

Leichtes wie anspruchsvolles Gelände standen auf dem Programm der Vergleichsfahrten in den Corbières.

20 Jahre BMW GS

Es gibt nur wenige Motorrad-Baureihen, die sich zu einer Art »Mythos« entwickeln konnten. Die BMW GS, 1980 in Form der G/S erstmals erschienen, gehört mit Sicherheit dazu. Wir haben drei GS-Oldies mit den beiden aktuellen Modellen konfrontiert und ausgiebig gefahren.

Die Naturpiste führt teils in engen Kehren, teils in sanften Kurven, in mächtigen Anstiegen und kernigen Gefällen durch die hügelige Landschaft der Corbières im äußersten Süden Frankreichs. Über weite Strecken besteht der Untergrund aus festgefahretem Lehm, aus dem häufig spitze Steine ragen und den

Lehm mehr oder minder lose bedecken. Dann gibt es sandig-kiesige Wellen und Löcher, manchmal auch Pfützen mit teils schlammartiger Konsistenz, mitunter ist grober, tiefer Schotter zu bezwingen. Wir sind mit fünf serienmäßigen BMW-Motorrädern des Typs »GS« unterwegs.

Der R 1150 GS als jüngstem, technisch anspruchsvollstem Produkt der GS-Tradition folgt die R 850 GS; sie stellt die vorletzte Evolutionsstufe der GS-Baureihe dar. In Teilbereichen auf hohem technischem Niveau bewegt sich die R 80 GS »Basic«. Mit der Paralever-Hinterradführung und einem White-Power-Federbein ist sie durchaus »up to date«, während andere Bauteile – Zweiventil-Boxermotor, Telegabel, Bremsanlage – aus einer anderen Epoche stammen. Sie wurde 1996/97 als Abschiedsmodell aufgelegt, entspricht technisch weitgehend der R 80 GS des Baujahres 1991-94; von der G/S stammen Tank, Instrumente, Scheinwerfer und (näherungsweise) die Sitzbank.

Der »Altzeit« gehört auch das vierte Testmotorrad an: Die R 100 GS »Paris-Dakar« ist Baujahr 1989 und repräsentiert die erste Evolutionsstufe des Paralever-Zeitalters. Und dann ist



R 100 GS »Paris-Dakar« von 1989.



Die »kleine« Aktuelle: R 850 GS.



Die »große« Aktuelle: R 1150 GS.



Die Klassischen: R 80 G/S von 1980 (oben) und R 80 GS »Basic« von 1996 (unten).



da noch jenes Motorrad, mit dem im September 1980 alles angefangen hat: eine R 80 G/S in absoluter Serienausführung. Blauer Lack für die Blech- und einige Kunststoffteile, schwarzer Stahlrahmen, schwarz lackierte Auspuffanlage. Nackt und pur, wie BMW sie damals schuf. Neuwertig ist »unsere« G/S auch heute noch, wie übrigens auch die »PD« und die »Basic« – nur wenig über 100 Kilometer zeigten die Tachos der Oldies bei der Übernahme im Münchner Werk. Die Abteilung »Mobile Tradition« hatte

Helmut Dähne ist stets für eine Enduro-Lektion gut

für uns drei ihrer Schmuckstücke herausgerückt und zugestimmt, sie – auch im harten Einsatz – mit den jüngsten Produkten zu vergleichen.

Der Grund für diese – übrigens exklusiv für den »Tourenfahrer« mögliche – »vergleichende Er-Fahrung« ist ebenso einfach wie logisch: Der Mythos »BMW-GS« ist mit Einführung der R 1150 GS stramme 20 Jahre alt und damit quasi volljährig geworden – kein anderes Vielzweckmotorrad hat weltweit eine ähnliche Beliebtheit erlangt: Rund 115.000 Maschinen sind zwischen 1980 und dem Start der 1150er im Sommer 1999 gebaut und verkauft worden. Wobei sich seit Einführung der Vierventil-GS gegenüber den Vormodellen unzweifelhaft die Massen erhöht und für viele Betrachter auch die Gewichte dramatisch verschoben haben. Das drückt sich aus in Lob wie Kritik an der jüngsten Generation der BMW-GS-Baureihe: »Geniale Reisemotorräder mit wunderbaren Fahreigenschaften auf Land- und Bergstraßen« – das ist die eine, positive Seite

der Medaille. »Bloß nicht runter von der Straße, denn die einstigen Enduro-Qualitäten haben sich wegen der Gewichtszunahme und der kaum noch geländetauglichen Reifen gegen null entwickelt« – so lau-



Die Beschränkung auf das Wesentliche ist bei der Frontansicht der G/S gut erkennbar. Der Kickstarter gehörte einst noch zur Serie.



