

MOTORRAD

VERGLEICH
SPORTTOURER
TESTSIEGER
BMW
R 1250 RS



VERGLEICHSTEST

BMW
R 1250 RS

mit Kawasaki
Z 1000 SX



2 FÜR ALLES

Wer sehnt sich nicht nach einer großen Halle voll kompromissloser Kraftrad-Werkzeuge, spezialisiert auf jeden erdenklichen Zweck? Bis der ausstehende Lottogewinn dies möglich macht, bleiben die Sporttourer. Denn die können noch immer sehr viel sehr gut!



BMW R 1250 RS



Kawasaki Z 1000 SX



BMW R 1250 RS

Freude am Fahren. Angesichts der Abmessungen erstaunen Neutralität und Handlichkeit der RS

Wann und warum sind Sporttourer aus der Mode gekommen? Fährt man mit der eierlegenden Wollmilchsau Reiseenduro wirklich besser? Oder kann die alles nur ein bisschen und nichts richtig gut? Muss eine Kawa immer grün sein? Und warum erinnert uns der Gitterrohrrahmen dieser BMW an ein Krankenhausbett? Mehr oder weniger Geistreiches, Hintergründiges gäbe es anzuführen bei diesem Aufeinandertreffen der in bekannter Manier per Shift-Cam-Boxer aufgewerteten, neuen R 1250 RS und der Kawasaki Z 1000 SX, die ihre Meriten seit der Saison 2017 unter Beweis stellt. Doch es gibt viel zu berichten, also zur Sache.

Formal ist dies ein Aufeinandertreffen ganz auf Augenhöhe: 17-Zoll-Radsätze und moderate Federwege hier wie da, auf Erhöhungen oberhalb der Gabelbrücke montierte Lenkerstummel und schnittig vorderradorientierte, doch brauchbaren Windschutz versprechende – und bieten – Verkleidungen kennzeichnen beide glasklar. Es sind Sporttourer. Dazu treffen die nominell 136 PS des Zweizylinder-Boxers auf 142 PS der Vierzylinder-Kawa, am Prüfstand geht die Sache sogar noch enger zu. Auch preislich spielen die Kontrahenten, legt man die Basisausstattung

zugrunde, in der gleichen Liga: Ab 13 000 Euro geht es bei Kawasaki los, 14 400 Euro ruft BMW für eine R 1250 RS ohne Extras auf. Vom Basispreis entfernt sich die üppig, aber nicht voll ausgestattete Testmaschine aber einmal mehr so weit wie der Mond von München.

Überhaupt enden die Gemeinsamkeiten dann auch beim Formalen. Im breiten Spektrum zwischen Sport und Tour sortieren sich beide mit unterschiedlichen Charakteren in unterschiedlichen Punkten ein. Die Gründe dafür liegen in ihrer Herkunft. Die Kawasaki stammt von einem sportlichen

Power Naked ab, der Z 1000. Radstand und Nachlauf fallen entsprechend kurz aus, der Lenkkopfwinkel ist eher steil, der Endantrieb erfolgt per pflegeintensivere Kette. So pendelt sich das Gewicht mit vollem 19-Liter-Tank bei noch moderaten 236 Kilogramm ein. Gute Anlagen für agiles Handling. Doch die Grünen haben die Z 1000 erfolgreich das Touren gelehrt, die Platzverhältnisse sind bei aller relativen Kompaktheit voll ausreichend: Man sitzt leicht vorderradorientiert, mit breiten Ellbogen (die Kröpfung der Stummel ist speziell, funktioniert aber); besonders der im Schritt schmale Tank gefällt, nach hinten ist auch



Ein recht langes Motorrad mit viel Platz. Die Standard-Sitzbank positioniert eher tief



Kompakter baut die Z. Ihr Reihenvierzylinder treibt das Hinterrad per Kette an

für Größere ausreichend Platz. Erst in Reihe zwei geht es etwas – aber wirklich nur etwas – beengter zu.

