

Sportliche Tourengespanne mit satter Leistung sind derzeit schwer angesagt. Ob BMW da mit der K 1200 R ein richtig heißes Eisen im Feuer hat, konnten wir mit einem Umbau von Bode erfahren.



# MUSKELPROTZ

## Unter- und Übersteuern

Vom Untersteuern spricht man, wenn ein Fahrzeug mit steigender Kurvengeschwindigkeit über die Vorderräder nach außen schiebt. Als Übersteuern wird dagegen ein ausbrechendes Heck bezeichnet. Bei Gespannen kann man in Linkskurven Untersteuern durch hartes Gasgeben und Übersteuern durch hohes Kurveneingangstempo provozieren. In Rechtskurven werden solche Reaktionen durch die Steigeneigung des Beiwagens meistens schon im Ansatz vereitelt.

**E**s ist immer dasselbe: Kaum bringt BMW ein neues Modell heraus, macht sich die Beiwagenbranche darüber her. Kein Wunder, stehen doch die weißblauen Maschinen seit eh und je ganz oben in der Beliebtheits-Skala der Gespannfahrer.

Nun muss bei 163 PS schon einiger Aufwand betrieben werden, um die Fahrsicherheit zu gewährleisten. Im Falle der neuen K 1200-Modelle scheint es da ein bevorzugtes Rezept zu geben: Wie Stern und AC Schnitzer verstärkt Bode das Brückenchassis der BMW mit angeschraubten Rahmenelementen, eine Achsschenkelenkung übernimmt die Vorderradföhrung, extrem breit bereifte Räder auf Leichtmetallfelgen unterstreichen den sportlichen Anspruch.

In der Basisversion kommt der hintere Stoßdämpfer mit verstärkter Federung weiterhin zum Einsatz, das Federbein am Boot stammt von Hagon oder Ikon. Für gehobene Ansprüche bevorzugt Bode – wie schon zur Grundausüstung seines Wilbolenssystems – Elemente von Wilbers, wahlweise mit hydraulischer Federvorspannung per Handrad. Die Scheibenbremse am Beiwagenrad ist an die Pedalhydraulik angeschlossen, bei Maschinen mit ABS-Teilintegral wird sie per Handhebel aktiviert. Den Endantrieb hat Bode zusätzlich gesichert, damit sich die ineinandergeschumpften Komponenten unter der Belastung nicht lösen.

Bei 1,81 Meter Radstand ist guter Geradeauslauf fast schon vorprogrammiert – trotz der fetten Reifen in 215/40 ZR 16. Das und der niedrige, durch einen optionalen Beiwagentank optimierte Gesamtschwerpunkt bewirken überdies, dass das Gespann trotz recht schmaler Spur

selbst bei scharfer Kurvenfahrt wie ein Brett liegt.

Um die Grenzbereiche – sprich steigendes Bootsrad in Rechtskurven, Unter- oder auch Übersteuern in

Linkskurven – auszuloten, muss man deutlich heftiger Gas geben, als die StVO erlaubt. Verblüffenderweise lässt sich das Vorderrad auch von drittklassigem Fahrbahnbelag nicht irritieren und folgt willig der ange-

**Um das Kraft-Gespann an seine Grenzen zu bringen, muss man schneller sein als die StVO erlaubt**



## Info

### Gastank für Gespann



Gerade für Gespanne bietet sich die Flüssiggas-Anlage an, die Wunderlich unlängst für den Einbau in Motorräder präsentierte. Mit rund 1800 Euro kostet sie nicht wesentlich mehr als ein ebenfalls vollautomatisch gesteuerter Benzin-Zusatztank. Für Vielfahrer amortisiert sich das LPG-System zudem über den Kraftstoffpreis, bis 2018 wird Autogas steuerbegünstigt bleiben. Derzeit ist es etwa halb so teuer wie Super, allerdings muss ein Mehrverbrauch von 15 bis 20 Prozent einkalkuliert werden. Die bei Automobilen ermittelte Leistungseinbuße von sieben bis zehn Prozent dürfte nach unseren Erfahrungen mit einem Stern-K 1200R-Gespann auch auf Bikes übertragbar sein. Doch sollte das bei einem 163 PS starken Gespann auch für PS-Fettschisten zu verschmerzen sein.

A.K.