16 Jahre später: Die »Basic« ist von der G/S von vorne kaum zu unterscheiden. Sie besitzt die runden, 500 Gramm leichteren, aber weniger stabilen Ventildeckel.

tet oft geäußerte Kritik. Doch wie sieht es in der Praxis wirklich aus, wenn man eine R 80 G/S des ersten Baumusters gegen eine R 1150 GS antreten lässt? Geht die Achthunderter auf der Straße wirklich sang- und klanglos unter? Kann die »kleine Alte« dafür im Gelände wirklich alles um so viel besser, wie das stets behauptet wird? Hat der mittlerweile 20 Jahre alte Gedanke »Gelände/Straße« – das bedeutete das Kürzel G/S nämlich – als Ergebnis der vielen Entwicklungsschritte tatsächlich keine Offroad-Substanz mehr?

Kurz zum Tester-Team: Bei allen handelt es sich um erfahrene Motorradfahrer, die eine gewisse Neigung zum Fahren abseits befestigter Straßen haben. Herauszuheben sind aus diesem Kreis zwei »Mitarbeiter«: Rolf Kleeberg ist als Wirt der Motorradfahrer-Pension »Maison Las Clauzes« in Moux/Corbières seit fünf Jahren zu einem sehr hohen Anteil offroad unterwegs und deshalb als absoluter Experte einzuschätzen, auch wenn er niemals Offroad-Wettbewerbe absolvierte. Eine rasantere Vita hat Helmut Dähne: Als ehemaliger Deutscher Geländemeister und offizieller Rundenrekordhalter auf der Nürburgring-Nordschleife stellt er eine überragende Tester-Persönlichkeit dar. Dass in kundiger Hand selbst mit einem soziosbesetzten Fünffzenter-Serienmotorrad Dinge mit Leichtigkeit möglich sind, die manchem »Solisten« den Angstschweiß aus den Poren drücken, demonstrierte Dähne eindrucksvoll, aber ohne jegliche Überheblichkeit. Dass er den Stress auf sich nahm und wegen nur zweier Testtage mehr als 2500 Kilometer Au-

tofahrt absolvierte, ist ein großes Kompliment für die TF-Leser!

Fangen wir »harmlos« an auf den kurvigen, teils sehr winkligen und unübersichtlichen Straßen der Corbières. Der Asphalt ist extrem rau, was angstfrei sonst unübliche Schräglagen zulässt. Bei der G/S haben wir zunächst allerdings Sorge: Ihre Reifen – vorne ist ein Metzeler Enduro 1, hinten ein Enduro 2 montiert – stammen vom Baujahr 1983. Steinhart und deshalb wenig haftfähig muss die Mischung mittlerweile sein, sagt die Erfahrung. Doch weit gefehlt: Der 16 Jahre alte Reifen gibt nicht den geringsten Anlass zur Kritik. Die R 100 GS/PD rollt auf einem Enduro 3, die »Basic« zunächst auf dem aus Geräuschgründen in der Erstausrüstung montierten Bridgestone-Pneu. Das Fahrverhalten ist damit unausgewogen: Der Reifen lässt das



Eine echte Herausforderung stellt die Passage durch den natürlichen Flusstunnel in Minerve dar.

Der Fernweh-Transporter: Die R 100 GS »Paris-Dakar« wirkt mit »Wasserrohr« und Bugspoiler sowie Windschild recht füllig. Der Gabel-Simmerring leckt gerne (u.).



Potenzial der R 80 bei weitem nicht zur Geltung kommen. Erst als wir auch die »Basic« – in Handarbeit – auf einen Metzeler Enduro 3 umbereift haben, vermag der modernste Altboxer zu zeigen, was er auf der Straße und im Gelände kann. Die R 850 GS ist mit einem Metzeler Enduro 4 neuester Bauart besohlt, die R 1150 GS mit dem allerjüngsten Produkt von Metzeler, dem »Tourance«, ausgerüstet.

