

Hubraum ist nicht immer alles

Im September 1993 – vor nunmehr sechs Jahren also – präsentierte BMW die R 1100 GS. Bis jetzt wurden über 38.000 Exemplare gebaut. Jetzt rundet BMW die GS-Reihe mit einer 850er Version nach unten ab. Welche ist die bessere GS?

Ein »Tourenfahrer«-Leser über die Qualitäten der BMW-GS-Modelle aufklären zu wollen, hieße wohl soviel wie Eulen nach Athen zu tragen. Im TF 3/99 noch hat die hubraumstärkste Enduro knapp den vielversprechenden Newcomer im Reise-Enduro-Bereich – die Honda Varadero – in die Schranken gewiesen. Kein Wunder also, daß die BMW seit ihrer Indienstellung stets einen Top-Platz in der hiesigen Zulassungsstatistik in Anspruch nimmt.

Nun, als Mitglied der TF-Testmannschaft hat man immer wieder mal die Gelegen-



Bis auf den Hubraum und den Preis gibt es keinen Unterschied zwischen den beiden GS-Versionen.

Irgendwie ist GS-Fahren immer so wie nach Hause zu kommen

heit, eine GS zu fahren. Und irgendwie ist es immer wieder so, als ob man nach Hause käme. Stimmt, die Enduro hat schier riesige Ausmaße, man braucht ja bald eine Stunde, um einmal drumherumzulaufen. Eine KTM LC4 Adventure zum Beispiel – eigentlich auch eine gestandene Groß-Enduro – wirkt fast wie ein Kindermotorrad daneben. Doch einmal aufgefressen verfliegt das Gefühl schnell, satte 270 Kilogramm durch die Gegend wuchten zu müssen. Die GS präsentiert sich ausgewogen wie kaum ein anderes Motorrad auf dem Markt. Was Wunder, daß ich mich um den Touren-Vergleichstest zwischen den beiden BMW-Modellen fast schon gerissen habe. Zwei dieser Brummer auf einmal – Herz, was willst du denn mehr?

Nun, optisch unterscheiden sich die beiden Varianten nur durch die Schriftzüge rechts und links auf dem Tank. Und auch die Modifikationen im Inneren halten sich in Grenzen. Bei der 850er kommen andere Kolben, Zylinder und Pleuel zum Einsatz. Außerdem ist die Endübersetzung im Kardantrieb kürzer: 11/37 statt 11/33. Damit sind die Unterschiede

auch schon aufgezählt. Auf die Motorleistung wirken sich die Modifikationen folgendermaßen aus: Während es die große GS bei 6750 Touren auf 80 PS Nennleistung bringt,

chen 34 Pferdchen ausgeliefert werden kann.

Doch lassen wir die beiden Boxer mal brummen. Beide springen spontan mit der ersten Anlasserdrehung an

und gehen sofort in einen stabilen Leerlauf über. Jan sitzt auf der 850er, ich auf der altbekannten 1100er. Die Kuppelung läßt sich extrem leicht ziehen, mit einem vernehmlichen Klacken rasten die ersten Gänge ein. Beim Einkuppeln dann spürt man einen leichten Schlag im Antriebsstrang, der allen BMW-Boxern gemein ist, aber keinerlei Bedeutung hat. Wie immer schiebt der dicke Boxer ab 4000 Touren mächtig ab, gönnt sich bei rund 5000 U/min eine kleine, kaum fühlbare Verschnauf-

Aufgeräumt und übersichtlich: Das FID kostet allerdings Aufpreis.



