

# UNZARTE VERSUCHUNG



Es ist ein Kreuz mit der Zuverlässigkeit: Die alten Zweiventil-BMWs fahren noch heute. Zeit, dass ihre Besitzer auch mal eine Neue probieren – meint zumindest der Mannheimer BMW-Vertragshändler Johannes Fröhlig. Wir fahren mit

Text: **MICHAEL AHLSDORF** Fotos: **TOBIAS KIRCHER**

**E**r ist ein Mann vom Fach. Auf einer ladeneuen BMW S 1000 R wird uns Markus Stegmaier einen Stoppie vorführen. Kann das klappen? Das Motorrad ist mit unzähligen elektronischen Helferlein ausgestattet: mit ABS, das auch in Kurven funktioniert, einer Traktionskontrolle gegen ungewollte Slides aus den Ecken, einem Wheelieverhinderer und halt auch mit einer Abhebeerkennung

für das Hinterrad. Stellt das System fest, dass das Vorderrad steht, und nimmt der Gyrosensor gleichzeitig ein Abheben des Hecks wahr, dann löst es die Bremse: Das Motorrad rollt weiter – keine Chance also für ungewollte Stoppies.

Jetzt aber wollen wir einen gewollten Stoppie sehen. Dafür programmiert Markus den Fahrmodus von „Road“ auf „Dynamic“ um. Wie der Name schon andeutet, agiert das System in diesem Modus gewollt nachlässiger und lässt mehr zu: mehr Bremskraft, mehr Spin am Hinterrad, mehr Wheelie und eben auch mehr



Die Männer blicken skeptisch. Der Show-Stoppie gelingt erst nach dem vierten Anlauf



Nach dem Kaffeekränzchen im Odenwald sind die Herren wieder heiß auf ihre neuen Böcke



Flatrate für den Notfall: Nach Druck auf dieses Knöpfchen meldet sich die Pannenhilfe von BMW

Stoppie. Damit, so hofft Markus, sollte es klappen. Markus betreut Fahrtrainings des ADAC. Ob er seinen Schülern dort auch Stoppies beibringt? Oder Wheelies? Oder wenigstens einen Burnout? Er knirscht mit den Zähnen. Die ADAC-Fahrtrainings seien Sicherheitstrainings für das Fahren im öffentlichen Straßenverkehr, sagt er. Stoppies, Wheelies oder Burnouts hätten da nun mal nichts zu suchen.

Doch hier ist die Lage anders. Wir stehen inmitten einer Runde von Mittfünfigern aus Heidelbergs Zweiventiler-Stammtisch. Der Name verrät es: Ver-

sammelt sind Herren in den besten Jahren, typische BMW-Fahrer der alten Schule: Hosenträger und Klapphelm, darunter Stahlrandbrillen und sogar Schnauzbärte. Natürlich fahren sie zweiventilige BMWs, alte Boxer oder alte K-Modelle, allesamt noch nicht zu Cafe Racern verbaut. Für diesen Nachmittag allerdings haben sie sie gegen neueste BMWs getauscht. Die hat ihnen der Mannheimer Vertragshändler Johannes Fröhlig zur Verfügung gestellt, um darauf eine gemeinsame Runde durch den Odenwald zu drehen. „Test-Ride“ heißen diese institutional-

sierten Gruppenfahrten schon längst ganz hochhoffiziell, sie können bei jedem Vertragshändler beantragt werden. Wird es Johannes gelingen, die gestandenen Motorradfahrer zum Kauf einer ladeneueneu BMW zu animieren?

Das hängt vielleicht auch von der Performance ab, die Markus nun liefert. Der nestelt an den Einstellrädchen und winzigen Joysticks seiner Armatuur, das Display zeigt „Dynamic“ an, es kann losgehen. Hundert Meter Anlauf, Vollbremsung an den Hütchen, schabende Geräusche auf dem Asphalt ... nichts. Er kommt nur einfach ordentlich zum Stehen. Gleich noch mal, zweiter Anlauf, gleiche Szene ... wieder nichts. „Aller guten Dinge sind drei“, ruft er den Zuschauern unter seinem Klapphelm mutig entgegen. Aber auch der dritte Anlauf endet mit einem klägli-

**Willi (67) tauscht seine R 100 R gegen eine 9T Scrambler: „Gewaltige Unterschiede: 110 PS und die Kurven muss ich mit völlig anderen Gängen nehmen. Ein Wahnsinn nach 25 Jahren Entwicklung!“**



**Achim (57, links) tauscht seine R 80 ST gegen eine 9T Urban GS: „Wie meine ST, genau wie meine ST. Na gut, alles moderner. Der Motor ist super, aus tiefster Drehzahl immer, immer Schmackes!“**

**Gerd-Uwe (52, unten) tauscht seine R 75/7 gegen eine R 1200 R: „Ich fahre seit 25 Jahren Rennen. Aber wer direkt auf sowas umsteigt, der sollte es mit Vorsicht genießen. Typisch für die Boxer: Seit einem halben Jahrhundert kriegt BMW keine richtigen Getriebe hin.“**



chen Lupfen des Hecks, das Hinterrad aber haftet wie festgebacken im Asphalt.