Überraschender ist da schon, dass es auf den kleinen Straßen

der Corbières nicht möglich ist, mit den stark motorisierten Vierventilern samt ihrer Super-Fahrwerke auch nur einen Meter Vorsprung auf die Zweiventiler herauszufahren. Egal ob auf der Küstenstraße entlang der südfranzösischen Felsenküste »Côte Vermeille« mit ihren unendlich vielen Kurven, ob auf der Fortsetzung dieser Route nach Portbou in Spanien, ob auf stark verkehrsbelasteten Pyrenäen-Nationalstraßen oder eben in den Corbières: Die Altboxer sind nicht



Der Telelever ist eines der »Markenzeichen« der R 850 GS. Wegen der größeren Boden- und Schräglagenfreiheit liegt der Schwerpunkt der Schwerpunkte höher als früher.



Aus Magnesium sind die Ventildeckel der R 1150 GS. Ihre Frontansicht ist dynamischer als die ihrer ganz und gar nicht »kleinen« Schwester 850 GS.

Vom Start weg war die GS-Reihe ein voller Erfolg. Fast 110.000 Maschinen wurden weltweit ausgeliefert, mehr als ein Drittel trug die Modellbezeichnung R 1100 GS. Gute Chancen, diesen Rekord zu brechen, hat ihre Nachfolgerin mit 1150 Kubik. Allein in den ersten neun Monaten des ersten Produktionsjahres wurden in Deutschland 685 Stück zugelassen.



Alle GS-Modelle auf einen Blick

Modell	gebaut von bis	Produktionszahl*
R 80 G/S	80-87	21.334
R 80 G/S Paris-Dakar	84-87	2975
R 65 GS	87-90	1334
R 80 GS	87-90	3928
R 100 GS	87-90	12.063
R 100 GS Paris-Dakar	88-1/96	9007
R 80 GS/2	90-94	6660
R 100 GS/2	90-94	8736
R 80 GS Basic	96	3003
R 1100 GS	94-99	39.104
R 850 GS	98->	953
R 1150 GS	99->	685**

*Produktionszahlen bis Ende 1998

** Neuzulassungen in Deutschland bis September 99

Faszination in Buchform

Unter dem Titel »Meilensteine der Motorradgeschichte – Faszination GS« brachten Hans-Jürgen Schneider und Axel Koenigsbeck 1992 das Kompendium für

GS-Freunde auf den Buchmarkt. Im kommenden Frühjahr soll es eine deutlich erweiterte Auflage geben, die auch die Viertentiler behandelt. Zudem wird auf Sport- und Spezialversionen eingegangen, auch Umbauten zum Fernreisetourer oder zum Gespann kommen nicht zu kurz.

H.-J. Schneider (HG): *Faszination GS, Editions Schneider Text, 3. akt. Auflage Frühjahr 2000, Format 215 x 266 cm, 160 Seiten, gebunden mit Schutzumschlag, über 300 Abb., ISBN 2-911870-07-7, Preis 69 Mark.*



abzuhängen, solange die Geraden nicht länger als hundert oder hundertfünfzig Meter sind.

Unterschiedlich ist aber der Grad an Engagement, den der Fahrer für dieses »Unentschieden« an den Tag legen muss: Auf den Viertentiler-Boxern genügt selbst auf kurvigen Bergstrecken der vierte Gang, um praktisch alle Herausforderungen flüssig zu meistern. Bei den Zweiventilern muss da weit häufiger das (meist etwas unpräziser zu schaltende) Getriebe bemüht werden. Auch das Bremsen vor scharfen Biegungen ist auf den Neuen weit aus unspektakulärer: Wo man bei den Altboxern teils kräftig hinlangen muss, genügen bei der 850er und der 1150er – ihre Bremsanlagen sind identisch – stets zwei Finger. Obwohl wir das ABS nicht ein einziges Mal brauchen, vermittelt allein schon sein Vorhandensein das beruhigende Gefühl zusätzlicher Sicherheit. Beziffert man den fahrerischen Einsatz – bei gleichem Tempo auf gleicher Route – auf der G/S mit dem Wert 100, so genügen bei der R 850 GS ungefähr 75 Prozent davon; die R 1150 GS bedarf auf Grund ihrer extrem kräftigen Motorisierung etwas höherer Aufmerksamkeit – ein bisschen zu viel Gas in zu niedrigem Gang und der saubere Strich in der folgenden Kurve ist dahin. Der R 80 GS »Basic« kommt ungefähr der Wert 90 zu, die R 100 GS »Paris-