Telelever (ganz rechts) und Paralever (rechts) verleihen der GS ungewohnte, aber hervorragende Fahrwerks-Qualitäten.



schafft die 850er 70 PS bei 7500 U/min. In Sachen Drehmoment liegen die beiden Triebwerke weiter auseinander: 97 Nm bei 5250 Touren (1100 Kubik), verglichen mit 77 Nm bei 5000 U/min (850 Kubik). Von beiden Versionen gibt es übrigens je eine Leistungsvariante: Die große GS ist auch mit versicherungsgünstigen 78 Pferden zu haben, während die kleine auch mit einsteigerfreundli-



Der Fahrer mit der kleinen GS gibt nach der Kurve schneller wieder Gas.



Auch vollbeladen verliert die GS nichts von ihrer Handlichkeit.

pause, um dann um so vehementer zuzulegen. Bei ziemlich genau 6500 Touren läßt der Vorwärtsdrang spürbar nach, viel mehr als einen erhöhten Lärmpegel bringt höheres Ausdrehen nicht.

Vibrationen? Klar, untenherum schüttelt der Flat-Twin spürbar, GS-Einsteiger nervt zudem das fühlbare Rückdrehmoment des Boxers beim Gasgeben im Stand. Einmal in Fahrt, ist davon allerdings nichts mehr zu merken. Dafür aber um so mehr vom bereits vielfach zitierten Konstantfahrruckeln. Was das eigentlich ist?

Nun, die große GS wird bei konstanter, aber kleiner Gasgriffstellung – etwa bei einer

Die einstellbare Windschutzscheibe bietet bis Tempo 160 guten Windschutz.



Der Paralever reduziert die Aufstellmomente auf ein Minimum.



Ortsdurchfahrt mit 60 km/h im großen Gang – von alleine schneller und langsamer. Sie ruckelt unmotiviert vor sich hin, der Motor schiebt an und bremst gleich wieder ab. Beim Beschleunigen, Verzögern oder bei schneller Fahrt mit konstanter Geschwindigkeit tritt dieser Effekt nicht auf. Diese Beschreibung soll an dieser Stelle nicht kleinkariert wirken, die Ruckelei nervt tatsächlich ziemlich. Nach längerer Gewöhnung beginnt man



diesen Effekt zu »umfahren« – man rollt halt nicht mit niedriger Drehzahl und konstant kleiner Gasgriffstellung daher, sondern hält die GS immer ein bißchen unter Zug. Viele GS-Besitzer werden dieses lästige Phänomen nach einiger Zeit kaum noch registrieren.

Dieses Konstantfahrruckeln ist um so nerviger, als die 850er beweist, daß es auch ohne geht. Die hubraumkleinere Variante kennt die Ruckelei nämlich gar nicht. Überhaupt sieht Jan auf der 850er äußerst zufrieden aus. Er weiß dann beim ersten Kaffeestopp auch prompt von einem sehr ausgewogenen Triebwerk zu berichten. Die kleinere Variante beginnt ebenfalls bei rund 4000 Touren lebendig zu werden, schwingt sich ab 5000 Umdrehungen zu einem kleinen Zwischenhoch auf und erreicht bei knapp 7000 U/min seinen Leistungszenit. Auffällig ist, daß der kleinere Motor auch jenseits der Nenndrehzahl – 7000 Touren – noch weiter verwertbare Leistung bringt und locker bis 8000 U/min dreht. Dabei läuft der 850er ausgesprochen ruhig, kennt die manchmal derben Vibrationen der großen Variante überhaupt nicht. Fazit: Jan hat überhaupt kein

Der 850er kennt die Vibrationen des großen Boxermotors nicht

Problem, an mir und der dicken GS dranzubleiben.

