00 x 17; Reifen: 120/70 ZR 17; 190/55 ZR 17; Bereifung im Test: Pirelli Rosso IV

Maße + Gewichte

Radstand 1517 mm, Lenkkopfwinkel 62,0 Grad, Nachlauf 123 mm, Federweg v/h 140/130 mm, Sitzhöhe* 860 mm, Gewicht vollgetankt* 249 kg, Zuladung* 211 kg, Tankinhalt/Reserve 17,0/4,0 l. Serviceintervalle: alle 10000 km; Farben Blau, Schwarz, Grau, Weiß/Rot/Blau;

Messwerte

Höchstgeschwindigkeit:
246 km/h

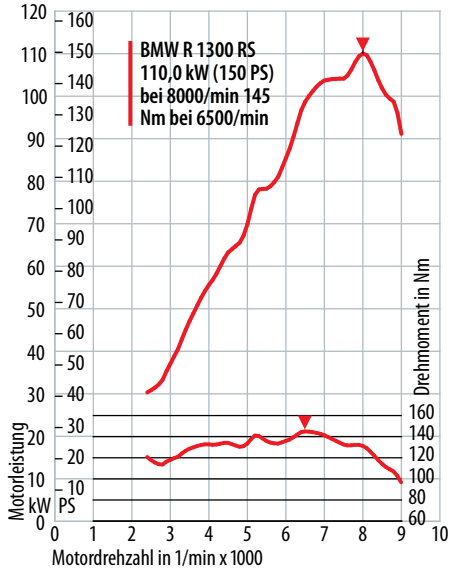
Beschleunigung*:
0–100 km/h 3,2 sek; 0–140 km/h; 5,0 sek; 0–200 km/h 10,1 sek

Durchzug im 6. Gang*:
60–100 km/h 3,7 sek; 100–140 km/h 3,4 sek; 140–180 km/h 3,9 sek

Verbrauch: Landstraße 4,2 Liter/100 km; Reichweite 405 km

Preis/Testmotorrad: 17 050/21 135 Euro

Leistungsdiagramm



Herstellerangaben; *PS-Messungen; [1]inkl. Style Performance (3235 Euro), Sportschalldämpfer (850 Euro)

Leistung an der Kurbelwelle; Messungen auf dem Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ffl 5 %; gemessen im 5. Gang

rende Vibrationen von dir fern, kommuniziert Grip, Reserven und Speed aber in der gebotenen Klarheit. Und immer dieser bullige Durchzug. Erst spät, schon fast im schönen Marienbad – da stehen fast 300 hurtig abgespulte Kilometer auf dem Zähler – mahnt die Reserveleuchte zum Tankstopp. Sehr gute Reichweite dank üppigem 17-Liter-Tank und sparsamem Verbrauch, exakte Restreichweiten-Anzeige.

Dämmerung: Den Kaiserwald wollte ich schon immer mal durchstreifen, eine bessere Gelegenheit kommt nicht mehr. Bei Einfahrt in ein dunkles Eck wird mir klar, dass ich noch mit getöntem Visier unterwegs bin. Ich öffne also das Visier und – Pak! – detoniert just irgendein genmanipulierter Riesenkäfer in meinen linken Augapfel. Ich komme glimpflich davon, werde die nächsten Tage aber von einem spürbaren Schleier und Kopfschmerz geplagt. Was das mit der R 1300 RS zu tun hat? Nichts, aber das Malheur kommt als Rennfahrer-Ausrede für den Cup in Frage! Der Kaiserwald ist trotzdem magisch und gehört mir zu dieser Zeit allein. Es ist eine dieser Fahrten für die Ewigkeit.