Dakar« liegt mit 80 Prozent schon (oder noch?) dicht an der R 850 GS – das gegenüber den anderen Altboxern einfachere Handling rührt einerseits vom kräftigeren Motor, andererseits vom insgesamt ausgeglicheneren Fahrwerk her. So stellt sich der technische Fortschritt – erreicht durch Paralever-Hinterradführung, Teilever-Vorderradführung, qualitativ bessere Federelemente, bessere Reifen und einen weitaus kräftigeren Motor – auf extrem kurviger Landstraße dar. Auf schnellen Landstraßen ist die Differenz klarerweise größer: Hier fährt man einer G/S wie auch der »Basic« aber nicht nur mit den Viertentiler-Boxern, sondern auch mit der R 100 GS/PD davon. Ein Grund ist der stärkere Motor, der zweite der Windschutz. Aber auch die Fahrwerke zeigen Differenzen: Wo eine R 100 GS/PD in schnellen, langgezogenen Kurven anfängt zu pendeln, ziehen R 850 GS und natürlich auch die 1150er unerschütterlich ihre Bahn. Da kann kommen, was will: Fugen, Längsritzen, Asphaltflicken, Kanaldeckel, Frostaufbrüche selbst übler

Je höher das Tempo, desto mehr Vorteile für die Neuen

Die GS-Vorläufer

Der Weg von Eigenbauten über den »Roten Teufel« bis zur G/S war steinig.

Weshalb hat sich BMW überhaupt daran gemacht, ein für die Straße wie das Gelände gleichermaßen geeignetes Motorrad zu entwickeln? Einmal waren da die zahlreichen Erfolge der bayerischen Marke im Geländesport in den 50er und 60er Jahren. Andererseits baute man ordentliche, teils sogar sehr innovative Straßenmotorräder. Die Überlappung beider Segmente jedoch gab es nicht. Im Hintergrund standen seit Mitte der 60er Jahre ein paar Männer, die Straßenmodelle des Typs R 69 durch kleine Modifikationen wie die Montage eines höheren Lenkers oder das Aufziehen aus dem Sportbereich entlehnter grobstolliger Reifen geländetauglicher machen wollten. Zu ihnen gehörte BMW-Konstrukteur Rüdiger Gutsche, der 1965 auf der 1. Dolomiten-Rallye mit einer R 69 antrat, die er mit einer Telegabel ausgerüstet hatte. Auch die Rennfahrer Helmut Maier – ein Bruder des legendären »Maier Schorsch« –, Herbert Schek und Helmut Dähne waren unter jenen, die in den BMWs ein Potenzial sahen und sich ein Universalmotorrad sowohl für die Straße wie für das Gelände vorstellen konnten.

Die technische Basis für die G/S – sie wurde im September 1980 präsentiert – wurde mit dem Modell R 75/5 gelegt. Denn dieses 1969 vorgestellte Straßenmodell besaß mit Rahmen und Telegabel (mit 200 mm Federweg!) Attribute der in der ersten Hälfte der 60er Jahre eingesetzten Geländesportmodelle. Ab 1970 ging BMW wieder in den Geländesport, und zwar auf Ba-

sis der R 75/5 mit dem 750-Kubikzentimeter-Boxermotor. 1970 und 1971 holte Herbert Schek den deutschen Titel in der Klasse über 500 Kubikzentimeter, 1972 – nach dem erneuten werksseitigen Rückzug von BMW – gelang es ihm wiederum, und zwar auf einer selbst modifizierten BMW. Einige Jahre übernahmen Maico-Zweitaktmotorräder das Regiment in der großen Hubraumklasse. Zu den erfolgreichen Maico-Piloten zählte auch Helmut Dähne; er war als Ausweisfahrer Deutscher Geländemeister der 175er-Klasse geworden. Um neue Akzente zu setzen, wurde 1978 eine zusätzliche



Macht Freude: Der Ausflug ins Gelände fällt mit der G/S auch Gelände-Neulingen leicht.