Warum aber ist von den zehn Pferden Leistungsunterschied und dem noch größeren Drehmoment-Manko der 850er gegenüber der 1100er im Fahrbetrieb fast nichts zu spüren? Ein Blick auf die Leistungskurven in Zusammenhang mit der Endübersetzung gibt Antwort. Bei gleichem

**Die 850er dreht
bei gleichem
Tempo etwa 500
Touren höher**

Tempo dreht der 850er-Boxer im gleichen Gang etwa 500 Touren höher als der 1100er, was den Leistungsunterschied zwischen den beiden Motoren von nominell zehn auf faktisch kaum fünf Pferde reduziert. Beispiel: Die 1100er leistet bei 5000 Touren knapp über 60 PS, während die gleichschnelle 850er zum gleichen Zeitpunkt etwa 5500 U/min macht und dabei knapp unter 60 PS abgibt. Bei Vollgas wohlge-merkt, im Teillastbetrieb – also mit zum Beispiel halb geöffnetem Gasgriff – nähert sich die Leistungsabgabe noch weiter an. Dazu kommt noch die Tatsache, daß sich der kleinere Boxer bei höheren Drehzahlen offensichtlich wohler fühlt als die hubraumstärkere Version. Vom Gefühl her jedenfalls ist das etwas höhere Drehzahlniveau kein Nachteil.

Das gilt – etwas überraschend – auch für den Spritverbrauch. Bei stets gemeinsamer Fahrt kommt die 850er mit konstant einem halben Liter weniger Super pro 100 Kilometer aus – ein weiterer Hinweis auf die gelungene Gesamtkonzeption des kleineren Boxer-Triebwerks. Bei gleichem Tankinhalt von 25 Litern kommt der 850er-Reiter pro Tankfüllung also stets rund 30 Kilometer weiter.

Auf der Autobahn wandelt sich das Bild schließlich dann doch noch: Hier kann die 850er der großen GS nur hinterherschauen – auch wenn sie sie noch einigermaßen lange im Blickfeld halten kann. Sie verliert in Sachen Topspeed knapp zehn km/h auf die 1100er – nicht unbedingt der Rede wert angesichts der Tatsache, daß es den Fahrer hinter



Labor-Versuch

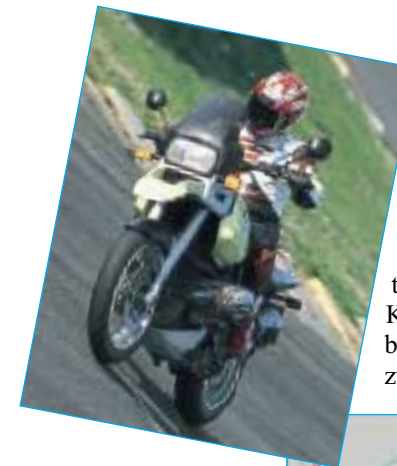
Anlässlich des GS-Vergleichs begaben sich die TF-Tester auf ungewöhnliches Terrain. Als Teststrecke für die Fahrleistungsermittlung wählten wir die französische Rennstrecke Val di Vienne südlich von Poitiers. Warum wir Tourenmotorräder auf der Rennstrecke bewegt haben? Nun, für uns stellt der Rundkurs eine Art Labor dar, das Runde für Runde gleiche Bedingungen bietet, keine Gefahren in Form von Gegenverkehr oder anderen Verkehrsteilnehmern bereithält und so eine faire Bewertung der beiden BMWs ermöglicht.

Zur Ermittlung der Fahrleistungen wurden die beiden Enduros mit unserem Data-Recording-System von 2D ausgestattet. In diesem Fall verwendeten wir Sensoren für die Geschwindigkeit, für die Drehzahl und die Drosselklappen-Stellung. Bei der Auswertung kann man ermitteln, in welchem Gang der Fahrer jeweils unterwegs war, wann er in einer Kurve das Gas aufgedreht hat, wann geschaltet wurde. Die Werte beider Enduros lassen sich übereinanderlegen, so daß ein direkter Vergleich beider Motorräder möglich wird.

