

## Die neue GS: Darf's etwas mehr sein?

Still und heimlich hat BMW Hand an die GS gelegt und die Groß-Enduro in vielen Details verfeinert. Der Hersteller spricht nur von einem Facelifting. Wir sind uns da nicht so sicher und haben noch einmal die 1100er GS als Sparringspartner aktiviert.

Das passiert nicht oft: Da führt ein Motorrad hausintern die Hitliste an, plaziert sich besser denn je in den Top Ten der Zulassungsstatistiken und wird von jetzt auf gleich abgelöst. Am 23. August, also direkt nach den Werksferien, laufen in Berlin die Bänder

für die neue R 1150 GS an. Am 11. September werden dann die ersten Modelle im Handel erwartet. Die 1100er hat nach sechs Jahren und mehr als 45.000 Einheiten ausgedient.

Das ist hart und trifft auch uns auf dem falschen Fuß. Daß die GS überarbeitet wird, hatten wir nicht auf unserer Rech-

nung. Nicht umsonst schicken wir die 1100er zuletzt recht regelmäßig ins Rennen: zuerst gegen Hondas Varadero (TF 2/99) und dann zum hausinternen Vergleich mit der guten 850er

(TF 5/99), die übrigens unverändert im Programm bleibt. Um nicht wieder ganz von vorn anzufangen, haben wir uns noch einmal die »alte« 1100er geschnappt, um in letzter Instanz die Frage nach der besten GS endgültig zu beantworten.

Der Plan für ein neues Gelände- und Straßenmotor-

rad ist in der Münchner Chefetage recht kurzfristig gefallen. Genauer gesagt im März '97, quasi als direkte Reaktion auf Hondas sehr konkrete Pläne, eine Reise-Enduro zu entwickeln. Die Strategie: Der V2 von Honda darf sich erst einmal an der alten GS abarbeiten und wird dann kurze Zeit

später mit dem Nachfolger konfrontiert. Schon nach den ersten Vergleichen war klar: Die 1100er wird von Varadero und Tiger nicht degradiert – die Abstände sind jedoch denkbar knapp. Grünes Licht also für das GS-Projekt 2000 und eine frühe Präsentation der

1150er, die medienwirksam ins Sommerloch fällt. Bis hierhin eine perfekte Inszenierung: Aber ist die Neue wirklich besser? Sie ist auf jeden Fall – obwohl neu gezeichnet – direkt als BMW auszumachen. Das liegt nicht so sehr am

Boxermotor, mehr schon an der Handschrift von David Robb, der die Front wieder einmal sehr individuell und doch unverwechselbar gestaltet hat. Dazu werden neue Farben gereicht: Nachtschwarz, Titansilber-Metallic und Mandarin sind die Wortschöpfungen des 2000er Jahrgangs. Wir lieben



*Etwas schöner: Das neue Design der GS kommt besser an. Ab September in Mandarin (r.), Nachtschwarz oder Titansilber-Metallic beim Händler.*



uns das Silber mit einer trinidadroten Sitzbank kombinieren.

Gelungen ist nun der Übergang vom Tank zum verkürzten Schnabel, der jetzt die vorderen Blinker aufnimmt und wie aus einem Guß wirkt.

Wer darüber hinaus



*Einfach heller: Der neue Doppelscheinwerfer mit Ellipsoid-Technik für das Abblendlicht leuchtet die Straße deutlich besser aus.*

## Die Neuerungen gehen einher mit einer dezenten Preiserhöhung

Unterschiede herausarbeiten möchte, muß schon näher treten. Die Auspuffkrümmer sind neu verlegt, der Endschalldämpfer verkürzt, und das Telelever-Design der S kommt zum Einsatz. Auffällig sind außerdem die schlanke Fußrastenplatte, das neu gestaltete Cockpit und die bunten Lenkerarmaturen – während die inneren Wertsteigerungen zunächst verborgen bleiben.

