



Praktisch: Wartungsarmer Kardan, langlebiger Hinterreifen.



Spurt gut: Rund konturierter Reifen vom Großroller.



Griffgünstig: Drehnebel für Federbeinverstellung am Boot.



Minus mit Plus: Der 850er läuft geschmeidiger als der „große“ Boxer.

so sehr zu schätzen, dass sie für ihn erste Wahl war.

Nun bleibt es nicht aus, dass derart lange am Markt befindliche Umbaukits ab und zu eine Modernisierung erfahren. So läuft die aktuelle Roadster auf 15-zölligen Leichtmetall-Verbundrädern vom Typ EZS Solid, während die Ur-Ausgabe mit Stahlrädern in 14 Zoll auskommen musste.

Vorne ist ein Bridgestone-Reifen montiert, wie er sonst in Großrollern vom Schlag eines Suzuki Burgman zum Einsatz kommt. Die Schräglenker-Langschwinge des Seitenwagens führt ein ebenfalls wertig anmutendes Verbundrad „Revolution TH-Line“ von Schmidt in Bad Segeberg.

Das Vorderrad verzögern nun zwei Scheibenbremsanlagen. Die hydraulische Kopplung entspricht dem Arrangement von damals: Per Pedal werden alle drei Räder verzögert. Die Handbremse wirkt auf die linke vordere Anlage und die zweite Zange am Bootsrad. Neu ist das Tilton-Regelventil für die individuelle Einstellung der Bremskraft am Hinterrad, um dessen Blockieren zu vermeiden.

Die Fahrwerk-Grundeinstellung fällt im Vergleich zum damaligen Gespann etwas konservativer aus: So wuchs die Spurbreite um 50, der Nachlauf um 15 Millimeter.

Der Handlichkeit tut dies allerdings keinen Abbruch. Das Gespann lenkt sich leicht, läuft sauber geradeaus und lässt sich dank der runden Reifenkontur von Längsfugen und -rinnen kaum beirren. Die Abstimmung der komfortablen Federung und der kräftig zupackenden Bremsen trägt überdies zu einem sicheren Fahrgefühl bei – ganz so, wie wir das von 1997 in Erinnerung haben.

Doch ist der 850er Motor seinem großen Bruder nicht hoffnungslos unterlegen? Keineswegs! Da schon bei der Solomaschine die Übersetzung etwas kürzer ist, fällt der Leistungsunterschied kaum auf. Der Boxer kommt kernig von unten heraus und dreht über ein breites Drehzahlband munter hoch. Aber: Mit 850 Kubik läuft er deutlich geschmeidiger als der 1100er. Dies gilt übrigens auch für alle anderen Modelle der ersten Vierventil-Reihe.

Mit Blick auf den in diesem Heft ebenfalls vorgestellten Schwenker bleibt allerdings festzuhalten, dass zwischen den

..... **VOLLTREFFER** .....

Nachdem die R 1100 RS 1993 die neue Boxer-Ära eingeläutet hatte, ließ BMW Anfang des folgenden Jahres zunächst die GS und im Herbst die Roadster „R“ folgen – im Gegensatz zu den Schwestermodellen allerdings auch mit 850 Kubik Hubraum. Deren Leistungsmanko von zehn PS kompensierten ein kultivierterer Motorlauf ebenso wie der niedrigere Preis. So erfreute sich die „kleinere“ Boxer-Variante bald hoher Beliebtheit, entsprechend groß ist heute das Angebot an gebrauchten Maschinen. Gepflegte Exemplare gibt es von beiden Hubraum-Varianten bereits ab etwa 3000 Euro. Für eine Roadster mit niedriger Laufleistung muss man jedoch mindestens 4500 Euro einkalkulieren. Für die Saison 2001 löste die R 1150 R die – 1997 auch optisch modellgepflegte – Ur-Roadster ab, der nahezu identische Nachfolger mit 850 Kubik folgte 2002.