

Vorstellung BMW R 1200 GS: Darf's ein bisschen mehr sein?

Von Jens Riedel

Seit über 35 Jahren steht das Kürzel GS für eine unvergleichliche Erfolgsgeschichte. BMW schreibt sie mit dem neuen Modelljahrgang der GS fort, die noch einmal ein bisschen mehr kann. Im Rahmen der Euro-4-Umstellung bleibt es aber bei 92 kW / 125 PS und 125 Newtonmetern Drehmoment. Nach vier Jahren gibt es ab März unter anderem eine neu gestaltete und deutlich kompaktere Kühlerblenden, geänderte Kühlluftführungen, neue Tanksverkleidungen für noch besseren Knieschluss und größere Winglets neben der Scheibe.

Kundenbefragungen haben ergeben, dass sich einige GS-Käufer eine noch stärkere Touring- und andere wiederum eine noch größere Geländeausrichtung der Allrounderin wünschen. Neben der Basisversion und der Adventure gibt es deswegen künftig noch die Exclusive für die komfortorientiertere Klientel und die Rallye für den besseren Offroadeinsatz. BMW spricht von Stylingpaketen, was zumindest bei der Rallye fast schon ein wenig untertrieben klingt. Die optischen Unterschiede der beiden neuen GS-Abkömmlinge sind schnell ausgemacht: Beide haben einen schwarzen statt silbernen Motor und Antriebsstrang, einen andersfarbig lackierten Rahmen (achatgrau bzw. cordobablau) und tragen die Typenbezeichnung in groß dimensionierten Lettern auf dem Tank statt kleiner auf der Kühlerblende, die hier in beiden Fällen außerdem aus Edelstahl besteht.

Zudem haben Exclusive und Rallye exklusive Lackierungen (Ice Chocolat und auffälliges Lupinblau mit Weiß und Rot) sowie gold lackierte Bremssättel. Die Rallye hat ein kleineres Windschild, Enduro-Fußrasten, einen erhöhbareren Fußbremshebel für den Geländeritt im Stehen und eine einteilige Sitzbank, damit der Fahrer sich weiter hinten positionieren kann, um im Zweifelsfall mehr Gewicht aufs Hinterrad zu bringen. Nur ihr vorbehalten sind außerdem die schwarzen Kreuzspeichenräder. Auf Wunsch ist ein so genanntes Sportfahrwerk mit härteren Federn und längerem Federweg sowie zwei Zentimetern mehr Bodenfreiheit erhältlich. Außerdem können Stollenreifen ab Werk bestellt werden.

Die wichtigsten Veränderungen stecken jedoch im Innern. Als Sonderausstattung ist neben den serienmäßigen Fahrprogrammen „Road“ und „Rain“ mit automatischer Stabilitätskontrolle (ASC) das Programm „Pro“ erhältlich. Das bringt die zusätzlichen Betriebszustände „Dynamic“ mit spontanerer Gasannahme sowie „Enduro“ mit gelockertem ABS und weiteren spezifischen Abstimmungen der Regelsysteme. Aus der ASC wird dann die DTC, die auch in Schräglagen ansprechende dynamische Traktionskontrolle.

Mit an Bord geholt wird das kurventaugliche ABS Pro mit dynamischen Bremslicht und eine einfach per Zug am Bremshebel aktivierbare Berganfahrhilfe, die das Zurückrollen des Motorrads an Steigungen verhindert. Über den mitgelieferten Codierungsstecker sind dann noch die Einstellungen „Dynamic Pro“ und „Enduro Pro“ abrufbar, die weitergehende individuelle Anpassungen an die gewünschte Fahrcharakteristik erlauben und im letzteren Fall auch das ABS am Hinterrad deaktiviert. Dabei lässt BMW dem Fahrer grundsätzlich Spielraum. So kann beispielsweise auch in der Standardeinstellung statt der hinterlegten Dämpfung „Road“ alternativ „Dynamic“ mit strafferer Federung gewählt werden.

Ebenfalls als Sonderausstattung ab Werk gibt es die nächste Generation des

elektronischen Fahrwerks Dynamic ESA, das nicht nur automatisch die Dämpfung dem Straßenbelag und dem Fahrstil anpasst, sondern auch gleich noch den Beladungszustand misst und beim Losfahren die hintere Federvorspannung automatisch darauf einstellt. Wer will, kann aber auch per Knopfdruck das Heck anheben (z.B. für den Geländeritt) oder absenken (für besseren Stand).

Die GS wirkt im Stand nach wie vor schwerer und wuchtiger als sie sich fährt. Eines ihrer Geheimnisse dürfte ihre überraschende Handlichkeit sein. Die wird nicht nur durch die neue ESA-Generation noch einmal gesteigert, sondern auch durch eine breitere Auswahl an Sitzhöhen und -varianten bis hin zur Fahrwerk tieferlegung. So bietet BMWs Zweirad-Bestseller nun für nahezu jeden Fahrer und jede Fahrerin das passende Package. Allüren irgendwelcher Art sind der R 1200 GS ohnehin fremd. Die automatische Dämpferanpassung beugt unliebsamen Überraschungen effektiver vor, und die Telelever-Führung bietet nach wie vor die beste Vorderrad-Rückmeldung, die wir kennen.

Und was auf der Straße funktioniert, das klappt auch offroad. Hier kann die Rallye alles noch ein bisschen besser als die Standardversion. Verlassen kann sich der GS-Nutzer auch abseits des Asphalts auf ein stimmiges Konzept. Vor allem der schon früh ausreichend Drehmoment liefernde Boxermotor hilft, sich auch in unwegsamem Terrain in erster Linie auf den Weg zu konzentrieren und sich keine großen Gedanken um den richtigen Gang machen zu müssen. Sollte dennoch ein Wechsel ratsam erscheinen oder nötig sein, so genügt beinahe schon allein leichtes seitliches Berühren des Schalthebels. Hier hat BMW schon mit der letzten Modellüberarbeitung zum August vergangenen Jahres die Schaltwalzenbetätigung und die Getriebewellen nochmals verfeinert.

Und wer angesichts der neuen Auswahl eine Qual spürt, der darf beruhigt sein. Die GS ist modular aufgebaut – und wenn es denn partout das absolut ansprechende Blau der Rallye sein muss, es aber eigentlich gar nicht ins Gelände gehen soll, dann lässt sich zum Beispiel auch diese Variante mit der zweigeteilten Tourensitzbank und dem höheren Windschild sowie dem fehlenden Hauptständer ausrüsten. (ampnet/jri)

Daten BMW R 1200 GS

Motor: 2-Zylinder-Boxer, 1170 ccm, luft-/wassergekühlt
Leistung: 92 kW / 125 PS bei 7750 U/min
Max. Drehmoment: 125 Nm bei 6500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: über 200 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 3,6 Sekunden
WMTC-Durchschnittsverbrauch: 5,0 l
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Kardan
Tankinhalt: 20 Liter
Sitzhöhe: 820–890 mm (Standard: 850/870 mm)
Gewicht: 244 kg (fahrbereit)
Bereifung: 120/70 R19 (vorne), 170/60 R17 (hinten)
Basispreis: 15 150 Euro

Bilder zum Artikel



BMW R 1200 GS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Rallye.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Rallye.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Rallye.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Rallye.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Rallye.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Rallye.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Rallye.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Rallye.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Rallye.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Rallye.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Rallye.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Rallye.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Rallye.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Rallye.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Exclusive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Exclusive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW R 1200 GS Exclusive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