Auch die R 1250 RS basiert auf bzw. wurde parallel entwickelt mit der unverkleideten, aber verglichen mit der Z 1000 ungleich gediegeneren Plattformschwester, der R 1250 R. Ihr Radstand ist deutlich länger – satte 70 Millimeter trennen beide –, die Eckdaten sind konservativer, mit 254 Kilogramm bei vollem 18-Liter-Tank wiegt sie merklich mehr. Diesen Unterschied spürt man weniger beim Fahren, mehr beim Rangieren, vor allem aber beim Aufsitzen. Wie alle Boxer-BMW ist auch die

R 1250 RS ein voll ausgewachsenes Motorrad, das eine zupackende Hand erfordert. Die Stummel liegen auf einer angenehmen Höhe, in Anbetracht der Größe der Maschine platziert die Standard-Sitzbank recht tief, ihre unerhört gute Polsterung vermittelt enormen Wohlfühlfaktor. Länger und breiter baut der Tank, die R 1250 RS wirkt eher für Menschen ab 1,80 Meter konstruiert. Besonders in Reihe zwei machen sich die üppigeren Ausmaße auch in Form eines großzügigeren Platzangebots bemerkbar.

Los! Mit trockener Kehle, fauchig, aber angenehm gedämpft klingt die Z 1000 SX. Vierzylindrig, in konventioneller Folge zün-

dend. Ungleich dominanter dagegen das metallische Blaffen des Boxers.

Der geschliffenere, dezenter akustische Auftritt der Z 1000 SX findet seine Fortsetzung in einer überaus leichtgängigen, sehr akkurat zu dosierenden Kupplung. Einen Quickshifter oder Blipper gar, wie er in dieser preislichen Liga peu à peu zum guten Standard wird, gibt es nicht. Allzu sehr vermisst haben wir ihn aber nicht, weil das Getriebe seine Gänge mit geringstem Kraftaufwand und auf kürzesten Wegen überaus spielerisch sortiert. Auch die in der ersten Drehzahlhälfte samtene Laufkultur des Reihenvierzylinders überzeugt, erst im weniger häufig besuchten letzten Drehzahldrittel kribbeln Lenker und Fußrasten elektrisierend. Verbuchen wir es als Charakter.

Ein großvolumiger Zweizylinder – immerhin misst jeder Brennraum der R 1250 R 627 Kubikzentimeter – kann niemals diese Kultiviertheit bieten? Stimmt nicht. Zwar ist bei übertrieben untertouriger Fahrweise mit hoher Last der Twin stets als solcher zu identifizieren. Doch selbst hier bleibt das Vibrationsaufkommen erstaunlich gering. Schon dieses von 2000 Umdrehungen findet der Boxer dank der bekannten variablen Ventilsteuerung zu einer fast gespenstischen Laufruhe, wie sie nicht nur unter

Bitte lesen Sie weiter auf Seite 8 ▶



Kawasaki Z 1000 SX

Statt Neutralität bietet die Kawasaki Kurvengier, will von allein weiter abklappen. Man gewöhnt sich daran



BMW



Insgesamt nicht gerade schmal, in der Ergonomie jedoch überaus angenehm. Die Länge kommt Fahrer und Passagier zugute



Stand der Dinge: Dieses TFT zielt alle neuen hochpreisigen BMW. Ablesbarkeit, Informationsangebot und Bedienung hervorragend



Der auf der oberen Gabelbrücke montierte Ausleger zieht die Blicke auf sich, vermittelt Qualität. Auch sonst picobello Verarbeitung

Kawasaki



Insbesondere Schritt/Knieschluss baut die Kawasaki schön schmal. Dem Fahrer bietet sie viel, dem Sozium nicht überbordend Platz



Zeigt nur unwesentlich weniger, und das auch mit gutem Kontrast, nur teils etwas klein. Wirkt aber weniger modern



Die Kawasaki ist gut verarbeitet, besonders hübsche Details wie der Exzenter zur Kettenspannung sind aber spärlicher gesät

