



BMW R 1150 RS und K 1200 RS von EZS

K-FAK

Für eingeschworene Fans von Boxer oder Vierzylinder ist es keine Frage, welche der beiden BMW RS-Modelle sie für ihren Beiwagenumbau bevorzugen. Doch welche Wahl ist vernünftiger?

TECHNIK

EZS-BMW K 1200 RS

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihe
Hubraum: 1171 cm³
Leistung: 96 kW (130 PS)
bei 8750 min⁻¹
Max. Drehmoment: 117 Nm bei
6750 min⁻¹

Wasserkühlung, Elektrostarter,
Sechsgang-Getriebe

Rahmen: Brückenrahmen
mit Verstärkungsrahmen

Seitenwagen: angeschraubter Stahl-
rohrrahmen, Vierpunktanschluss

Radführung v.: Telegabel,
110 mm Federweg

Radführung h.: Einarm-Paralever-
schwinge, Zentralfederbein,
150 mm Federweg

Radführung Seite: Zugschwinge,
55 mm Federweg

Bereifung v./h./S.: 195/45 R 15

Bremse: Hand v., Pedal v./h./S.

Radstand: 1740 mm

Spurbreite: 1360 mm

Vorlauf (Seitenrad): 380 mm

Vorspur (Seitenrad): 15 mm

Nachlauf (Vorderrad): 30 mm

Gewicht vollgetankt: 385 kg

Zul. Gesamtgewicht: 775 kg

Tankinhalt: 20,5 Liter

Kraftstoffverbrauch: ca. 10 l/100 km

Höchstgeschwindigkeit: ca. 190 km/h

Preise: Komplettumbau ab 14 600 Euro

Hersteller: EZS Holland,
www.ezs-sidecar.com

Informationen:

Bode, Zur Hauptmühle 2,

57339 Erndtebrück,

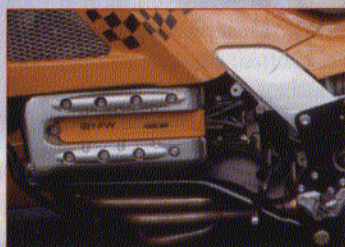
Tel 02753/598303,

Fax 598305,

bode-sidecars@t-online.de

Seit jeher zählen die BMW-Boxer zu den beliebtesten Gespannmaschinen. Das hat sich auch mit der Viertakter-Generation nicht geändert. Von Anfang an schlugen auch die K-Vierzylinder in der Seitenwagenszene gut ein, dabei bot die K 1200 RS den BMW-Fans erstmals dreistellige PS-Zahlen. Und hier liegt zweifellos ein wesentlicher Pluspunkt, den der Reihenvierer im Beiwageneinsatz für sich verbuchen kann.

Schließlich reduziert ein Seitenwagen die Fahrleistungen gegenüber der Basismaschine um 25 bis 30 Prozent. Deshalb treten Leistungsunterschiede im Bereich um und über 100 PS



Kraftpaket: Der „Ziegelstein“ macht ordentlich Druck



Tourenondel: Für Autobahnfans ist die „K“ die bessere Wahl

in der Praxis viel krasser zutage als bei Solomaschinen. So verhalfen die 95 PS der R 1150 RS einem Gespann mit einem Eineinhalbsitzer-Boot lediglich zu Fahrleistungen eines agilen Kleinwagens. Der um 35 PS potentere K-Dreier klopft immerhin an die 200 km/h-Schallmauer.

Auch wenn die Boxer-Fraktion es nicht gerne hört: Der Reihenvierer sticht den Zweizylinder ebenfalls in der Durchzugswertung klar aus. Zwar steht sein maximales Drehmoment um 1250 U/min später an, doch bei 5500 Touren – wo der RS-Boxer sein Maximum von 100 Nm erreicht – wuchtet er mit knapp 110 Nm bereits deutlich mehr Druck auf die Kurbelwelle. Für die 98-PS-Drosselversion der K fällt der Unterschied noch eklatanter aus, sie produziert bei dieser Drehzahl sogar 118 Nm. Der Fahrbetrieb spiegelt diese Kräfteverhältnisse deutlich spürbar wider.