23:24 Uhr: Nach gut 400 erkenntnisreichen Kilometern auf großteils unbekanntem Gebiet parke ich die R 1300 RS hochzufrieden in der Hotelgarage. Ein rennstreckenfähiges Motorrad, mit dem die Anreise derart stressfrei, komfortabel und souverän abgelaufen wäre, fällt mir gerade nicht ein. Aber wie fähig denn jetzt genau? Freitagmorgen, Training: Der erste Rollout soll auf Pirelli Rosso 4 stattfinden. „Dynamic Pro“ ist frei programmierbar, so lassen sich Gasannahme und Regelsysteme – in erster Linie ABS und Traktionskontrolle – weiter verschärfen. Der „Race“-Dash bietet zudem sinnvolle Features, wie die maximal erreichte Schräglage sowie eine genaue Rückmeldung für Regeleingriffe. Schnell wird klar, was man schon ahnte: Die Fahrhilfen funktionieren besser, als sie es für ein solches Motorrad nötig hätten. Daher gelingen Dinge, die nicht gelingen müssten. Konkret: Das ABS ist in schärfster Einstellung rennstreckenfähig (kann mancher echte Sportler nicht), die Traktionskontrolle ebenfalls. BMW verwendet hier nun auch die 14-stufige Logik (–7 bis +7) der TC, sodass selbst das Gripniveau von Pirelli-Slicks abgebildet werden kann. Genau die kommen nun zum Einsatz.

Freitagmittag: Dafür, dass ich einen Kardan-Boxer zum ersten Mal beschraube, geht die Sache gut von der Hand. Das Hinterrad ist flugs ausgebaut, dazu müssen nur die fünf Radbolzen und der Endschalldämpfer gelöst werden; am Vorderrad das übliche Prozedere. Die Sport-Rastenanlage der R lässt sich sehr einfach sinnvoll anpassen. Insgesamt fällt auf, dass das R-1300-Gerüst auch unter der Oberfläche sehr gut verarbeitet und durchdacht daherkommt. Die



Die per App verfügbare Navi-Lösung von BMW ist nicht schlecht, ersetzt ein vollwertiges Navi aber nicht ganz. USB ist gut platziert



Reichlich Fahrspaß steckt in der R 1300 RS, und zwar die wuchtig-souveräne Sorte

Plattform mag als 1300er neu sein, die jahrzehntelange Entwicklungshistorie auf dem Weg hierhin meine ich aber zu fühlen. Esoterik? Wer weiß. Jetzt Heizdecken. Dann Fotos. Dann Social Media. Tanken muss ich auch noch. Eine Stärkung wäre angeraten. Fängt die Box gerade an, sich zu drehen?

Freies Training 2/Langstreckenrennen: So vielversprechend der erste Stint auf Straßenreifen war, so zögerlich komme ich auf dem gigantisch grippenden Superbike-Slick in Schwung. Schräglage (erstaunlich) und Kurvenausgang (TC regelt) sind nicht das Problem, auch für meine Verhältnisse späte Bremspunkte macht die standfest dosierbare Sportbremse ohne Weiteres möglich. Nein, meine Schwäche ist der Kurveneingang. Genau da fehlt mir die Traute, das Motorrad in respektabler Manier reinlaufen zu lassen, genau das ist aber der Schlüssel in Most. Sowohl der grenzgeniale Pirelli in SC1-Mischung wie auch die dank USD-Gabel akkurat rückmeldende RS können das. Allein: Ich hab Schiss. Mir dämmert: Ein so erwachsenes Motorrad im Renntempo zu bewegen, lernst du nicht an einem Tag. Die Zeiten werden zwar Runde für Runde besser, aber die der anderen auch. Verglichen mit den älteren Boxern ist die Leistung der 1300er zwar hilfreich, Most ist aber eher eine Handling- als eine Powerstrecke. Was das angeht, haben die Wilbers-RnineT-Renn-





Die Sportbremse ist Teil des „Dynamik“-Pakets, das Teil der Performance“-Variante (3235 Euro) ist. Dort sind neben der Farbe „Lightwhite Uni“ auch der Sportschalldämpfer, hohe Sitzbank, Sportfederung, Motorspoiler u.a. enthalten. Der Konfigurator klärt





Im böhmischen Hinterland sind Tankstellen mitunter rar. Kein Problem mit der RS, dank 17-Liter-Tank, sparsamem Verbrauch und äußerst exakter Restreichweiten-Anzeige. Kardan ist auf Tour eine feine Sache, fahrdynamisch entstehen kaum Nachteile