Daten

	BMW R 1250 RS	Kawasaki Z 1000 SX
Motor		
Bauart	Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor
Einspritzung	2 x Ø 52 mm	4 x Ø 38 mm
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping)	Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping)
Bohrung x Hub	102,5 x 76,0 mm	77,0 x 56,0 mm
Hubraum	1254 cm ³	1043 cm ³
Verdichtung	12,5:1	11,8:1
Leistung	100,0 kW (136 PS) bei 7750/min	104,5 kW (142 PS) bei 10000/min
Drehmoment	143 Nm bei 6250/min	111 Nm bei 7300/min
Fahrwerk		
Rahmen	Brückenrahmen aus Stahlrohr	Rückgratrahmen aus Aluminium
Gabel	Upside-down-Gabel, Ø 45 mm	Upside-down-Gabel, Ø 41 mm
Lenkungsämpfer	hydraulisch	-
Bremsen vorne/hinten	Ø 320/276 mm	Ø 300/250 mm
Assistenzsysteme	ABS	ABS, Traktionskontrolle
Räder	3.50 x 17; 5.50 x 17	3.50 x 17; 6.00 x 17
Reifen	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17	120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17
Bereifung	Michelin Pilot Road 4	Bridgestone S 20 „N“
Maße + Gewichte		
Radstand	1530 mm	1440 mm
Lenkkopfwinkel	62,3 Grad	65,5 Grad
Nachlauf	111 mm	102 mm
Federweg vorn/hinten	140/140 mm	120/144 mm
Sitzhöhe¹	820 mm	810 mm
Gewicht vollgetankt¹	254 kg	236 kg
Zuladung¹	206 kg	194 kg
Tankinhalt/Reserve	18,0 Liter	19,0 Liter
Service-Intervalle	10000 km	6000 km
Preis	14400 Euro	12995 Euro
Preis Testmotorrad	18030 Euro ²	13210 Euro ³
Nebenkosten	390 Euro	350 Euro

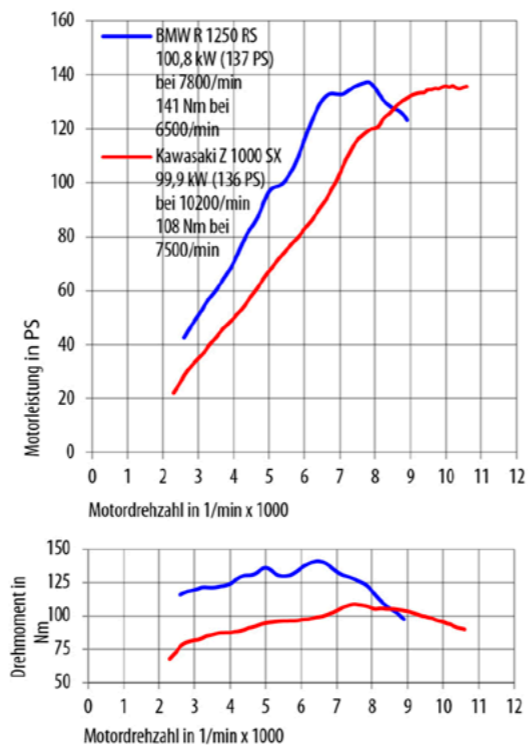
Herstellerangaben; ¹MOTORRAD-Messungen; ²inkl. Comfort-Paket (500 Euro), Dynamic ESA (750 Euro), Dynamik-Paket (980 Euro), Intelligenter Notruf (325 Euro), Keyless Ride (275 Euro), Style Sport (460 Euro), Tempomat (340 Euro); ³inkl. Navi-Halterung (69 Euro), Tankpad (49 Euro), 12-V-Steckdose (97 Euro)

Messwerte

	BMW R 1250 RS	Kawasaki Z 1000 SX
Höchstgeschwindigkeit*	228 km/h	249 km/h
Beschleunigung		
0–100 km/h	3,3 sek	3,2 sek
0–140 km/h	5,2 sek	5,2 sek
0–200 km/h	11,0 sek	9,9 sek
Durchzug		
60–100 km/h	3,1 sek	3,6 sek
100–140 km/h	3,1 sek	3,4 sek
140–180 km/h	3,6 sek	3,9 sek
Verbrauch		
Landstraße/100 km	4,2 Liter	4,9 Liter
Reichweite Landstraße	429 km	388 km