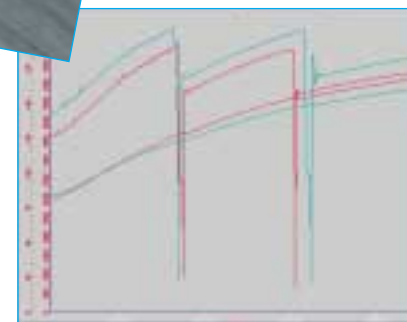
Die Ergebnisse sind recht interessant. Zum Beispiel stellt sich schnell heraus, daß die beiden BMWs trotz unterschiedlicher Übersetzung und

Leistung an jeder Stelle der Rennstrecke im gleichen Gang bewegt wurden. Sogar die Schaltpunkte auf den Geraden waren identisch.

Eine Überraschung gab's bei der Auswertung der Rundenzeiten: Die 850er erwies sich auf dem winkligen Kurs bei gleicher Bereifung als einen Hauch schneller, was die Tester auf die harmonischere Leistungsentfaltung zurückführten, die es ermöglicht, am Kurvenausgang immer ein bißchen früher ans Gas gehen zu können als mit der 1100er.



**Ungewöhnliches Bild:
mit der GS auf der
Rennstrecke. Bei der
Aufzeichnung rechts
erkennt man, daß die
850er (blau) etwa 500
Touren höher dreht
als die 1100er (rot).**



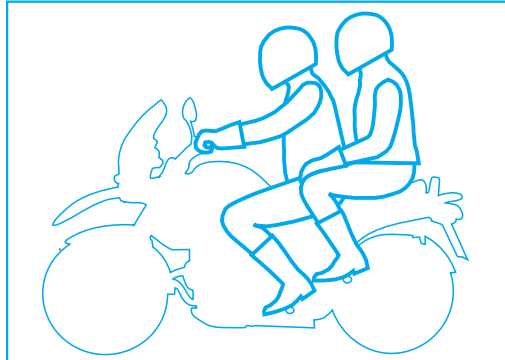
**Aufzeichnung der
Gasgriffstellung: Der
Fahrer auf der 850er
(blau) geht ausgangs
der Kurve ein bißchen
früher ans Gas als der
auf der 1100er (rot).**





Motor (Daten für 850 GS in Klammern): Leistung 59 kW (80 PS) bei 6750 U/min (52 kW (70 PS) bei 7500 U/min), max. Drehmoment 97 Nm bei 5250 U/min (77 Nm bei 5000 U/min), Hubraum 1085 cm³ (848 cm³), Bohrung x Hub 99 x 70,5 mm (87,5 x 70,5 mm), Verdichtungsverh. 10,3:1, luft-/ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxer-Motor, vier Ventile pro Zylinder, über je eine hochliegende, kettengetriebene Nockenwelle gesteuert (hc), elektronische Saugrohr-Benzineinspritzung (Bosch Motronic), geregelter Dreiwege-Katalysator, Naßsumpschmierung, Batterie 12 Volt/19 Ah, 700-Watt-Lichtmaschine, Elektrostarter

Die GS bietet Platz und Komfort für beide Besatzungsmitglieder. Die Knie müssen allerdings stark gebeugt werden.



Stahlflex-ABS

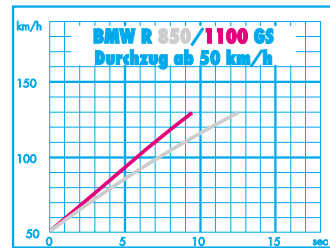
Die Firma Krontec aus Neutraubling (09401/703062) hat für alle BMW-ABS-Modelle (Typ 2) stahlarmierte Bremsleitungen neu im Programm. Der TÜV-geprüfte GS-Satz kostet 250 Mark und bietet neben einem exakteren Druckpunkt ein Plus an Dosierbarkeit.