1965 auf der 1. Dolomiten-Rallye mit einer R 69 antrat, die er mit einer Telegabel ausgerüstet hatte. Auch die Rennfahrer Helmut Maier – ein Bruder des legendären »Maier Schorsch« –, Herbert Schek und Helmut Dähne waren unter jenen, die in den BMWs ein Potenzial sahen und sich ein Universalmotorrad sowohl für die Straße wie für das Gelände vorstellen konnten.

Die technische Basis für die G/S – sie wurde im September 1980 präsentiert – wurde mit dem Modell R 75/5 gelegt. Denn dieses 1969 vorgestellte Straßenmodell besaß mit Rahmen und Telegabel (mit 200 mm Federweg!) Attribute der in der ersten Hälfte der 60er Jahre eingesetzten Geländesportmodelle. Ab 1970 ging BMW wieder in den Geländesport, und zwar auf Ba-



wurde Vizemeister. Ein Jahr später gab BMW in doppelter Hinsicht Vollgas: Einmal wurde die Gelände-Werksmannschaft auf sechs Fahrer erweitert, zum anderen entschieden die zuständigen Marketing-Leute der BMW AG, dass man eine Serien-Enduro bauen werde – und zwar auf Basis eines

Versuchs-Prototyps namens »Roter Teufel«. Eckdaten: 800-Kubik-Zweizylinder-ohv-Boxermotor, Kardantrieb und Einarmschwinge – letztere war schon zuvor in den Grundzügen entwickelt worden, wenn auch (wie sich zeigen sollte) anfangs nur für die »Schublade.« Projektleiter für die Entwicklung des neuen Motorrades wurde Rüdiger Gutsche, der schon Mitte

1965 auf der Isle of Man: erste Prototypen der R 75/5 mit neuem Fahrwerk, Telegabel und dem Motor der R 69 S.



1969 auf dem Ettaler Dreieckskurs: Herbert Schek (l.) und Kurt Distler auf 750er Prototypen. Der »Rote Teufel« (u.) wurde 1978/79 von Rüdiger Gutsche aufgebaut.

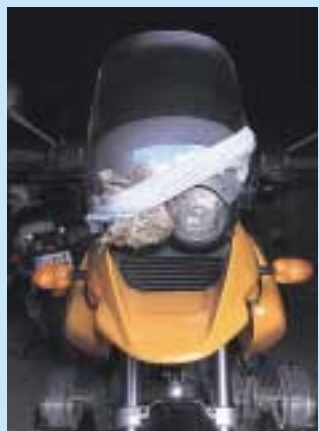


der 70er Jahre mit einer Eigenbau-Enduro auf BMW-Basis an den Start der Dolomiten-Rallye gegangen war. Sein »selbstgeschneiderter« GS-Vorläufer von 1978 hatte ebenfalls bereits eine Einarmschwinge besessen. In nur 21 Monaten peitschten Gutsche und seine Männer das Projekt »Serien-GS« zur Produktionsreife. Am 1. September 1980 wurde die G/S in Avignon/Südfrankreich erstmals der Fachpresse vorgestellt.

Mit Rosé und Duschgel

Nicht immer geht alles glatt, wenn man mit fünf Test-Motorrädern ein anspruchsvolles Vergleichsprogramm in Angriff nimmt – aber es gibt auch Grund zur Gaudi.

Die fünf BMW-GS repräsentierten einen immensen Wert, sind doch alle Fahrzeuge – auch die historischen – absolut neuwertig. So ist der Umgang mit ihnen eine psychologische Gratwanderung: Einerseits will man an solchen wertvollen Stücken nichts kaputt machen, andererseits muss



»Karl Dall« ist ein oft gehörter Kosenamen für die R 1150 GS; die »Augenklappe« – zum Abschied von Rolf Kleeberg angebracht – unterstreicht vorteilhaft ihr einzigartiges Aussehen. Oder sollte das etwa bedeuten: »Mit einem blauen Auge davongekommen ...«?