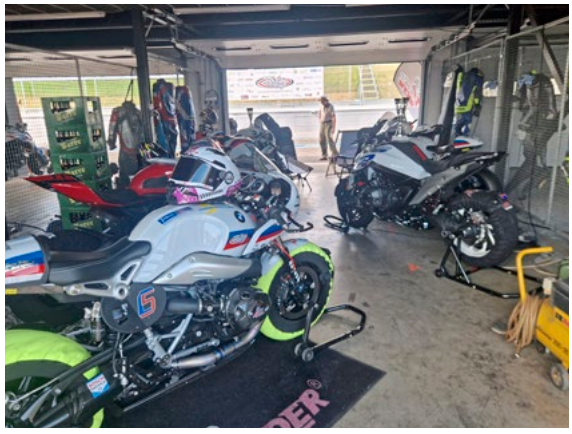
Knapp 250 Kilo und die eher kommode Ergonomie erfordern schon etwas Eingewöhnung. Der Fahrapparat ist aber sehr stabil

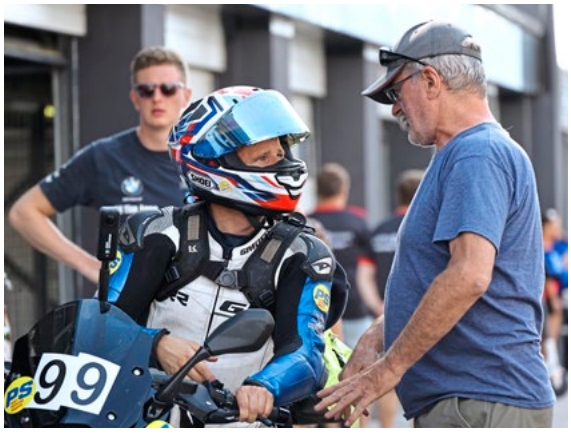
Im Boxercup wird auf der Strecke hart, aber fair gekämpft, und abends sitzt man gesellig zusammen. Cup-Haudegen und Teamkollege Heinz Schönbrunner wurde im Endurance-Rennen unsanft vom Motorrad geholt. Wir wünschen schnelle Genesung!





Viele schnelle Wilbers-NineT, manche scharf gemachte HP2 Sport, einige R 1200, R 1100 S, auch GS und selbst Zweiventiler fighten im Boxercup um Punkte. Rolf von der Weyden (im Bild rechts) etwa fährt auf einer scharf gemachten R 100 sauschnell





Nordoel Racing eFuel 98

Im Rahmen dieses Intensivtests konnten wir den synthetischen Kraftstoff der Firma NORDOEL ausprobieren, welche seit einigen Jahren mit BMW und der Motorsport-Abteilung kooperiert. Während in der Superbike-WM der CO2-reduzierte RacE-Fuel WSBK R40-A zum Einsatz kommt, der entsprechend dem Reglement mindestens 40 Prozent nichtfossile, regenerative Komponenten enthält, konnten wir das komplette Rennwochenende mit NORDOEL Racing eFuel 98 bestreiten, das vollständig synthetisch hergestellt wird. Dabei kommt das MtG (Methanol-to-Gasoline)-Verfahren mit erneuerbarer Energie aus Sonne, Wind und Wasserkraft zum Einsatz. Der so entstandene Kraftstoff ist hundert Prozent klimaneutral, die Wheel-to-Wheel-CO2-Einsparung beträgt immer noch 90 Prozent. Der problematische Schwefelgehalt beträgt nahezu null, Verbrennungsrückstände sollen im Vergleich zu fossilem Kraftstoff ebenfalls deutlich geringer ausfallen. Der Unterschied für den Fahrer ist nicht spürbar, abgesehen davon, dass das NORDOEL eFuel blau eingefärbt ist und im Gegensatz zu fossilem Kraftstoff geruchsneutral bleibt – ein großer Vorteil im Bus. Ab 2028 soll das Produkt im Markt verfügbar sein.





„eFuel“ ist ein synthetisch hergestellter Kraftstoff mit hervorragenden Eigenschaften

Seit vielen Jahren bewegt Rolf von der Weyden seine R 100 im Cup. Bericht folgt

umbauten, manche erstaunlich erstarkte HP2 Sport und auch die im Stil der Hooligan-Bikes umgebauten R 1300 Modelle – man scheint die unverkleidete R mit tiefer Lenkerstange der RS mit Windschutz vorzuziehen – gegenüber dem Straßenmotorrad Vorteile. Weitere Ausreden? Ich bin ja halbblind, das Niveau im Boxercup hat noch mal angezogen, der Mond war im falschen Aszendenten. Lange Rede: Zeit für eine Erwartungskorrektur nach unten, ungefähr in Richtung Mittelfeld. Als dann Langstrecken-Teamkollege und Boxercup-Haudegen Heinz Schönbrunner aus seinem Stint nicht in die Box, dafür aber zwei Stunden später mit einer havarierten NineT und dickem Gipsarm zurückkommt (gute Genesung!), schließe ich Frieden. Neue Parole? Ankommen.