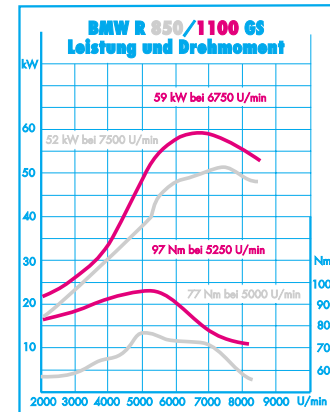
Kraftübertragung: Primärtrieb über Zahnräder, Sekundärtrieb über Kardanwelle, mech. betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe
Fahrwerk: Gitterrohrrahmen, Motor mittragend, vorn Telelever mit einem Federbein, 35 mm Standrohrdurchmesser, 190 mm Federweg, Federbasis fünffach verstellbar, hinten Zweigelenk-Einarmschwinge mit Zentral-

federbein, 200 mm Federweg, Federbasis und Zugstufendämpfung stufenlos einstellbar, Kreuzspeichenräder, Felgenreöße vorn 2.50 x 19, hinten 4.00 x 17, Serienbereifung Metzeler Enduro 4, vorn 110/80-R 19, hinten 150/70-R 17, vorn Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsätteln, 305 mm Durchmesser, hinten Einzelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmattel, 276 mm Durchmesser

Maße und Gewichte: Gesamtlänge 2220 mm, Radstand 1509 mm, Nachlauf 115 mm, Lenkkopfwinkel 64 Grad, Lenkerbreite 810 mm, Sitzhöhe 840 - 860 mm, Sitzbanklänge 720 mm, Gewicht fahrfertig 243 kg, zulässiges Gesamtgewicht 450 kg, Zuladung 207 kg, Tank 25 l



Die Leistungskurven der GS unterscheiden sich stärker, als der Fahrindruck erwarten läßt.



Aufgeräumt: Das Bordwerkzeug der GS-Modelle (oben) präsentiert sich vollständig und von guter Qualität. Der Rechner der Einspritzanlage, Batterie und das ABS-Steuergerät befinden sich unter dem voluminösen 25-Liter-Tank (unten).



Garantie:

ein Jahr ohne km-Begrenzung

Wartungsintervalle:

Inspektion alle 10.000 km
Ölwechsel alle 10.000 km
Ventilspiel alle 10.000 km



Bei normaler Landstraßenfahrt sind die Unterschiede zwischen den beiden GS-Modellen verschwindend gering, obwohl der große Motor doch vor allem in Sachen Drehmoment die Nase vorn hat.

der weit vorn angebrachten Scheibe ab 160 Sachen sowie so gehörig hin und her beutelt. Der geregelte Dreiwege-Kat gehört übrigens sowohl bei der kleinen GS als auch bei der 1100er zur Serienausstattung.

Wie oben schon angemerkt unterscheiden sich die beiden GS in Sachen Fahrwerk und Ausstattung nicht. Bekannte GS-Qualitäten demzufolge al-

so auch bei der 850er. Trotz des recht hohen Gewichts von fast 270 Kilogramm – mit vollem Tank, Koffern, ABS – läßt sich die Groß-Enduro wie das vielbeschworene Fahrrad um die Ecken scheuchen. So mancher Mochteger-Superbiker dürfte auf der Landstraße schon einer gut gefahrenen GS in den Edelstahlauspuff geguckt haben.

Meßwerte:	BMW R 850 GS	BMW R 1100 GS
Höchstgeschwindigkeit:		
solo	185 km/h	196 km/h
zwei Personen	178 km/h	188 km/h
Durchzug 50 - 120 km/h: (im höchsten Gang)		
solo	10,3 s	8,0 s
zwei Personen	11,9 s	9,9 s
Benzinverbrauch (Super):		
Landstraße:	5,9 l/100 km	6,3 l/100 km
Autobahn (130):	6,2 l/100 km	6,8 l/100 km
Reichweite (Landstr.):	423 km	396 km
Reichweite (Autobahn):	408 km	367 km
Kosten:		
Preis: (inklusive Nebenkosten)	19.230 DM	19.880 DM
Versicherung (HDI): (für ein Jahr nur Haftpflicht)	268,00 DM	436,80 DM
Steuer (für ein Jahr):	122,48 DM	158,40 DM