Die Neuerungen gehen einher mit einer dezenten Preiserhöhung von 490 Mark. So durchbricht die neue GS die Schallmauer von 20.000 Mark und landet inklusive Nebenko-

*Dezent kürzer: Der Entenschnabel dürfte nun nicht mehr zu endlosen Pro- und Kontra-Debatten führen. Er sorgt weiterhin für den nötigen Abtrieb am Vorder- und kanalisiert die Luftzufuhr zum Ölkühler.*

*Komplett anders: Das Telelever aus der sportlichen S baut nicht nur leichter, es spricht sensibler an und macht auch mehr her.*

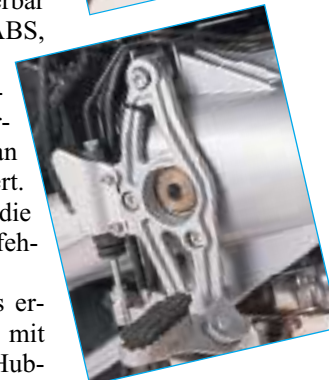
*Viel stabiler: Heckrahmen, Getriebegehäuse und Fußrastenplatte als neue Einheit (u.).*

sten bei 20.396 Mark. An Zubehör-Umfang und -Preisgestaltung wird sich laut Hersteller nichts ändern. Lieferbar sind also unter anderem ABS, heizbare Lenkergriffe, Kofferhalter plus Seitenkoffer und das Fahrer-Informationssystem, allesamt an unserer Test-GS montiert. Derart ausgestattet klettert die unverbindliche Preisempfehlung auf 23.852 Mark.

Dafür darf man einiges erwarten. Der Vieventiler mit nunmehr 1130 Kubik Hubraum ist – soviel vorweg – das Beste, was der GS-Rahmen je aufgenommen hat. Dabei mußte noch nicht einmal großartig entwickelt werden. Die Bohrung wurde mit 70,5 Millimetern beibehalten und le-



*Spürbar fülliger: Bei gleicher Bohrung stieg der GS-Hub erstmals auf 101 Millimeter an. Gleichzeitig wurden die Auspuffkrümmer von 38 auf 45 Millimeter im Durchmesser erhöht und über ein Interferenzrohr (o.) miteinander verbunden.*



*Irgendwie anders: Das neue Cockpit (u.) wirkt jetzt übersichtlicher – ohne das Fahrer-Informationssystem (Zubehör) auf der linken Seite aber auch nicht ganz schlüssig.*

*Deutlich satter: Mit dem kompakten Endschalldämpfer tönt die GS viel kräftiger.*



dinglich der Hub auf 101 Millimeter erhöht. Aus den Regalen griff man sich die Zylinder der R 1200 C sowie Zylinderköpfe und Kurbelwelle der sportlichen S. Allein die Nockenwellen wurden zwecks besserer Füllung neu geformt.

Der Baukasten-Motor verläßt das Werk mit 85 PS Leistung und einem maximalen Drehmoment von 98 Newtonmetern. Der Leistungsprüfstand attestiert dem luftgekühlten Boxer diese Werte ziemlich exakt. Laut BMW ist die neu verlegte Auspuffanlage aus verchromtem Edelstahl mit den beiden im Durchmesser gewachsenen Krümmern und dem kurzen Endschalldämpfer in erster Instanz für den satten Drehmomentverlauf verantwortlich. Im Endeffekt darf man aber bei einem Plus von 45 Kubik keinen Quantensprung in Sachen Fahrleistungen erwarten.

Die Qualitäten des neuen Boxers liegen auf einem anderen Niveau: Er läuft einfach wunderschön rund, hängt sehr feinfühlig am Gas und kennt das Phänomen des Konstantfahrruckelns nur noch im Ansatz. Die neue Art von Laufkultur ist im wesentlichen auf die schnellere Rechnerleistung