Bei der G/S genügt ein kurzer Ruck mit einer Hand, bei der R 1150 müssen alle Kräfte aktiviert werden: Der Aufstelltest war obligatorisch.



man alle Fahrzeuge gleichermaßen hart rannehmen, um ihre Eigenschaften wirklich zu »erfahren«. Außer der »Basic« konnten wir denn auch kein Fahrzeug ohne kleine Lackkratzer und dezente Spuren eines Umfallers zurückbringen. Wobei die planmäßige Übung »Aufstellen« nicht nur die Erkenntnis brachte, dass bei der G/S eine halbwegs kräftige Hand genügt, während bei den Vierventilmodellen wirklich alle Kräfte vonnöten sind, um die schweren Brocken wieder auf die Räder zu stellen.

Auch zwei Reifenmontagen waren zu absolvieren: Einmal legte Metzeler-Guru Helmut Dähne persönlich Hand an und zog der »Basic« einen Enduro-3-Reifen auf. Ruprecht Müllers Duschgel zeigte sich als Montagehilfe weitaus geeigneter



Immer wieder schrauben: Reifendefekt unterwegs und Vergaserreinigung am Straßenrand. Reifenmontage mit »Axe«: Manfred Seeger und Helmut Dähne (u.).



ter als der zuvor getestete Rosé-Wein; mit »Axe« schlüpfte der Reifen fast wie von selbst auf die Felge. Die zweite Reifenmontage war wegen eines abgerissenen Ventils an den 16 Jahre alten Reifen der G/S weit abseits im Gelände erforderlich. Ein plötzlicher Leistungsverlust der G/S auf der Autobahn erforderte Manfreds und Ruprechts kundige Hände: Fast synchron reinigten sie auf einem südfranzösischen Autobahnparkplatz die verschmutzten Vergaser. Danach lief die G/S wieder wie eine Eins.

Eine perfekte Basis für eine prima Enduro: Gebrauchte »Basics« sind sehr gesucht.

Sorte – die aktuellen GS-Fahrwerke sind unter solchen Bedingungen Superklasse.

Längere Etappen mit einem Tempo von 140 km/h oder gar mehr sind mit den unverkleideten Motorrädern naturgemäß kein Quell der Freude. Mit der »PD« ist das machbar. Bei den beiden Neuen schlägt der Zeiger auf der nach oben offenen Komfort-Skala auf »kein Problem« bis »angenehm« aus. Noch deutlicher wird dieser Unterschied auf Autobahnen.

Das Fazit für den Bereich Straße lautet also: Je höher die gefahrenen Geschwindigkeiten und je flüssiger die Straßenführung, desto größer wird der Vorsprung der aktuellen GS-Generation – insofern zeigt sich auch im unmittelbaren Vergleich, dass das Eignungsprofil im Straßensegment deutlich erweitert worden ist. Es geht zwar nicht immer schneller, aber eigentlich immer leichter und auch sicherer voran. Ob das viel oder wenig Fortschritt ist, mag jeder für sich beurteilen – in unseren Augen ist er beträchtlich.

Genau wie es für die Reifenfirma Metzeler eine extreme Herausforderung darstellte, einen für On- und Offroad-Einsatz gleichermaßen geeigneten Reifen zu konstruieren, besteht dieser Zielkonflikt natürlich für den Motorradhersteller selbst. Denn was für lange Reisen auf

