

Sepp Mächler – Produktmanager BMW Motorrad

# EIN SCHWEIZE RR GIBT VOLLGAS



Sepp Mächler auf «seinem Baby», der M 1000 RR.

**Josef «Sepp» Mächler aus Lachen im Kanton Schwyz hat in 15 Dienstjahren nicht nur BMWs Supersportler S 1000 RR den Weg zum globalen Markterfolg gebahnt.**

— Text: Ulf Böhringer — Fotos: zvg

**Die BMW RR** ist von den Rennstrecken in und ausserhalb von Europa nicht mehr wegzudenken: Bei Renn- oder Perfektionstrainings stellt sie zu meist einen hohen Anteil – und zwar quasi «aus dem Stand». 2007 präsentiert, schlug sie ein wie eine Bombe und dominiert in diesem Bereich nach wie vor. Dass der zuvor für seine Gemächlichkeit bekannte bayerische Weltkonzern eine solch ra-

sante Entwicklung nahm, ist nicht zuletzt das Verdienst des Schweizer Josef Mächler, den alle nur Sepp nennen. Als Produktmanager der damals in der Entwicklung befindlichen S 1000 RR ging der seinerzeit knapp 43-Jährige am 1. September 2007 zu BMW und verlegte damit auch seinen Lebensmittelpunkt vom Zürichsee nach München.

Der Jüngling Josef erlernte nach der Sekundarschule das Handwerk des Elektromechanikers, absolvierte anschliessend die Technikerschule und qualifizierte sich zum Nachrichtentechniker. Schon mit Anfang 20 gründete der auch als Skifahrer und Snowboarder nicht untalentierte Sepp eine Motorradfahrerschule und bald darauf ein Bekleidungs-geschäft für Motorradrausrüstung. Es folgten Fortbildungskurse für Fahrlehrer auf Rennstrecken; damals war Sepp schon als Fahrlehrerinstruktor aktiv. In der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre küm- merte sich der Schwyzer noch dazu um Trials, Sprintrennen und Sicherheitskurse in der Schweiz. Auf angemieteten Rennstrecken schleusten er und sein Partner um die 500 Leute jährlich durch die Renntrainings. Dazu kamen gelegentliche Starts bei den 1000 km Hockenheim und häufige Besuche der Nürburgring-Nordschleife. Das macht schnell.

**Für die Händlerpräsentation** der 280 km/h schnellen BMW K 1200 S suchte BMW 2004 qualifizierte Leute mit intimen Nordschleifenkenntnissen. Sepp war dabei, lernte so den Produktmanager dieses neuen Motorrads kennen und auch den damaligen Chef der Sparte Motorrad von BMW, Herbert Diess. Dass seinerzeit in München schon intensive Überlegungen angestellt worden sind, alsbald in die Superbike-Kategorie einzusteigen, wusste Sepp Mächler natürlich nicht. Im Gespräch äusserte er dennoch seine persönlichen Gedanken zu ebendieser Thematik – der Zündfunke für die BMW-Karriere des Schweizer.

Er wurde Nachfolger des bisherigen Produktmanagers für das in Entwicklung befindliche Superbike-Projekt und sollte helfen, die weltweiten Märkte zu befähigen, den neuen bayerischen Top-Töff vermarkten zu können. «Zumindest die BMW-Exklusivhändler waren ja nie zuvor mit einem



**Aerodynamik punktet** – 1978 schob BMW mit der ebenfalls 70 PS starken R 100 RT eine aerodynamisch ausgefeilte Langstrecken-Tourenmaschine nach; die Scheibe war verstellbar, Luftdüsen in der Frontverkleidung waren verschliessbar. Massgenaue Seitenkoffer vereinfachten die Gepäckmitnahme.



**Die G/S-Idee** – 1980, BMW ging es gar nicht gut, kam die geländeaffine R 80 G/S mit der neuen Einarm-Hinterradschwinge auf den Markt. Ihre Handlichkeit überzeugte, ihre Breitbandigkeit ebenso. In sieben Jahren wurden immerhin rund 21 900 Exemplare gebaut. 1982 kam die Strassenversion ST dazu.

Sepp Mächler ist ein Multi-talent: Product Manager, Instruktor, Bindeglied zwischen der Kundenbasis, dem Handel und der Entwicklungsabteilung sowie Fotomodell, wie man im Bild rechts gut erkennen kann. Tatsächlich sitzt jeweils auch Sepp hinter dem Lenker, wenn BMW für die Kommunikation zu den S- und M-Modellen Foto- und Video-produktionen durchführt.



solchen Fahrzeug in Kontakt gekommen», erinnert sich Sepp. Vorteil: Aus seiner Instruktorenerfahrung sowie der Teilnahme an diversen Rennen kannte er die von BMW anvisierte Zielgruppe gut. Seit Dienstantritt am 1. September 2007 war es eine seiner Tätigkeiten, die Bedürfnisse und die «Denke» von Privatfahrern, aber auch den Teilnehmern der nationalen Rennserien in den (Weiter-)Entwicklungsprozess der S 1000 RR einfließen zu lassen.