## Die Unterschiede auf einen Blick

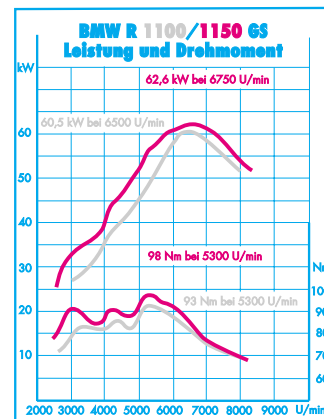
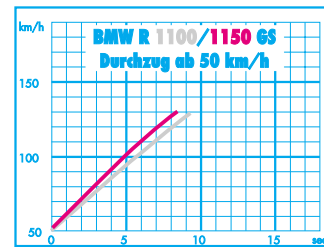
	GS 1150	GS 1100
<b>Motor:</b>		
Hubraum	1130 cm <sup>3</sup>	1085 cm <sup>3</sup>
Leistung	85 PS bei 6750 U/min	80 PS bei 6750 U/min
Drehmoment	98 Nm bei 5250 U/min	97 Nm bei 5250 U/min
Einspritzung	Motronic MA 2.4	Motronic MA 2.2
Getriebe	Sechsganggetriebe	Fünfganggetriebe
Kupplung	hydr. Betätigung	mech. Betätigung
Batterie	12 Volt/14 Ah	12 Volt/ 19 Ah
Lichtmaschine	600 Watt	700 Watt
Auspuffanlage	Zwei-in-zwei	Zwei-in-eins
<b>Fahrwerk:</b>		
Telelever	leichtere Version der R 1100 S, neue Abstimmung	
Paralever	kürzere und schlankere Version, neue Abstimmung	
Bremse vorn	Sintermetallbeläge	organische Beläge
Gewicht*	262 Kilogramm*	257 Kilogramm*
<b>Sonstiges:</b>		
Radabdeckung vorn	kürzerer Schnabel	
Cockpit	höhere, verstellbare und abnehmbare Verkleidungsscheibe	
Scheinwerfer	Doppelscheinwerfer	Einzelscheinwerfer
Lenkerarmaturen	neue Version der R 1100 S	
Lenkerbreite	903 mm	890 mm
Sitzbank	neuer Schaum	

\* inklusive Zubehör





190 mm Federweg, Federbasis fünffach verstellbar, hinten Zweigelenk-Einarmschwinge mit Zentralfederbein, 200 mm Federweg, Federbasis und Zugstufendämpfung stufenlos einstellbar, Kreuzspeichenräder, Felgenreife vorn 2.50 x 19, hinten 4.00 x 17, Serienbereifung Metzeler Tourance (Enduro 4), vorn 110/80R19 59H, hinten 150/70R17 69H, vorn Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsätteln, 305 mm Durchmesser, hinten Einzelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel, 276 mm Durchmesser, ABS gegen Aufpreis



**Umbau: Plus an Drehmoment im unteren Segment – Spitzenleistung fast identisch.**

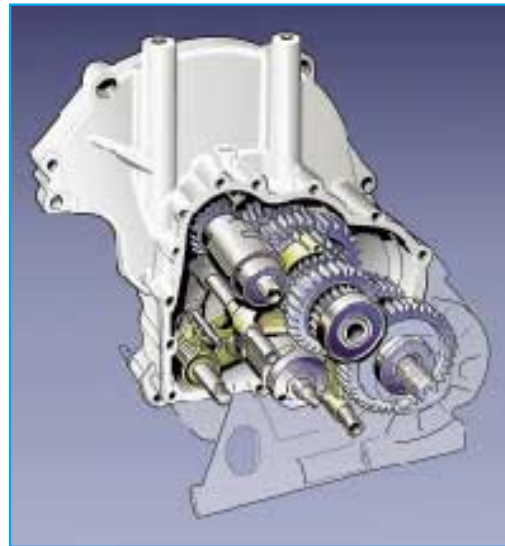
**Maße und Gewichte:** Gesamtl. 2196 mm, Radstand 1509 mm, Nachlauf 115 mm, Lenkkopfwinkel 64 Grad, Lenkerbreite 840 (820) mm, Sitzhöhe 840 - 860 mm, Gewicht\* 262 (257) kg, zul. Gesamtgewicht 460 (450) kg, Tank 22,1 (25 l)

**Garantie:** ein Jahr ohne km-Begrenzung  
**Wartungsintervalle:**  
 Inspektion alle 10.000 km  
 Ölwechsel alle 10.000 km  
 Ventilspiel alle 10.000 km