Markus lässt sich nicht beirren, nestelt ein zweites Mal an seiner Armatur, nimmt einen vierten Anlauf. Und da, endlich, hebt das Heck sich in die Höhe, nimmt das Hinterrad unmissverständlich mit, um sich ebenso schnell mit einem trockenen Poltern wieder abzusenken. Das also war ein Stoppie. Markus musste dafür das ABS deaktivieren. Natürlich! Alles in allem keine spektakuläre Show, aber der Beweis: Die elektronisch geregelten Assistenzsysteme funktionieren!

Unter den Teilnehmern der Ausfahrt ist in den letzten dreißig Jahren niemand auf die Idee gekommen, selbst mal einen Stoppie zu probieren – auf einer Strichfünfer-BMW mit Doppelnocken-Trommelbremse schon gar nicht. Mit der Technik einer modernen BMW aber ginge das schnell, würden die E-Helfer es nicht verhindern. Sie vermeiden auch, dass ein Blinker vergessen wird. Johannes erklärt das seinen Schützlingen mit einer vertrauten Geste, seine Hand zeigt den „Schnappi“. Damit wollen Motorradfahrer andere daran erinnern, ihren Blinker auszuschaalten. Das ist nun nicht mehr nötig. Die Blinker erkennen mit Hilfe der Neigungssensoren das Ende der Kurvenfahrt und schalten ab.

Und dann haben die Bikes neben ESA, Kurven-ABS, Hillstartcontrol und automatischer Blinkerrückstellung auch noch dieses kleine Deckelchen an der rechten Armatur. „SOS“ steht drauf. Das ist tatsächlich ein Notfunkgerät, mit dem die Pannenhilfe von BMW vom Motorrad aus angerufen werden kann. Es

funktioniere immer, sagt Johannes, immer würde sich dann jemand aus der Zentrale melden. „Lebenslange Flatrate“, ruft da einer der älteren Herren schlagfertig in die Runde. Na also, so von vorgestern sind die Zweiventil-Fahrer doch gar nicht.

Eine Sache aber gibt es, mit der sie sich wirklich schwertun: das Keyless Ride. Damit fahren die Motorräder los, ohne dass ein Zündschlüssel eingeführt werden muss, solange sie nur Funkkontakt zum Sender im Schlüssel des Fahrers haben. Reißt der ab, gehen nicht etwa die Motoren aus. Das Krad fährt schön weiter. Nur beim Start nach dem nächsten Abstellen tut sich dann nix mehr. Eine böse Überraschung, die Johannes, wie er zugeben muss, aus eigener Erfahrung kennt: „Bei einer Vorführung steckte der Schlüssel in meiner Tasche und mein Kunde fuhr ohne ihn los.“ Guter Hinweis, schließlich sollen die Teilnehmer im

Laufe des Nachmittags mehrmals die Motorräder durchtauschen.

Alles ein bisschen viel für ältere Herren? Von wegen. Als sie ihren Nachmittag nach fünf Stunden gemeinsamer Tour in fröhlicher Runde ausklingen lassen, versuchen sie sich mit ihren Anekdoten ge-

genseitig auszustechen: Wer denn zuerst im Dynamic-Modus gefahren sei, wird da gefragt und einer erzählt, wie er seine linke Stiefelspitze hat schleifen lassen. Ha, sie können's noch! Ausnahmslos alle schwärmen sie vom tollen Schaltassistenten: Ein schlauer Mechanismus, der den Schalthebel im Moment des Hochziehens ganz kurz die Zündung unterbrechen lässt. Kurz, aber lang genug, um Motor und Getriebe für den nächsten Gang zu synchronisieren, ganz ohne

## Schusseligkeit rächt sich: Das Keyless Ride birgt tückische Gefahren



Doc Martin [52] tauscht seine R 80 R gegen eine 9T: „Die strebt nicht nach Perfektion und ist sicher die beste Basis für Umbauten. Aber das beste Motorrad ist die wassergekühlte GS, die passt auch besser zu meiner Körpergröße. Auf der war ich nach zwei Kilometern zuhause.“

Kupplung. Nur bei den Boxern, da würde das zwischen erstem und zweitem Gang nicht immer funktionieren. „Typisch“, meint einer der ganz alten Hasen, „seit einem halben Jahrhundert kriegt BMW für seine Boxer keine richtigen Getriebe hin.“ Doch egal ob Fahrwerk, Motor oder Ergonomie – ihre Urteile schließen stets mit dem Wort „gewaltig“. Vom Plan allerdings, sich nun eine neue BMW zuzulegen, redet keiner. Müssen die Männer das Erlebnis erst überschlafen?