Die Fahrwerke im Vergleich

	BMW R 80 G/S	BMW R 80 GS Basic	BMW R 100 GS	BMW R 850 GS	BMW R 1150 GS
Rahmen	Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, geschraubtes Rahmenheck	Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, geschraubtes Rahmenheck	Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, geschraubtes Rahmenheck	Gitterrohrrahmen, Motor mittragend	Gitterrohrrahmen, Motor mittragend
Federung vorn	Telegabel mit 36 mm Standrohrdurchmesser	Telegabel mit 40 mm Standrohrdurchmesser	Telegabel mit 40 mm Standrohrdurchmesser	Telelever mit 35 mm Standrohrdurchmesser	Telelever mit 35 mm Standrohrdurchmesser
Federweg	200 mm	225 mm	225 mm	190 mm	190 mm
Federung hinten	Monolever mit seitlichem Federbein	Paralever mit seitlichem Federbein	Paralever mit seitlichem Federbein	Paralever mit Zentralfederbein	Paralever mit Zentralfederbein
Einstellmöglichkeiten	Vorspannung	Vorspannung, Zug- und Druckstufendämpfung	Vorspannung	Vorspannung, Zugstufendämpfung	Vorspannung, Zugstufendämpfung
Federweg	170 mm	180 mm	180 mm	200 mm	200 mm
Radstand	1447 mm	1513 mm	1513 mm	1509 mm	1509 mm
Nachlauf	115 mm	101 mm	101 mm	115 mm	115 mm
Lenkkopfwinkel	62 Grad	62 Grad	62 Grad	64 Grad	64 Grad
Sitzhöhe	850 mm	850 mm	850 mm	840 - 860 mm	840 - 860 mm
Bremse vorn	Einzelscheibe mit Zweikolben-Festsattel d = 260 mm	Einzelscheibe mit Zweikolben-Festsattel d = 285 mm	Einzelscheibe mit Zweikolben-Festsattel d = 285 mm	Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln d = 305 mm	Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln d = 305 mm
Bremse hinten	Trommelbremse, d = 200 mm	Trommelbremse, d = 200 mm	Trommelbremse, d = 200 mm	Einzelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel, d = 276 mm	Einzelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel, d = 276 mm
Reifendimension vorn	3.00-21	90/90-21	90/90-21	110/80 R 19	110/80 R 19
Reifendimension hinten	4.00-18	130/80-17	130/80-17	150/70 R 17	150/70 R 17
Gewicht	191 kg	218 kg	236 kg	243 kg	262 kg

Grundsätzliche technische Unterschiede zwischen den Generationen

der Straße gut (oder zumindest nicht nachteilig) ist – Komfort, Sicherheit durch ABS, letztlich die gesamte Frage Leergewicht –, ist beim Fahren abseits asphaltierter Strecken prinzipiell nachteilig. Es kann also nur darauf ankommen, die Nachteile möglichst gering zu halten und durch technische Kunstgriffe zu minimieren.

Da fallen grundsätzliche technische Unterschiede zwischen den Generationen auf: Der Schwerpunkt der Vierventil-GS liegt höher, weil die Motoren höher eingebaut und die Zylinder zum Zwecke größerer Schräglagenfreiheit höher angesetzt sind. Das ist für die Geländeeignung grundsätzlich nicht positiv. Andererseits ist die Bodenfrieheit der Vier-

ventil-GS-Modelle weitaus größer als seinerzeit: Begnügte sich die G/S mit 218 mm (vollgetankt, unbelastet) bzw. 175 mm (mit Norm-Fahrer), kommen die Neuen auf 226 bzw. 200 mm. Die R 100 GS, zwischen 1987 und 1994 gebaut, besaß Werte von 200 bzw. 170 mm. Auch bei den Federwegen der Vierventil-GS-Modelle hat BMW tendenziell zugegeben (siehe Tabelle) – auch dies bestimmt kein grundsätzlicher Nachteil beim

Fahren auf unbefestigtem Untergrund. Auch wenn die Vierventil-GS enorm groß und massig wirken: Die Sitzoberkante ist nicht weiter vom Boden entfernt, als sie es bei der Ur-G/S damals war – im Gegenteil: Der Sitz der R 1150 GS lässt sich bis auf 84 cm absenken; die Sitzhöhe der G/S misst 85 cm. Freilich sinkt die G/S bei Belastung weit

stärker in die Federn, was sie dann real doch wieder etwas niedriger macht und Anfängern entgegenkommt.

Doch das ist Theorie – uns geht es ja um die Praxis. Dazu müssen wir fairerweise unsere Testfahrzeuge und unser Versuchsgelände beschreiben. Sämtliche Motorräder befanden sich im Serienzustand, was, wie schon gesagt, auch für die Reifen galt. Das zu bewältigende Gelände war ganz überwiegend trocken; nur vereinzelt ging es über leicht feuchte Wiesen oder über »baazige« Weinbergwege. Zumeist handelte es sich um Pisten unterschiedlicher Qualität, deren Oberfläche trocken oder maximal leicht feucht oder auch von Blättern bedeckt war. Die Qualitäten eines Enduro-3-



Kommt gut: Die R 100 GS/PD mit Paralever ist ein sehr ausgewogener Typ.