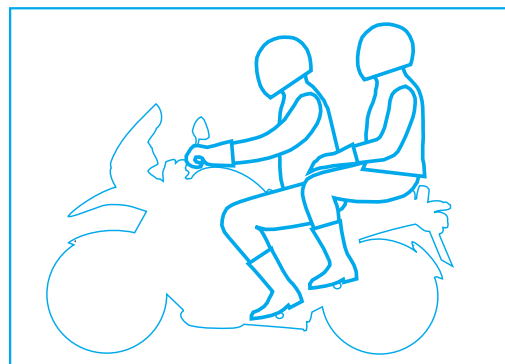
\*inkl. Zubehör

**Motor (Daten für 1100 GS in Klammern):** Leistung 62,5 kW (85 PS) bei 6750 U/min (59 kW/80 PS bei 6750 U/min), max. Drehmoment 98 Nm bei 5250 U/min (97 Nm bei 5250 U/min), Hubraum 1130 cm<sup>3</sup> (1085 cm<sup>3</sup>), Bohrung x Hub 101 x 70,5 mm (99 x 70,5 mm), Verdichtungsverh. 10,3:1, luft/ölkühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxer-Motor, vier Ventile pro Zylinder, über je eine hochliegende, kettengetriebene Nockenwelle gesteuert (hc), elektronische Saugrohr-Benzineinspritzung Motronic MA 2.4. (MA 2.2.), geregelter Dreiwege-Katalysator, Naßsumpfschmierung, Batterie 12 Volt/14 Ah (12 Volt/19 Ah), 600-Watt-Lichtmaschine (700 Watt) Elektrostarter  
**Kraftübertragung:** Primärtrieb über Zahnräder, Sekundärtrieb über Kardanwelle, mech. betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe (Fünfganggetriebe)  
**Fahrwerk:** Gitterrohrrahmen, Motor mittragend, vorn Telelever mit einem Federbein, 35 mm Standrohrdurchmesser,

**Neubau:** Telelever und Paralever sind leichter und komfortabler abgestimmt. Das Sechsganggetriebe kommt mit neuer Primärübersetzung.



**Altbau:** Die GS bietet beiden Passagieren aufrechte Sitzpositionen und ausreichend viel Platz.



**Mit kurzem Schnabel, neuem Cockpit und vielen technischen Feinheiten möchte die neue GS die Erfolgsstory der 1100er fortführen.**

der Motronic MA 2.4. zurückzuführen, die schon in der S zu überzeugen wußte.

Was der Fahrzeugschein unter Kennziffer sechs aber bereits andeutet, bestätigen die Meßfahrten: Die rote 1100er zieht dem silbernen Newcomer bei voll geöffneten Drosselklappen auf und davon. So als ob sie die letzten Reserven noch einmal mobilisiert, um der Neuen zu zeigen, daß die Zeit für eine Wachablösung noch nicht reif ist. Mit 199 Stundenkilometern haben wir hier ein besonders schnelles GS-Exemplar erwischt. Der Rollenprüfstand bescheinigt denn auch 83 PS bei leichten Einbußen im Drehmoment. Für die höhere Endgeschwindigkeit dürfte die kleinere Verkleidungsscheibe verantwortlich zeichnen und vielleicht der Umstand, daß der schmalere Schnabel weniger Abtrieb am Vorderrad erzeugt und somit den Rollwiderstand verringert. Dafür spricht auch die Tatsache, daß sich die 1150er bei hohen Geschwindigkeiten deutlich stabiler gibt und selbst mit Koffern keinerlei Tendenzen zum Pendeln zeigt.

Bei den Fahrleistungen registrieren wir ein geringfügig besseres Sprintvermögen der Neuen und ein Plus an Elastizität zumindest dann, wenn die fünfte Fahrstufe gewählt



**Wir registrieren ein geringfügig besseres Sprintvermögen**

wird. Dieser Vergleich hinkt zwar ein wenig, aber die Gesamtübersetzungen im Fünften liegen bei beiden GS-Modellen näher beisammen. Die Drehmomentkurven zeigen deutlich auf, daß der 1150er-Motor gerade im unteren Bereich zwischen 3- und 5000 Touren deutliche Vorteile einführt – der alte GS-Motor aber nach oben raus ein wenig spritziger wirkt. Wer in der neuen Schaltbox den letzten Gang einlegt, senkt die Drehzahl bei hohem Tempi um stolze 1500 U/min ab. Ein echter Overdrive also – im fünften wird beschleunigt, im sechsten wird genossen. Das hört sich bei höheren Geschwindigkeiten nicht nur besser an, das schont auch den Motor und die eigenen Nerven. So stehen bei 140 km/h etwas über 4000 Touren an. Wer Vollgas unterwegs ist, muß die GS nun nicht länger in die Nähe des Begrenzers quälen. Außerdem dürfte die neue Schaltbox dank kürzerer Primärübersetzung weniger anfällig sein.

