

Pressepräsentation BMW R 1200 GS: Leichtfüßig

Von Jens Riedel

Sie heißen mittlerweile Crossover oder werden als Multitool eingestuft – Motorräder, die für verschiedene Einsatzzwecke gleichzeitig gedacht sind. Beim BMW braucht es derartige modische Begriffe nicht, denn dort erfand man bereits vor über 30 Jahren die GS. Die beiden Buchstaben stehen für Gelände und Straße. Und mittlerweile auch für die erfolgreichste Reiseenduro der Welt. Im März rollt die Neuauflage zu den Händlern. Sechs Jahre Entwicklungsarbeit stecken in dem komplett neuen Motorrad.

Motor, Rahmen und Fahrwerk sind Neuentwicklungen. Der neue Stahlrohrbrückenrahmen mit dem angeschraubten Heck erhöht die Steifigkeit der Maschine. Beibehalten wurde der Hubraum des Zweizylinder-Boxers. Er wird nun aber an den thermisch neuralgischen Punkten wassergekühlt. 65 Prozent des Motors setzen weiter auf Luft als Kühlmittel. Leistung und Drehmoment stiegen auf 92 kW / 125 PS und 125 Newtonmeter. Das Getriebe steckt nun im Motorgehäuse, so dass das Triebwerk kompakter ausfällt. Dadurch verlängert sich die Einarmschwinge, was der Traktion zugutekommt. Sie wanderte zudem auf die linke, der mächtige Endschalldämpfer mit den zwei darin verborgenen Rohren auf die rechte Seite. Dadurch fällt das Rangieren im Stehen leichter, argumentiert BMW.

Das Design wurde in groben Zügen beibehalten, fällt nun aber noch ein Stück minimalistischer aus. Fast schon stolz trägt die BMW so viel wie möglich von ihrem neuen Rahmengeflecht zur Schau, während der Wasserkühler geschickt von den spitzen seitlichen Blenden verdeckt wird. Beibehalten wurde natürlich der charakteristische Schnabel über dem Vorderrad. Angepasst wurde die Sitzergonomie. Eine schmalere Taillierung erleichtert nun auch etwas kleineren Fahrern den Umgang mit der großen Enduro. Der Fahrersitz ist höhen- und neigungsverstellbar, das Soziuskissen längs verschiebbar. Ein noch niedrigeres Polster für den Fahrer ist ebenso erhältlich wie ein Tieferlegungssatz, so dass nun eigentlich kaum noch jemandem der Ritt auf der GS verwehrt wird.

Einen großen Schritt nach vorne gab es bei den Fahrassistenzsystemen. BMW bietet als Sonderausstattung die Antischlupfregelung ASC gleich mit einem Fahrmodiprogramm an (890 Euro Aufpreis). Es bietet insgesamt fünf Voreinstellungen: die drei Straßenstufen Rain, Road und Dynamic sowie die beiden Geländemodi Enduro und Enduro Pro. Je nach Wahl liegen unterschiedliche Parameter in der Bordelektronik an. So reagiert der nun elektronisch gesteuerte Gasgriff (E-Gas) beispielsweise bei Rain sanfter und ist bei Dynamic deutlich kürzer übersetzt, so dass der Motor spontaner anspricht. Dabei fallen die Unterschiede tatsächlich objektiv spürbar aus.

Auch die Traktionskontrolle ist dem jeweiligen Betriebszustand angepasst, spricht bei Rain oder Normal früher an als bei Dynamic. Nur beim ABS lässt BMW keine Kompromisse zu. Es hat in allen drei Straßenprogrammen den gleichen Regelbereich, während es im Enduro-Modus am Hinterrad später eingreift, um leichte Drifts zuzulassen. Die Betriebsart Enduro Pro wiederum muss über einem separaten Codierungsstecker aktiviert werden, da es BMW mit dem Pro durchaus ernst meint und diese Einstellung nur bei echtem Offroadeinsatz und mit grobstolligeren Reifen als den Serienpneus empfiehlt. Hinten ist das ABS dann auch deaktiviert.

Das auf Wunsch erhältliche semiaktive Dämpfersystem Dynamic ESA (750 Euro) bietet die Einstellungen Soft, Normal und Hard, wobei alle drei Möglichkeiten für alle drei Straßenfahrprogramme zur Verfügung stehen, aber jeweils ein passendes automatisch vorgewählt wird (Rain = Soft, Road = Normal, Dynamic = Hard). Nur bei der Betriebsart Enduro fällt die Option Normal weg.