Besonders wenn flottes Reisetempo oder familienfreundliche Beiwa-

gen bevorzugt werden, spielt der K-Faktor eine wesentliche Rolle. Hier wird der Boxerfahrer wesentlich mehr Gas geben müssen, um ähnlich zügig voranzukommen. Ein insgesamt höheres Drehzahlniveau bedeutet jedoch auch eine stärkere Beanspruchung der Motormechanik; ganz davon abgesehen, dass Vierzylinder derartige Belastungen zumeist besser wegstecken.

Immerhin ein Trost für die Boxergemeinde: Tendenziell liegt die R im Spritkonsum um einen Liter niedriger als die K. Dafür muss man aber Abstriche bei der Laufkultur machen: Der RS-Motor gibt sich vor allem bei höheren Drehzahlen eher rau, während der Vierzylinder geschmeidig seine Arbeit verrichtet – zumindest, solange der Zusatzrahmen zum Anbau des Bootes so konstruiert ist, dass er die bei der Basismaschine wirkungsvolle Vibrationsunterdrückung nicht zunichte macht.

Das Fahrwerkkit von EZS erfüllt



Massive Radführung: Gespann-Telegabel von Reiger

KTOR

nicht nur diese Bedingung. Mit der vom Spezialisten Reiger entwickelten Gespann-Telegabel sowie Breitreifen sorgt er auch dafür, dass die 130 PS sicher auf den Asphalt gebracht werden können. Nicht zu überzeugen vermag allerdings die wenig feinfühlig Heckfederung. Unter dem Diktat des Rotstiftes rüstet EZS den BMW-Dämpfer mit einer härteren Feder auf.

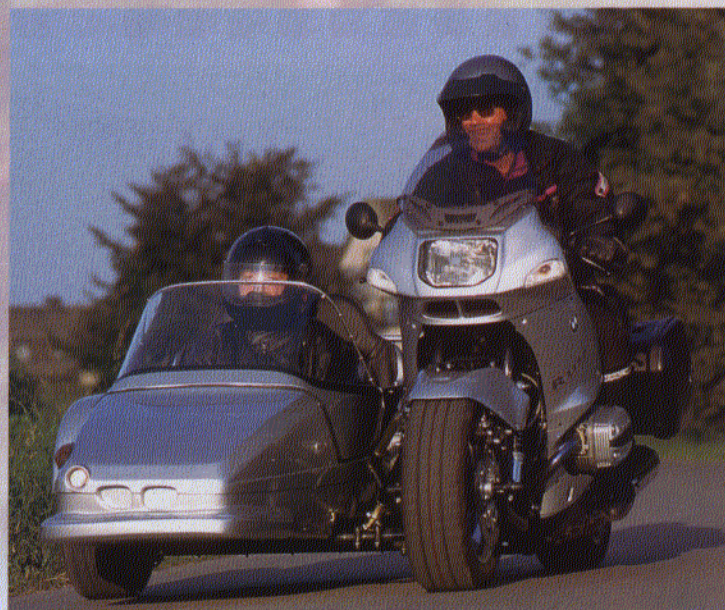
Standesgemäßer wäre ein hochwertiges Federbein, wie es zum Beispiel Haupthändler Bode von Wilbers anbietet. Pluspunkte sammelt die Kombination dagegen mit ihrer kräftig zupackenden Bremsanlage. Bode belässt das maschinenseitige ABS, trotz der massiven Änderungen an Rädern und Lenkung arbeitet die Anlage weiterhin im Regelbereich.

Für den tourensportlichen Boxer wählt EZS etwas schmalere Reifen und eine herkömmliche Schwingengabel. Gegen 800 Euro Aufpreis lässt sich in der RS allerdings auch die hauseigene Tele verbauen. Diese spricht gegenüber der bei unserem Testgespann noch von Koni-Elementen abgestützten Schubschwinge zwar etwas sensibler an, doch der Hauptvorteil dürfte eher im gefälligeren Aussehen liegen.

Wie der K-Dreier überzeugt auch der Boxer durch tadellosen Geradeauslauf sowie eine neutrale, zielgenaue Lenkung. In Kurven liegen beide Gespanne sicher. Unbeladen tendiert der RX 5 rechtsherum vor allem neben der K 1200 RS zum Steigen, sofern man das Gas halbwegs beherzt stehen lässt. Ein Luftikus ist der geräumige Eineinhalbsitzer deshalb allerdings nicht.