Die Schaltarbeit im neuen Getriebe ist indes nicht leichter geworden. Die Wege sind immer noch lang, und wer nicht ordentlich arbeitet, landet auch schon mal zwischen den Gängen. Allein die Kupplungsbetätigung geht jetzt dank der Hydraulik einen Tick

Meßwerte:	BMW R 1100 GS	BMW R 1150 GS
Höchstgeschwindigkeit:		
solo	199 km/h	197 km/h
zwei Personen	188 km/h	187 km/h
Durchzug 50 - 120 km/h: (im fünften Gang)		
solo	8,0 s	7,0 s
zwei Personen	9,9 s	9,1 s
Benzinverbrauch (Super):		
Landstraße:	6,0 l/100 km	6,3 l/100 km
Autobahn (130):	6,6 l/100 km	6,5 l/100 km
Reichweite (Landstr.):	416 km	350 km
Reichweite (Autobahn):	378 km	340 km
<b>Kosten:</b>		
Preis: (inklusive Nebenkosten)	19.879 DM	20.369 DM
Versicherung (HDI): (für ein Jahr nur Haftpflicht)	455,20 DM	455,20 DM
Steuer (für ein Jahr):	158,40 DM	165,60 DM



einfacher und präziser von der Hand.

Am Ende der Motorwertung wird das Plus an Laufkultur doch noch recht teuer erkauft: Auf 100 Kilometern unserer gemischten Verbrauchsstrecke pumpten die Einspritzventile 6,9 Liter in die Brennräume und damit exakt einen halben Liter mehr als bei der 1100er, die die gleiche Strecke unter identischen Lastzuständen zurücklegen mußte. Fakt ist aber, daß der Motor auch sehr sparsam gefahren werden kann. Minimalverbräuche von 4,5 Litern sind nicht selten – maximal sind wir auf 7,6 Liter gekommen.

Am GS-Arbeitsplatz hat sich ebenfalls einiges geändert. Der Lenker ist aufgrund der neuen Armaturen etwas in die Breite gegangen (plus 13



**Neue Mischung:**  
Die Brembo-Kolben greifen nun auf Sintermetallbeläge und verzögern spürbar besser.



**Beste Basis:** Das Handrad für die Federvorspannung ist noch besser zugänglich – die Zugstufendämpfung am Federbein unten bleibt.

**Schlechter Scherz:** der neue Choke (u.).



kerarmaturen nerven die schwergängige Blinkerrückstellung, der versteckte Choke und die nicht glücklich platzierte Hupe.

Zu den ganz erfreulichen GS-Maßnahmen zählt die Fahrwerkskur.

Vorn und hinten ist die Enduro nun deutlich komfortabler gefedert. Wie kann man eine sänftenartige GS verbessern? Nun, vorn wurden die ungefeder-

te (13 mm), und ein neuer Sitzbankschaum verspricht ein Mehr an Komfort. Das dreifach verstellbare Windschild hinterläßt dagegen einen eher zwispaltigen Eindruck. Die Verwirbelungen im Helmbereich sind leider geblieben – nur der Windschutz im Bereich des Oberkörpers hat zugenommen. Wer's ganz ohne mag, kann das Windschild jetzt auch abnehmen. Bei den Len-

**Gute Wahl:**  
die neue Metzeler-Serienbereifung.

**GS-Evolution:**  
gelungene Modellpflege.



ten Massen reduziert und das Ansprechverhalten mit einer neuen Abstimmung verbessert. Hinten greift ein neues Federbein an eine kürzere Schwinge (wegen längerem Sechsganggetriebe) und läßt das Heck noch viel souveräner über Bodenwellen hinweggleiten. Kleines Handicap dieser Auslegung: Die alte GS fühlt sich während der Kurvenfahrt ein wenig direkter und präziser an.

Das Bremsen-Kapitel geht wiederum ohne Wenn und Aber an die Neue. Von außen haben sich die Vierkolben-Sättel im Vorderrad nicht verändert, im Innern drücken die Kolben jetzt aber auf Sintermetall-Bremsbeläge. Kleine Maßnahme mit großer Wirkung, denn die GS wird nicht nur spürbar besser verzögert, sondern sie wandert nun auch nicht mehr so extrem im Druck-

punkt. Letzteres ist wohl darauf zurückzuführen, daß die Bremsleitungen im Bereich des Telelevers und des Hauptbremszylinders laut BMW »leicht« verändert wurden.

Ein gutes Motorrad verdient auch gute Reifen, die mit den neuen Metzeler Tou-

## Das Gesamtgewicht wurde vorsichtshalber um zehn Kilogramm erhöht

rance ohne Frage montiert sind. Der Radialreifen ist mehr oder minder ein reiner Straßenpneu mit hohen positiven Profilanteilen, sehr gutem Grip und neutralem Handling. Vorbei scheinen allerdings die Zeiten, wo man einen Conti-TKC 80-Grobstollenreifen auf der GS problemlos montieren konnte. Eingetragen sind derzeit nur die Radialreifen in den Standard-GS-Größen 110/80R19 59H und 150/70R17 69H.