Dieses ausgesprochen agile Fahrverhalten steht den nackten Zahlen in den technischen Daten eigentlich entgegen: 1505 Millimeter Radstand, 113 Millimeter Nachlauf und ein recht flacher Lenkwinkel von 64 Grad weisen eigentlich auf eine eher sture Fuhre hin. Was jedoch bei der Interpretation solcher Zahlen vergessen wird, ist der Motor. Der Boxer-Twin mit einer längs ein-

Die Kurbelwelle setzt der Handlichkeit keine Kräfte entgegen

gebauten Kurbelwelle setzt der Handlichkeit der Maschine nämlich keinerlei Hemmnisse in Form von Kreiselkräften entgegen, wie das zum Beispiel die quer rotierenden Wellen bei Varadero und Africa Twin oder Triumph Tiger tun. Die längs eingebaute Welle verleiht wohl auch der mächtigen Moto Guzzi Quota ihre angesichts der gewaltigen Optik unerwartete Handlichkeit.

Auch die Federungsqualitäten können nach wie vor überzeugen: Die GS bietet vorn 190 mm Federweg, hinten 200 Millimeter. Damit gleitet sie selbst über drittklassige Landstraßen hinweg wie ein fliegender Teppich. Als ausgesprochen stabil auf der Bremse erweist sich wieder

einmal das einzigartige Telelever-System vorn, das die Bremskräfte von der Federung weitgehend abkoppelt. Damit schluckt die GS auch bei einer Vollbremsung Bodenwellen und Schlaglöcher noch sehr sauber, während konventionelle Gabeln da häufig schon weit im progressiven Bereich herumstampeln.

Apropos Bremse: Die GS-Anlage kommt so langsam in die Jahre. Verglichen mit moderneren Enduros stimmt weder die Bremsleistung noch die Dosierbarkeit. Besonders bei hohem Tempo und voller Beladung werden die Bremswege recht lang, die Anlage bei trockener Straße in den ABS-Regelbereich zu bringen ist fast nicht möglich. Nervig – und das betrifft jetzt die Dosierbarkeit – ist der bei aktivem ABS schwankende Druckpunkt. Der

Bei eingeschaltetem ABS ist der Druckpunkt nicht konstant

liegt normalerweise recht dicht vor dem Lenker, nur wenn ein, zweimal kurz hintereinander verzögert wird, wandert der Druckpunkt in gewohnte Bereiche etwa zwei Finger vor dem Lenker. Besserung brachte da ein Satz Stahlflex-Leitungen von Krontec, den wir versuchsshalber an der 1100er GS montierten. Die Dosierbarkeit verbesserte sich leicht, auf die Bremsleistung hatte diese Modifikation keinen Einfluß. Die Krontec-Leitungen gibt es übrigens mit TÜV für beide GS-Modelle.

Welche GS ist denn nun die bessere? Ganz pauschal läßt sich diese Frage kaum beantworten. Denn die kleinere 850er hat verglichen mit der 1100er durchaus ihre Vorzüge. Und die beschränken sich beileibe nicht auf den geringen Preisunterschied von 650 Mark. Da ist zum einen die deutlich bessere Laufkultur und der niedrigere Benzinverbrauch. Andererseits kann sie mit der großen GS leistungsmäßig zwar einigermaßen mithalten, erreicht aber nicht deren Souveränität in Sachen Durchzug zum Beispiel. Hätte ich die Wahl zwischen unseren beiden Testmaschinen, würde ich sie vielleicht von der Farbe abhängig machen.