Die Fahrprogramme können helfen, die eigenen Grenzen besser auszuloten. Wer es dennoch ruhiger angehen möchte, der kann dank der Helferlein spürbar entspannter am Gas drehen und in die Kurve gehen. Auch das steigert natürlich das Fahrvergnügen. Ohnehin ist es faszinierend wie leichtfüßig die GS geworden ist. Ist sie erst einmal in Bewegung, dann ist von ihren 238 Kilogramm Leergewicht so gut wie nichts mehr zu spüren. Auch Novizen, denen eine große Reiseenduro bislang zu wuchtig erschien, dürften von dem spielerischen Handling überrascht sein. Ebenso beeindruckt, wie souverän durch einen kurzen Dreh am Gas die Bajuwarin aus Berliner Produktion Kurven ganz einfach weiter zuzieht. Zudem zeigt sie sich auch dank Anti-Hopping-Kupplung nahezu lastwechselfrei.

Bullig schiebt das Triebwerk die GS ab 2000 Umdrehungen in der Minute vorwärts. Zwischen 3000 und 4000 U/min in der Minute fühlt sich der neue Boxermotor auf der Landstraße am wohlsten. Bei 4500 Touren ist im letzten Gang dann die Autobahnrichtgeschwindigkeit erreicht. Wer in den unteren Getriebestufen noch 500

Umdrehungen nachlegt, dem zeigt die GS plötzlich ihr zweites Gesicht. Begleitet von leichten Vibrationen unter dem Sitz schieben die knapp 240 Kilogramm plötzlich noch einmal ordentlich nach vorn. Der Motor scheint ab 6000 U/min zusätzlich Luft zu holen und kann bis zum roten Bereich noch 50 Prozent höher drehen. Dazwischen liegt dann bei 7700 U/min die Spitzenleistung an. In aller Regel ist man mit der neuen GS sehr häufig einen Gang höher unterwegs als mit der alten. Auf spanischen Landstraßen in den Bergen rund um Almeria bewegte sich die BMW laut Bordcomputer bei uns im Bereich des für Tempo 120 angegebenen Normverbrauchs.

Ein Novum ist der erste Voll-LED-Scheinwerfer an einem Motorrad als weitere Wunschausstattung. In ihm ist zudem ein Tagfahrlicht integriert. Für den normalen Scheinwerfer ist ebenfalls ein Tagfahrlicht in LED-Ausführung erhältlich, das in der Höhenwirkung gezielt auf Autofahrer ausgerichtet sein soll. Noch eine Besonderheit sind die neuen und speziellen GS-Reifendimensionen, die die Traktion erhöhen sollen. Abgewendet hat sich BMW von den zweigeteilten Blinkerschaltern. Nun gibt es einen konventionellen Knopf, der links und rechts ergonomisch anders geformt ist. Leider lässt der Schalter eine merkliche haptische Rückmeldung vermissen, so dass bei beabsichtigtem Fahrtrichtungswechsel immer wieder ein Kontrollblick auf die Blinkanzeige fällt. Ist das Navigationssystem mit dem Stellrad rechts neben dem Griffgummi installiert, rückt der Schalter zudem ein wenig zu weit nach rechts. Vermisst haben wir aber eigentlich nur ein kleines Staufach im Tankbereich - und etwas mehr Motorsound. Der relativ gleichtönige Boxerklang der GS weckt kaum Emotionen. Hier fänden Sounddesigner noch Arbeit.

14 100 Euro (ohne Überführungskosten) ruft BMW für die GS auf. Dank serienmäßigem ABS ist sie damit günstiger als die Vorgängerin. Dazu werden einige Zubehöropakete angeboten, die je nach Neigung des Besitzers entweder den Touren- oder den Dynamikcharakter des Allrounders weiter hervorheben. (ampnet/jri)

Daten BMW R 1200 GS

Motor: 2-Zylinder-Boxer, luft-/wassergekühlt, 1170 ccm

Leistung: 92 kW / 125 PS bei 7700 U/min

Max. Drehmoment: 125 Nm bei 6500 U/min

Antrieb: Kardan

Getriebe: 6 Gänge

Höchstgeschwindigkeit: über 200 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,6 Sek.

Gewicht (vollgetankt): 238 kg

Sitzhöhe: 850 - 870 mm

Tankinhalt: 20 Liter

Normverbrauch: 4,1 l/100 km (bei 90 km/h), 5,5 l/100 (120 km/h)

Bereifung: 120/70 R 19 (vorne), 170/60 R 17 (hinten)

Preis: 14 529 Euro

Bilder zum Artikel:



BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.

BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.

BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.
BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.
BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.

BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.

BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.

BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.
BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.

BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS: LED-Scheinwerfer mit integriertem Tagfahrlicht.

BMW R 1200 GS.



BMW R 1200 GS.