Die Nachfolger des häßlichen Rechteckscheinwerfers machen ihre Arbeit rundum besser: Das Abblendlicht ist nun deutlich heller, wobei die ausgeprägte Hell/Dunkelgrenze des Ellipsoidscheinwerfers gewöhnungsbedürftig ist. Dank Telelever taucht die Front nur dezent ein und der Lichtkegel nicht zu weit ab. Das kleinere H7-Fernlicht leuchtet bei Bedarf gezielt die linke Fahrbahn aus. Um das Gewicht der GS zu halten, gibt's nicht nur Magnesium-Ventildeckel, sondern auch eine in der Leistung reduzierte Lichtmaschine samt kleinerer Batterie. Das zulässige Gesamtgewicht wurde vorsichtshalber um zehn auf insgesamt 460 Kilo erhöht, wobei das Leergewicht um fünf auf 262 Kilo inklusive Ausstattung zugenommen hat.

Bleibt nur noch die Laudatio: Die neue GS ist wieder einmal ein großer Wurf. Sowohl der Motor als auch das Fahrwerk der 1150er haben von dem ungewöhnlich umfangreichen Facelifting profitiert. »Wir werden die R 1100 GS nicht vermissen«, lautet das wohl größte Kompliment, das wir vergeben können.

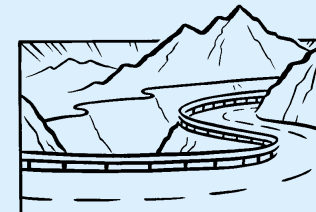
Till Kohlmeier

## EIGNUNGSTEST

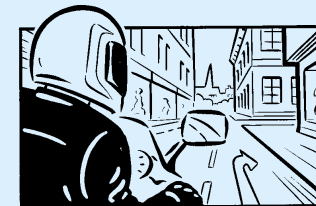
### BMW R 1100 GS



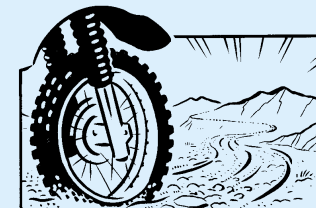
**LANDSTRASSE:**  
drehfreudiger Motor, gemessen am Gewicht sehr handliches Fahrwerk, feinfühliges Telelever, integriertes Sitzen  
**SEHR GUT**



**BERGSTRASSE:**  
kraftvolles Triebwerk, spielerisches Handling, unpräzises Getriebe, standfeste Bremsen  
**GUT**



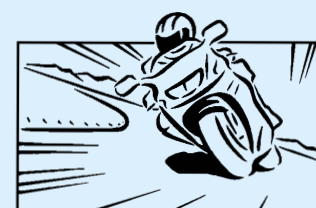
**STADTVERKEHR:**  
unruhiger Motorlauf bei Konstantdrehzahl, höhenverstellbare Sitzbank, handlich, Haupt- und Seitenständer  
**BEFRIEDIGEND**



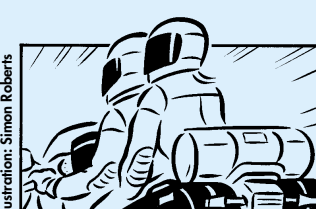
**SCHOTTERPISTE:**  
hohes Gewicht, gutes Handling, Federelemente bei hartem Einsatz überfordert, ordentliche Bodenfreiheit  
**GUT**



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



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



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

### BMW R 1150 GS

**LANDSTRASSE:**  
drehmomentstarker Motor, gemessen am Gewicht sehr handlich, komfortables Fahrwerk, integriertes Sitzen  
**SEHR GUT**

**BERGSTRASSE:**  
kraftvolles Triebwerk, spielerisches Handling, unpräzises Getriebe, standfeste Bremsen  
**GUT**

**STADTVERKEHR:**  
geschmeidiger, ruhiger Motorlauf, höhenverstellbare Sitzbank, handlich, Haupt- und Seitenständer  
**GUT**

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

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

**SPORTLICHE FAHRWEISE:**  
antrittsstarker Motor, komfortabel ausgelegtes Fahrwerk, hohe Schräglagenfreiheit, unpräzises Getriebe  
**GUT**

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