Samstag, erster Lauf: Starten geht mir gut von der Hand, die R 1300 RS rennt auch wie das Messer. Die paar gewonnenen Positionen gebe ich aber eingangs Turn 1 gern wieder her, nachdem es am Vorstart hier schon um ein Haar zu einem heftigen Zusammenstoß – man denke Red Bull Ring/Rossi 2020, Videobeweis liegt vor – gekommen wäre. Immerhin: Im Rennen fahre ich stabil persönliche Bestzeiten, kappele mich mit Ladies auf Panigale und R1 und finde so etwas wie Fahrflow. Also doch Glücksgefühle. Nach höchstens einer Teilnehmerschorle falle ich k. o. ins Hotelbett.

Sonntag, zweiter Lauf: Wieder komme ich beim Start ordentlich weg, wieder vorsichtige Abwesenheit jeglicher Rennhärte meinerseits. Diesmal finde ich aber ein Schlepptau, und dann platzt aber immerhin der Knoten völlig verkorkster Kurveneingänge. Endlich finde ich die Locker-



Der BMW Boxer-Cup

Seit 2001 ringen BMW-Boxer im gleichnamigen Cup miteinander, die Serie blickt auf eine lange Historie zurück. Heute findet im Grunde jeder BMW-Boxer dort ein passendes Classement und Mitstreiter. Tolles Racing, feine Gemeinde!





Ohne den Boxercup, genau genommen den freundschaftlichen Umgang auf und neben der Strecke, hätte diese Geschichte nicht stattfinden können – Danke!

Den ursprünglichen Boxercup hatte BMW 2001 als Markenpokal ins Leben gerufen, um die sportliche Leistungsfähigkeit der R 1100 S zu demonstrieren. Es wurde im Rahmen von hochkarätigen Events wie MotoGP und Superbike-WM gefahren, große Namen wie Randy Mamola und Kevin Schwantz sorgten für Aufmerksamkeit. Nach dem offiziellen Ende fand sich mit Jonny Wilmstetter ein Enthusiast, der die Serie stets weitergeführt hat. Von 2018 bis 2020 gab es seitens BMW ein offizielles, von Benny Wilbers ausgerichtetes Revival mit nineT-Racern, das durch Corona ein jähes Ende fand. 2024 übernahmen Michael Podlusek, Volker Knickmeier und Thilo Buß, 2026 erlebt der Boxercup unter ihnen seine sage und schreibe 24. Saison. Das Reglement ist inklusiv gehalten. Startberechtigt sind grundsätzlich alle BMW-Boxermotorräder, wobei sich das Gros des Starterfeldes aus R nineT-Racern, R 1200 S und HP2-Modellen rekrutiert, welche im Übrigen ein erstaunlich homogenes Leistungsniveau zeigen. Für die älteren R 1100 S-Modelle gibt es eine eigene Wertung. Die leistungsstarken, wassergekühlten R 1250 und R 1300-Modelle finden zunehmend Verbreitung, sei es als R, GS oder RS. An der Spitze geht es ambitioniert zu, in dem großen Starterfeld findet sich aber für jedes Niveau ein Sparringspartner. Auf der Strecke wird fair gekämpft, Stimmung und Kameradschaft in der Box sind hervorragend. Der Boxercup fährt in der Regel beim Renntrainingsanbieter WSB (wsb-sport.com), wo man bestens integriert ist. Reichlich Info und Kontakt: **bmwboxercup.eu**



Was das Foto der Rennszene nie zeigt: Hier ist der Puls des Fahrers auf etwa 170

heit, die R 1300 RS per Trailbraking sicher und halbwegs zügig in die Kurve zu lassen. 48 Stunden zu spät, aber immerhin. Leider – oder auch nicht, meine Kräfte kommen an ihr Ende – wird das Rennen nach wenigen Runden abgebrochen. Der R 1300 RS kann ich jedenfalls eine hohe Rennstreckenfähigkeit bescheinigen. Ihre Fahrhilfen sind besser als die von manchem dezidierten Sportmotorrad, die Sportbremse ist belastbar, die Schräglagenfreiheit erstaunlich, das Fahrverhalten verlässlich. Natürlich könnte man sich für diesen Zweck weniger Gewicht und eine vorderradorientiertere Ergonomie wünschen oder feinere Einstellmöglichkeiten des E-Fahrwerks. Doch einen Sporttourer derart auf Racing zu bürsten, wäre außerhalb des Boxercups absurd.