MOTORRAD-Messungen; *Herstellerangabe

Leistungsmessung



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

Die R 1250 RS übertrifft ihre Nominalleistung auf dem Prüfstand knapp um ein PS, die Z 1000 SX bleibt auf die versprochenen 142 Pferde deren sechs schuldig. Auf dem Weg zur Spitzenleistung allerdings sind die Unterschiede gravierend – klarer Beleg der unterschiedlichen Motorenkonzepte. So entwickelt der 1000er-Vierzylinder auch bei höherem Drehzahlniveau lange nicht das Drehmoment des 1250er-Schaltknocken-Twins, der zudem für einen Zweizylinder dieses Kalibers mit großer Freude dreht. Aber: So erdrückend, wie das Diagramm es suggeriert, ist die Überlegenheit aufgrund geringeren Gewichts und kurzer Übersetzung der Z nicht.

den Zweizylindern ihresgleichen sucht, sondern auch dem Vierzylinder in nichts nachsteht. Seidig.

Dabei voller Schmalz, denn die Vorteile der großen Einzelhubräume bleiben, ergänzt um die technischen Vorteile einer variablen Ventilsteuerung. Um in einfachen Worten zu wiederholen, was wir schon anlässlich der Tests von GS und R 1250 R festgestellt haben: Bei Bedarf reißt dieser Motor arg an. Er egalisiert seine deutlich längere Gesamtübersetzung sowie das geringere Gewicht der Kawa, bietet sehr souveräne, gelassen machende Durchzüge. Vor allem aber arbeitet er durch alle Fahrmodi extrem präzise, reagiert spontan, aber exakt auf Gasbefehle. Das passt super zu einem Sporttourer.

Bei der Beschleunigungsmessung allerdings hat die Z 1000 SX trotz Hubraumnachteil sogar knapp die Nase vorn. Auf der Kehrseite der Medaille liegt ihr Drehzahlniveau bei Reisetempo recht hoch, die BMW dagegen dreht auch bei Richtgeschwindigkeit schön niedrig. Im Übrigen bietet auch die R 1250 RS eine leichtgängige Kupplung (hydraulisch betätigt), ihr Getriebe aber längere Schaltwege und in den unteren, weiter gespreizten Gängen vernehmlichere Schaltschläge. Ein guter Quickshifter/Blipper war am Testmotorrad im Zuge der üblichen Paket-Phalanx



BMW Motorrad

**SICHERHEIT
IST KOPFSACHE.
MAKE LIFE A RIDE.**

Teste unseren Helm. Auf deinem Bike.

Der perfekte Helm soll nicht nur höchste Sicherheit bieten, sondern auch komfortabel sitzen. Darum kannst Du jetzt unseren **Helm System 7 Carbon** bei allen teilnehmenden BMW Motorrad Partnern auf Deinem eigenen Bike Probe fahren. Der High-End-Allrounder mit schlankem Design und Vollcarbon-Helmschale lässt sich ganz einfach zum Jethelm umbauen. Zudem ist er mit ca. 1.580 Gramm (kleine Helmschale) ein echtes Leichtgewicht. Durch perfekte Belüftung, die integrierte Sonnenblende sowie sehr gute Aerodynamik und -akustik kannst Du Dich voll und ganz auf die Straße vor Dir konzentrieren. Mehr Infos bei Deinem BMW Motorrad Partner und auf bmw-motorrad.de



verbaut. Die hat wie immer ihren Preis, und der beträgt satte 18 030 Euro. Ohne Koffer, wohlgeerntet. Die Kawasaki, die als „Tourer“ mit Navihalter, Tankpad und guten Koffern angeliefert wurde, käme so ausgestattet auf 13 895 Euro.

Führt man die Z 1000 SX durch eine Reihe enger Wechselkurven, kommen die sportlichen Gene positiv zur Geltung. Mit wenig Kraftaufwand und tatsächlich sehr agil swingt sie, vermittelt gute Rückmeldung, bietet ein insgesamt für ein volltourtaugliches Motorrad sehr aktives, motiviertes Fahrverhalten. Wenn nur die Sache mit dem Eigenlenkverhalten nicht wäre: Die SX verlangt in lang gezogenen Radien permanenten Druck am Lenker, will vom weiteren Abklappen abgehalten werden,

stellt sich auf der Bremse zudem spürbar auf. Ein altbekannter Befund, schuld ist der auf sicheren Geradeauslauf hin konstruierte Bridgestone S 20 „N“. Schwamm drüber, denn man gewöhnt sich daran.