**Aufwändig:** Um die Motorleistung auf die Straße zu bringen, musste Thomas Bode tief in die Trickkiste greifen



**Für gehobene Ansprüche:** Wilbers-Federbeine an Wilbo-Lenkung

sitzer hat Bode für die K 1200 R einen passenden Begleiter im Programm. Sein Platzangebot ist mit 78 Zentimetern Sitzbreite und rund 230 Litern Gepäckraum ordentlich, den Einstieg erleichtert eine vorne angeschlagene Karosserieklappe. Die Windschutzscheibe gibt es in unterschiedlichen Höhen, auch ein Stoffdach steht zur Wahl.

An unserem Testgespann garnieren den neuerdings mit 25 Millimetern mehr Federweg geeigneten Subsonic weitere Extras wie Front- und Heckspoiler, Diffusor, Gepäckbrücke sowie ein elektrisch zuschaltbarer Zusatz-Benzintank mit 20 oder 30 Litern Volumen. Fast überflüssig zu erwähnen, dass all dieser Aufwand mit 18 900 Euro auch seinen Preis hat.

**Axel Koenigsbeck**

## Technik

<b>Motor:</b>	Vierzylinder-Viertakt-Reihe
<b>Hubraum:</b>	1157 cm <sup>3</sup>
<b>Leistung:</b>	120 kW (163 PS) bei 10 250 min <sup>-1</sup>
<b>Drehmoment:</b>	127 Nm bei 8250 min <sup>-1</sup>
<b>Rahmen:</b>	verstärkter LM-Brückenrahmen
<b>Seitenwagen:</b>	angeschraubter Stahlrohrrahmen, Vierpunktanschluss
<b>Radführung v.:</b>	zwei Länglenker, Achsschenkelenkung, ein Federbein, 60 mm Federweg
<b>Radführung h.:</b>	Einarm-LM-Schwinge, Zentralfederbein, 120 mm Federweg
<b>Radführung Seite:</b>	Zugschwinge, 75 mm Federweg
<b>Bereifung v./h./S.:</b>	215/40 ZR 16
<b>Radstand:</b>	1810 mm
<b>Wendekreis re./li.:</b>	6,55/9,43 m
<b>Gewicht vollgetankt:</b>	400 kg
<b>Tankinhalt:</b>	19 Liter
<b>Kraftstoffverbrauch:</b>	ca. 9,3 l/100 km
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	ca. 195 km/h
<b>Preise:</b>	Komplettumbau ab 18 900 Euro



**Hersteller:** Thomas Bode,  
Zur Hauptmühle 7, 57339  
Erndtebrück, 02753/598303,  
[www.bode-sidecars.de](http://www.bode-sidecars.de)

peilten Linie, was nicht bei allen derart breit besohlenen Gespannen der Fall ist. Auch die Federbeine spielen immerhin so gut mit, dass der Dreier nicht unkontrolliert zu hoppeln beginnt.

Bemerkenswert ist der für Achsschenkelgespanne große Lenkeinschlagwinkel, der selbst auf schmalen Straßen Wendemanöver in einem Zug erlaubt. Dagegen wirkten die Bremsen unseres Testgespannes stumpf, was wir jedoch auf den Neuzustand zurückführen.

Wie schon mit der K 1200 S im Gespannbetrieb erfahren, überzeugt der neue BMW-Vierzylinder mit einer den japanischen Konkurrenten ebenbürtigen Leistung sowie sattem Durchzug. Zwar leidet die von CFP Driesch stammende Lenkerverkleidung einen Teil des Winddruckes

ab, dennoch nimmt man höhere Geschwindigkeiten intensiver wahr als auf der „S“. Die ungünstigere Aerodynamik erschwert zudem das Bemühen, die Tachonadel über die 200 klettern zu lassen.

Für den Gespannbetrieb empfiehlt sich der Motor auch wegen seines vibrationsarmen Laufes und des Kardanantriebs, der Spritverbrauch könnte bei einem derart modernen Triebwerk niedriger liegen: Bei 9,3 Litern im Mischbetrieb und über 11,5 Litern bei strammer Autobahnfahrt lässt sich kein nennenswerter Fortschritt gegenüber der K 1200 RS erkennen. Überhaupt muss dieser Vierzylinder erst einmal beweisen, dass er im harten Gespanneinsatz mit der gleichen Standfestigkeit gesegnet ist wie sein Vorgänger.

Mit dem Subsonic-Eineinhalb-