Sonntag, 17 Uhr: Wie von Zauberhand (ich war's) steht der Boxer wieder auf Rosso 4, Spiegel und Kennzeichen sind dran, die Gepäckrolle ist verzurrt. Mit nur wenig Ruhm und Ehre, aber einem überaus reichhaltigen Erfahrungsschatz stehe ich neben der Siegerehrung. Während auf dem Podium die Korken knallen, programmiere ich das Navi. Kürzeste Route nach Garching? Niemals, schon gar nicht auf diesem Motorrad! Im Umland Pilsens war ich auch noch nicht, und



Eure Pokale könnt ihr behalten, ich fahr jetzt nach Hause. Was in diesem Moment wie Selbstkasteiung aussah, wurde ein Genuss



Warum immer GS? Die RS ist das viel fähigere Straßenmotorrad. Als Sporttourer so gut, dass du ein Rennen damit fahren kannst. Irre, findet der PS-Redaktionsleiter.

eine solche Gelegenheit kommt so schnell nicht wieder. „Extra kurvig" geht es also zurück Richtung Grenze.

17:18 Uhr: Genau jetzt, ab dem Tunnel an der Rennstreckenausfahrt, passiert die eigentliche Magie. Ein Motorrad, mit dem du eben noch ein ganzes Rennwochenende abgerissen hast, das du Runde für Runde ausgepresst hast, mit dem du in Positionskämpfe, Spätbrems-Duelle und haarige Kurveneingänge verwickelt warst, im nächsten Moment zwischen Blechlawinen, innerstädtischen Ampeln, Zebrastreifen und Gegenverkehr zu bewegen? Wie plemplem das wirkt. Im Ernst, da verschiebt sich die Grenze der Wahrnehmung. Während die Teilnehmer des WSB-Events also in Bus oder Pkw sitzen, das Einsatzgerät huckepack, muss ich mich eine geschlagene Stunde lang ermahnen, mich wieder in die Gegebenheiten des öffentlichen Straßenverkehrs und seiner ordentlichen Ordnung einzufinden. Das Vehikel ist das gleiche, nur die Umstände sind verkehrt. Ich bin jenseits von ausgelaugt, genieße die Fahrt durch das ländliche Tschechien aber sehr. Auch, um die ganzen Eindrücke zu verarbeiten. Der entscheidende: Die fahrdynamischen Fähigkeiten einer R 1300 RS allein auf der Landstraße auszuloten, wäre ein heikles Unterfangen. Es braucht schon bei ihr die abgesperrte Strecke, um das ganze Potenzial zu ergründen, und das ist bemerkenswert hoch. Ich würde jetzt nichts von einem fertigen Rennmotorrad daherfabulieren. Aber sie ist als Sporttourer so komplett, dass du schon in Serienform ein Rennen fahren kannst. Dieses Erlebnis, diese Erkenntnis, fährt dann auf jedem noch so belanglosen Straßenkilometer mit.

20:45 Uhr: In Cham spuckt mich der Bayerische Wald wieder aus. Mein Sitzfleisch ist aufgebraucht. Jetzt erst, muss man präzisieren. Eine letzte Stärkung, eine letzte Tankfüllung, Endspurt.

22:45 Uhr: Ankunft in Garching, Rückgabe einer unbeschädigten BMW R 1300 RS. Geschafft! Ob mein wirres Abschluss-Geplapper in die mitgebrachte Kamera je das Licht des YouTube-Kanals erblicken wird? Fraglich. Genau wie die Frage, warum sich so viele für eine GS anstelle einer RS entscheiden, um dann nie ins Gelände zu fahren. Sie scheint mir eines der kompletttesten Eins-für-alles-Motorräder am Markt überhaupt zu sein. Aber was weiß ich.

Montag, 1:30 Uhr: Ankunft in Stuttgart. Noch mal eine solche Aktion? Erst mal eine Nacht drüber schlafen. ■