Schöner, mit weniger Eigensinn kurvt die R 1250 RS. Ihrer konservativen Geometrie und dem Gewicht von gut fünf Zentnern zum Trotz ist ihr Handling von einer beinahe tänzerischen Leichtigkeit geprägt. Vor allem bleibt sie über den gesamten Schräglagenbereich absolut neutral, vermittelt darüber ein harmonisches Fahrgefühl. Zeigt außerdem kaum Aufstellmoment und trägt mit dem Pilot Road 4 auch einen tollen Allwetterreifen. So geerdet allerdings wie bei der Kawa wirkt die BMW nicht, die

Rückmeldung erfolgt weit weniger gefühlsecht.

In der Qualität des Fahrwerks trennen beide keine Welten. So bietet das aufpreispflichtige semiaktive Fahrwerk der RS vor allem Vorteile beim Bedienkomfort und bei der automatischen Niveauregulierung des Federbeins zur Anpassung des Beladungszustands. Doch auch das Handrad der Z 1000 SX ermöglicht dies sehr unkompliziert. Besonders das feine Ansprechverhalten ihrer USD-Fork hat uns sehr gefallen. Sieht man also vom Lenkverhalten ab, lässt sich dem Chassis der Z 1000 SX nicht das Geringste vorwerfen.

Ein ähnlicher Befund – Kawasaki einwandfrei, BMW den entscheidenden Tick besser – dann auch bei Bremse und

Elektronik. Beide verzögern ohne jeglichen Fehl und Tadel – ob man den heftigen Initialbiss der RS oder das sanfte Zupacken der SX bevorzugt, bleibt Geschmackssache. Auch bei der Kawa regelt das ABS höchst sensibel und von Schräglagensensorik gestützt. In den Fahrmodi aber, beim Cockpit, bei dessen Funktionsumfang und dem ganzen Bedienkonzept ist die BMW das klar modernere, ungleich mehr „Features“ bietende Motorrad. Ist das gut 5000 Euro Mehrpreis wert? Die R 1250 RS gewinnt den Vergleich. Das bessere Preis-Leistungs-Verhältnis bietet die Z 1000 SX. ■



Autor: Johannes Müller
jaymiller@motorradonline.de

Fotos: Tyson Jopson

MOTORRAD-Testergebnis

1 BMW R 1250 RS

Schon allein die Größe der BMW rückt sie im Sport-Tour-Spektrum näher an die Tour. Aber: Dank nochmals druckvolleren Motors, dank astrein neutralen, durchaus leichtfüßigen Handlings, dank teurer Ausstattungsgorgie und feinsten Elektronik kann die R 1250 RS auch gewaltig Fahrspaß. Ein Mega-Sporttourer.

2 Kawasaki Z 1000 SX

Im Gegensatz zur teuren BMW ein im tiefsten Herzen sportliches – auch einfacheres – Motorrad, welches das Touren gelernt hat. Und so einen schönen, fahraktiveren Kompromiss findet. Motor, Fahrwerk und Bremse arbeiten vollkommen einwandfrei, das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmt. Nur die Erstbereifung trübt die Vorstellung nachhaltig.