**BMW's RR zog unmittelbar** ab ihrer Präsentation 2009 am Markt unglaublich. Nach drei Jahren war man nicht, wie anvisiert, auf Augenhöhe mit dem kleinsten japanischen Hersteller, sondern der grösste Hersteller im Superbike-Segment. Auch wenn es anfangs noch keine Heizgriffe und keinen Quickshifter mit Blipperfunktion gab, was Sepp Mächler gerne gesehen hätte. Beide Accessoires kamen zur Modellüberarbeitung 2012. Auch das von ihm für wichtig angesehene semiaktive Fahrwerkssystem DDC fand den Weg in den Race-Töff: 2013 erstmals in der HP4. Im selben Jahr entschied BMW nicht zuletzt auf Sepps Betreiben, dass sämtliche BMWs mit serienmässigem ABS geliefert werden, weltweit. Als einstiger ABS-Pionier, der BMW bekanntlich war, erscheint das heute als vollkommen logisch. «Aber der hausinterne Kampf war hart», erinnert sich Mächler.

Damals kam der Gedanke auf, aus der RR (bislang über 81 000 Verkäufe) ein Naked zu machen

und damit die K-1300-Modelle zu beerben. Wie das ausging, ist bekannt: 2014 erschien die erste S 1000 R (mit 160 PS), 2015 die identisch motorisierte S 1000 XR. Entscheidend für den XR-Erfolg – bis heute wurden gut 57 000 gebaut, dazu fast 50 000 R – waren die Faktoren Windschutz, Reichweite, Sozius und Gepäck bei sehr hoher Agilität und Dynamik.

**Ende 2024 wird Sepp Mächler** in den Ruhestand wechseln. Und bis dahin? «Am Ball bleiben. Weiterentwicklungen anstossen. So wie einst, als es wichtig war, das ABS auf der Rennstrecke unerlässlich zu machen und zu beweisen, dass man auch mit ABS Rennen gewinnen kann!» Dank dieser Entwicklungsschritte hat das ABS mittlerweile sogar die Fähigkeit zum Sliden und Driften erlernt. Sepp Mächler, der sich als Schnittstelle zwischen Benutzern und Händlern sowie Entwicklern sieht, wird bis Ende 2024 Initiativen anstossen, die den Käufern der S-Baureihe teils erst einige Jahre später zugute kommen werden. Ganz oben steht stets die Frage, welche Systeme dem Kunden wirklich helfen, welche er haben will und was nur Firlefanz ist. «Als ich 2017 intern gesagt habe, wir brauchen Winglets, hat man allgemein gelacht.» Inzwischen sind die Aerodynamikhilfen bei den supersportlichen Töff Gemeingut. Man muss weit vorausdenken können in diesem Geschäft.

Und seine eigene Perspektive? «Zusammen mit meiner in Bayern gefundenen Frau in die Gegend Zürichsee zurückkehren und wieder in mein Freeride-Training einsteigen», sinniert Sepp Mächler. «Im Jugendsport und im Trial-Sport gibt es grossen Coaching-Bedarf.» Und aus der Ferne beobachten, was in München aus den beiden von ihm jahrelang betreuten Baureihen wird: Ausser den S-Modellen hat er sich nämlich auch um die kleinste Klasse der Münchner gekümmert, die 310er. Sepp Mächler **RR**, ein Mann mit Fähigkeiten zum Spagat...



**Vier Zylinder in Reihe** – Nachdem Honda bereits einen Vierzylinder-Boxermotor im Programm hatte, setzte BMW für seine neue K-Baureihe auf einen Vierzylinder-Reihenmotor; er wurde in Längsrichtung flach liegend installiert. Erstes Modell war ab 1983 die unverkleidete K 100 (987 ccm, 90 PS, 239 kg, 215 km/h). Auch hier eine Einarmschwinge.



**Technik-Highlights der 1980er** – Die vollverkleideten K-100-Modelle RS, RT und LT waren technisch höchst anspruchsvoll; Benzineinspritzung und ABS-Bremssystem (ab 1988) setzten Massstäbe; möglich machte die Grossinvestitionen der Erfolg von BMWs Pkw-Sparte, von der so manche Technologie herüberkam.