An der R 1150 RS schaut der aus dem RX 4 mit einigen Detailretuschen weiterentwickelte „Fünfer“ ziemlich anders als gewohnt aus. Dies rührt einfach daher, dass der Besitzer unseres Testgespannes die Gondel in Eigenregie individuell umgestaltet hat – was für einen versierten Bastler kein unlösbares Problem ist.

In der Frage des Motorkonzepts sind dagegen keine nachträglichen Änderungen möglich, hier muss vorher das Für und Wider abgewogen werden. Wer viel und gerne weite Strecken fährt und für jede zusätzliche Pferdestärke dankbar ist, kann eigentlich nur „K“ sagen, sofern das verfügbare Budget dieser Entscheidung nicht entgegensteht.



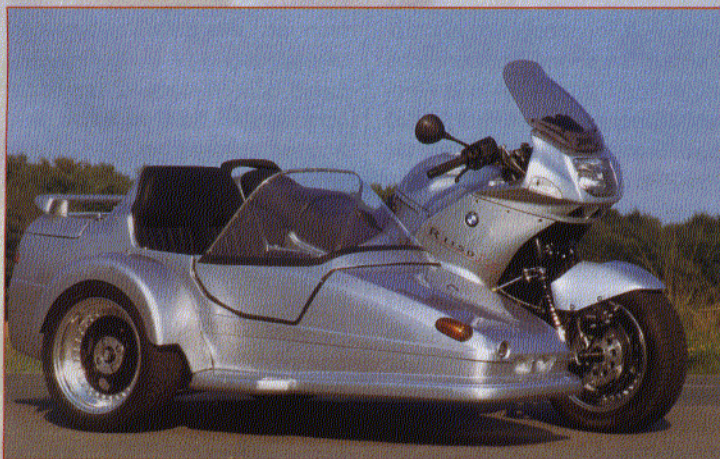
Für Freunde der Landstraße:
Der Boxer ist deutlich preiswerter



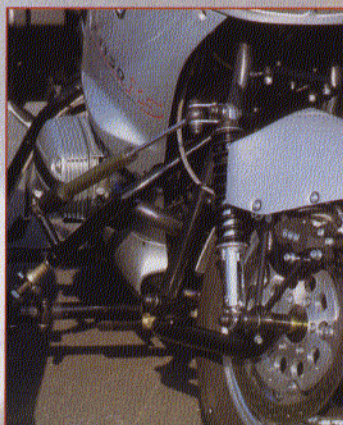
Weniger Leistung, aber auch geringerer
Spritverbrauch: BMW R 1150 RS

Landstraßen-Liebhaber kommen auch mit dem leichteren Boxer auf ihre Kosten und sparen kräftig Geld. Nicht nur beim Kauf der Basismaschine, sondern auch beim Gespann-umbau.

Axel Koenigsbeck



Weiterentwickelt: Detailretuschen unterscheiden das Boot von der Serie



Tele gegen Aufpreis: EZS verbaut
beim Boxer eine Schwingengabel

TECHNIK

EZS-BMW R 1150 RS

Motor:	Zweizylinder-Viertakt-Boxer
Hubraum:	1130 cm ³
Leistung:	70 kW (95 PS) bei 7250 min ⁻¹
Max. Drehmoment:	100 Nm bei 5500 min ⁻¹
Luftkühlung, Elektrostarter, Sechsgang-Getriebe	
Rahmen:	Mehrteiliger Rahmen, mittragender Motor
Seitenwagen:	angeschraubter Stahl- rohrrahmen, Vierpunktanschluss
Radführung v.:	Schwingengabel mit zwei Federbeinen, 95 mm Federweg
Radführung h.:	Einarm-Parallelschwinge, Zentralfederbein, 135 mm Federweg
Radführung Seite:	Zugschwinge, 55 mm Federweg
Bereifung v./h.:	185/55 R 15
Bereifung S.:	195/45 R 15
Bremse:	Hand v. + S., Pedal h./S.
Radstand:	1590 mm
Spurbreite:	1410 mm
Vorlauf (Seitenrad):	330 mm
Vorspur (Seitenrad):	20 mm
Nachlauf (Vorderrad):	40 mm
Gewicht vollgetankt:	350 kg
Zul. Gesamtgewicht:	650 kg
Tankinhalt:	23 Liter
Kraftstoffverbrauch:	ca. 9 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 170 km/h
Preise:	Komplettumbau ab 12 600 Euro