MOTORRAD-Punktwertung

	Maximale Punktzahl	BMW R 1250 RS	Kawasaki Z 1000 SX	
Motor				
Durchzug	40	37	35	➤ Durchzug , Charakteristik und besonders das feine Ansprechverhalten des aktuellen Boxers sind famos, er passt hervorragend in einen Sporttourer. Kurze Übersetzung und ebenfalls beachtliche Top-End-Power verleihen der Kawa feurige Beschleunigung.
Beschleunigung	40	32	33	
Topspeed	20	16	19	
Motorcharakteristik	30	27	26	
Ansprech-/Lastverhalten	30	26	24	
Laufruhe	30	20	21	
Kupplung	20	15	15	
Schaltung	20	12	14	
Getriebeabstufung	10	9	8	
Starten	10	9	8	
Summe	250	203	203	➤ Mittelmäßiges BMW-Getriebe Sieger Motor: BMW R 1250 RS
Fahrwerk				
Handlichkeit	40	30	30	➤ Beide sind auf ihre Weise handlich, vermitteln guten Fahrspaß bei gleichzeitig angemessenem Komfort. Die RS ist dazu stabil und neutral. Die Gabel der Kawasaki hat uns sehr gut gefallen.
Stabilität in Kurven	40	31	28	
Lenkverhalten	40	30	26	
Rückmeldung	10	6	7	
Schräglagen-/Bodenfreiheit	20	16	15	
Geradeauslaufstabilität	20	17	16	
Fahrwerksabstimmung vorn	20	14	15	
Fahrwerksabstimmung hinten	20	14	14	
Federungskomfort	20	14	12	
Fahrverhalten mit Sozius	20	14	15	
Summe	250	186	178	➤ Das Lenkverhalten der SX bleibt verbesserungswürdig, die Rückmeldung der BMW ist nur okay. Sieger Fahrwerk: BMW R 1250 RS
Alltag				
Ergonomie Fahrer	40	29	28	➤ Die BMW bietet vorne ein wenig, hinten spürbar mehr Platz sowie den leicht besseren Windschutz.
Ergonomie Sozius	20	14	12	
Windschutz	20	13	12	
Sicht	10	7	7	
Licht	20	16	16	
Ausstattung	30	18	17	
Handhabung/Wartung	20	16	13	
Fahrzeuggewicht vollgetankt	10	4	5	
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	9	7	
Gepäckunterbringung	10	0	0	➤ Achtung: Die Punktzahl der Gepäckunterbringung berücksichtigt keine aufpreispflichtigen Ausstattungen. Schwere BMW, überschaubare Zuladung der Kawasaki.
Zuladung	10	8	6	
Reichweite	30	28	24	
Verarbeitung	20	15	14	
Summe	250	177	161	Sieger Alltag: BMW R 1250 RS
Sicherheit				
Bremswirkung	40	34	33	➤ Makellose Bremswirkung sowie sehr feine Blockierverhinderer bei beiden. Die Kawa-Bremse spricht angenehm sanft an, die Bremse der BMW heftig. Sie hat die bessere TC.
Bremsdosierung	30	24	26	
Bremsstabilität Solo/mit Sozius	20	13	15	
Aufstellmoment beim Bremsen	10	8	6	
ABS-Funktion	20	16	16	
Lenkerschlagen	10	8	8	
Assistenzsysteme	20	16	11	
Summe	150	119	115	➤ Aufstellmoment der Kawasaki. Sieger Sicherheit: BMW R 1250 RS
Kosten				
Testfahrzeugpreis	30	10	14	➤ Viel Motorrad fürs Geld bei Kawasaki.
Garantie	10	7	5	
Verbrauch (Landstraße)	30	23	20	
Inspektionskosten	20	8	9	
Unterhaltskosten	10	4	4	
Summe	100	52	52	➤ R 1250 RS mit Ausstattung teuer. Sieger Kosten: BMW/Kawasaki
GESAMTWERTUNG	1000	737	709	Sieger Preis-Leistung: Z 1000 SX
PLATZIERUNG		1.	2.	Für knapp 13 Mille bekommt man einen prima Sporttourer, für nur wenig mehr sogar noch gute Koffer.
Preis-Leistungs-Note	1,0	2,2	1,6	



BRINGT DICH SCHNELLER AUF TOUREN. MAKE LIFE A RIDE.

Den Horizont vor Augen haben und neue Eindrücke aufsaugen – dafür sind Touren da. Aber manchmal machen sie mit souveränen Sprints und atemberaubender Schräglage einfach noch mehr Spaß. Die neue **BMW R 1250 RS** ist für alle, die beim Touren nicht auf Sportlichkeit verzichten wollen. Der Boxermotor mit 100 kW (136 PS) sowie 143 Nm Drehmoment sorgt mit BMW ShiftCam Technologie für Laufruhe im unteren Drehzahlbereich und Power, wenn es drauf ankommt. Spüre das nächste Level von Sport-Touring bei einer Probefahrt.

Mehr Infos unter [bmw-motorrad.de/r1250rs](https://www.bmw-motorrad.de/r1250rs)



BMW Motorrad