Wolfgang Zeyen



Illustration: Simon Roberts

EIGNUNGSTEST

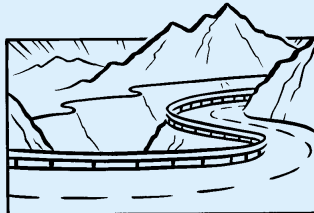
BMW R 850 GS

BMW R 1100 GS



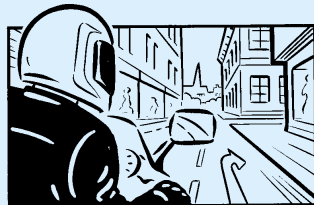
LANDSTRASSE:
drehfreudiger Motor, gemessen am Gewicht sehr handliches Fahrwerk, feinfühliges Televator, integriertes Sitzen
SEHR GUT

LANDSTRASSE:
kraftvoller Motor, gemessen am Gewicht sehr handliches Fahrwerk, feinfühliges Televator, integriertes Sitzen
SEHR GUT



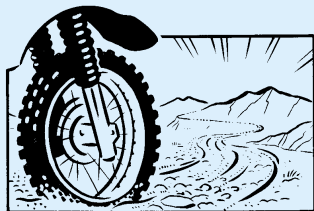
BERGSTRASSE:
drehfreudiges Triebwerk, spielerisches Handling, unpräzises Getriebe, standfeste Bremsen
GUT

BERGSTRASSE:
sehr kräftiges Triebwerk, spielerisches Handling, unpräzises Getriebe, standfeste Bremsen
GUT



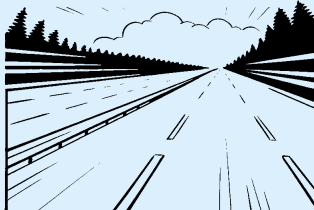
STADTVERKEHR:
geschmeidiger Motorlauf bei Konstantdrehzahl, höhenverstellbare Sitzbank, handlich, Haupt- und Seitenständer
GUT

STADTVERKEHR:
geschmeidiger Motorlauf bei Konstantdrehzahl, höhenverstellbare Sitzbank, handlich, Haupt- und Seitenständer
BEFRIEDIGEND



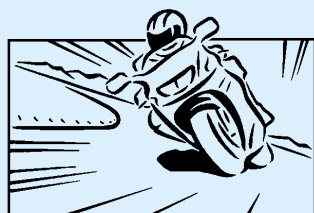
SCHOTTERPISTE:
hohes Gewicht, gutes Handling, Federelemente bei hartem Einsatz überfordert, viel Bodenfreiheit
GUT

SCHOTTERPISTE:
hohes Gewicht, gutes Handling, Federelemente bei hartem Einsatz überfordert, viel Bodenfreiheit
GUT



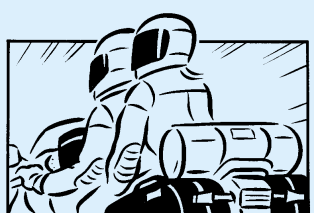
AUTOBAHN:
gute Fahrleistungen, souveräner Geradeauslauf, wirksamer Wind- und Watterschutz, ABS-Option
BEFRIEDIGEND

AUTOBAHN:
sehr gute Fahrleistungen, souveräner Geradeauslauf, wirksamer Wind- und Watterschutz, ABS-Option
GUT



SPORTLICHE FAHRWEISE:
drehfreudiger Motor, ausreichend straff abgestimmtes Fahrwerk, hohe Schräglagenfreiheit, unpräzises Getriebe
GUT

SPORTLICHE FAHRWEISE:
antrittstarker Motor, straff abgestimmtes Fahrwerk, hohe Schräglagenfreiheit, unpräzises Getriebe
GUT



SOZIUSTAUGLICHKEIT:
gutes Platzangebot, bequeme Sitzposition, Sitzbankstufe verhindert Fahrerkontakt, Koffer stören nicht
GUT

SOZIUSTAUGLICHKEIT:
gutes Platzangebot, bequeme Sitzposition, Sitzbankstufe verhindert Fahrerkontakt, Koffer stören nicht
GUT