## Alte BMW-Fahrer werden mit diesen Fahrten bei der Stange gehalten

BMW steht vor ähnlichen Problemen wie andere Hersteller. Es geht darum, neue Zielgruppen aufzutun, ohne die alten zu verprellen. Die werden mit Fahrten wie diesen bei der Stange gehalten, die neue Zielgruppe aber ist längst entdeckt und wird heftig umworben. Auch deren Protagonisten dürfen sich für einen Test-Ride anmelden. Immerhin sind sie dreißig Jahre jünger. Sie sind lifestyliger und lässiger, tragen Holzfällerhemden, tätowierte Unterarme, auch Bärte (voll, keine Schnäuzer) und meist noch wenig Bauch. **E**

**Kurz bevor es losgeht, instruiert Johannes Fröhlig die Teilnehmer des Test-Rides und verteilt Motorräder**



**JOHANNES FRÖHLIG,**  
Geschäftsführer bei Klaus Mayer BMW  
in Mannheim, zum Test-Ride

**Johannes, du sitzt in deiner Filiale so exponiert wie sonst keiner deiner Mitarbeiter, nämlich mitten im Raum. Alle laufen an dir vorbei. Publikum ist dein Ding?**

Wir arbeiten als Team gern im direkten Kundenkontakt. Es soll immer ein Ansprechpartner da sein, ohne Barrieren. Die Kunden sollen sehen, dass hier alles offen ist, dass sich hier keiner versteckt.

**Test-Ride – Ist das Anweisung von BMW oder Privatinitiative?**

Wir organisieren solche Fahrvents schon sehr lange aus Eigeninitiative, etwa neun- bis zehnmal im Jahr. Das macht zwar etwas Arbeit, aber wir haben mit unseren Kunden zusammen großen Spaß am Motorradfahren. So gewinnen und binden wir Kunden und lernen neue Leute kennen. Was wir da machen, ist die glaubhafte Vermittlung vom Spaß am Motorradfahren. Ich würde nie Touren ausschreiben und dann selbst nicht mitfahren.

**Die ausgesprochen bürgerliche Runde dieser Autofahrt heute entspricht voll dem alten BMW-Image. Schauen wir uns aber aktuelle BMW-PR an, finden wir jede Menge Hipster-Attribute: Holzfällerhemden, offene Helme und Beschleunigungsrennen. Gibt's die Hipster wirklich und: Kommen diese Leute auch in den Laden?**

Da hat sich generell in Gesellschaft und Lifestyle etwas gewandelt. Viele Leute sind über alle Altersgruppen hinweg tätowiert, bärtig, kommen mit einer Frisur vom Barber. Ich habe

die Veränderung so um 2005 zum ersten Mal gespürt, als frische Modelle wie die K 1200 S kamen. Schon das war nicht mehr der Stil von Klapphelm und Tourenjacken. Und auf einmal waren auch in unseren Prospekten junge Leute abgebildet.

Erst hatte ich Befürchtungen, dass damit die bisherigen Kunden vergrault würden. Aber die Angst war unbegründet. Mit meinen Söhnen war ich auf den Konzerten von den Stones, Guns'n Roses oder den Broilers, auch da ist Bewegung über alle Altersgrenzen hinweg zu sehen. Was gut und ehrlich ist, setzt sich langfristig eben immer durch.

**Ist die Klammer nicht zu groß? Hier der BMW-Fahrer alter Schule, der alles schon zu wissen glaubt und womöglich unbelehrbar ist, dort der lifestylige Hipster im Holzfällerhemd, zwar neumodisch gestylt, aber frei von Ahnung ...**

Wir können mit beiden. Es spielt ja auch keine Rolle, aus welcher Schublade du kommst, sondern wer du bist.

**Als Geschäftsmann musst du das sagen.**

Wirklich! Ich habe 1990 angefangen, hab das Schrauben auf den alten Zweiventilern gelernt. Ich verstehe die alten BMW-Fahrer sehr gut.

**Welches Motorrad würdest du den Fahrern aus dieser Runde besonders empfehlen und warum?**

Das ausgewogenste Motorrad ist in jedem Fall die GS. Für die Seele würde ich eines der 9T-Modelle empfehlen. Die vermitteln das alte Zweizylinder-Feeling, funktionieren aber viel besser.

**Welches Motorrad fährst du selbst: Ein neues oder einen alten Zweiventiler?**

Ich fahre ein neues Modell, das wie ein altes aussieht. Ich habe mit der R NineT Racer – die mit der oldstyligen Lampenschale – einfach viel Spaß am Gas.

**Aha, der Mann weiß, was gut ist. Ist der Erfolg einer solchen Veranstaltung messbar? Kam einer der Teilnehmer schon mal als neuer Kunde zurück?**

Messbar ist das allenfalls mittel- bis langfristig. Neue Kunden kommen auf diese Weise aber ganz sicher dazu. Manchmal eben erst nach zwei Jahren.

**Noch mal zur ersten Frage: Macht so eine Runde wirklich Spaß? Nervt es nicht, immer die gleichen Fragen zu beantworten, immer auf die gleichen Besserwissereien zu reagieren?**

Nein. Ich kann wie gesagt auch mit den Leuten aus der Zweiventiler-Szene sehr gut. Zähl wird es nur, wenn das Alte unendlich glorifiziert wird. Da wünsch ich mir schon etwas mehr Offenheit. **E**