Macht den Ausflug ins Gelände relativ einfach: R 850 GS.

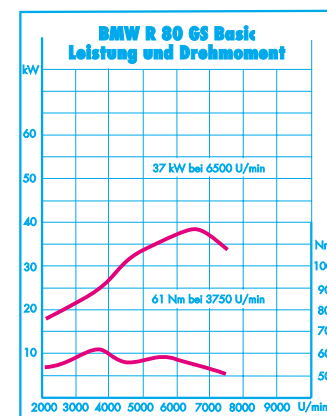
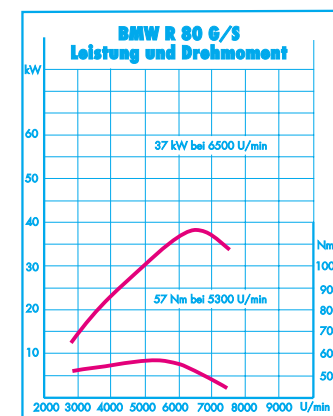
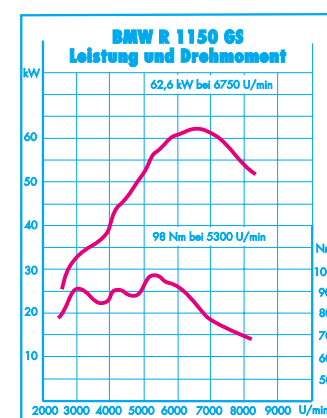
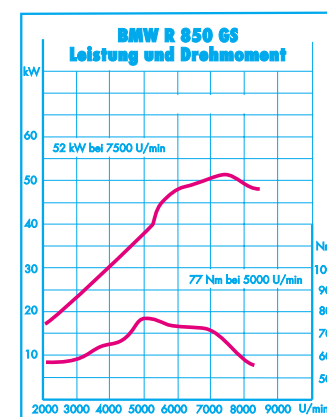
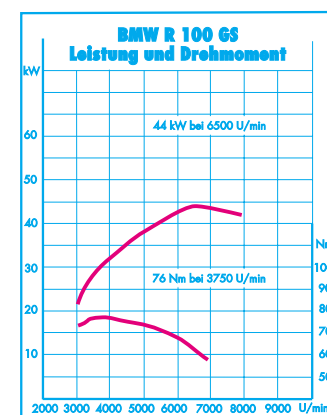
Zylinder, sei es durch Festmachen von Seilen oder ganz profanes Schieben – deutlich leichter als bei den Neuen. Der Grund ist einmal das um bis zu 70 Kilogramm geringere Gewicht, der zweite Grund ist die Zugänglichkeit des Motorrades für Bergeversuche – eine R 1150 GS hat eben normalerweise nur noch ein dicht am Zylinder anliegendes Schutzbügelchen, an dem sich überhaupt nicht angreifen lässt.

Reifens mit seinem weitaus »offeneren« Profil waren hier also nicht von großer Tragweite. Auffechterem, schlammigerem Untergrund wäre ein mit dem »Enduro 4« bereiftes Fahrzeug – egal welchen Baumusters – logischerweise deutlich früher am Ende gewesen.

Die Erkenntnis aus insgesamt rund 600 Offroad-Kilometern, die jedes Motorrad unter neun Fahrerinnen bzw. Fahrern zurückgelegt hat: Man kommt unter den geschilderten Bedingungen mit jeder GS exakt gleich weit. Der Unterschied besteht – wie auf der Straße – einmal im fahrerischen Aufwand, zum anderen darin, welche Aktionen nötig sind, wenn nichts mehr geht. Dieser

Punkt ist letztlich der entscheidende, ist er doch die psychologische Grundlage dafür, an welche Schwierigkeiten sich der Fahrer überhaupt heranwagt. Denn es ist so klar wie die berühmte Kloßbrühe: Wenn man fürchten muss, sich hoffnungslos festzufahren, wird man einen Versuch früher abbrechen, als wenn die Befreiung aus misslicher Situation vergleichsweise einfach erscheint.

Damit sind wir an exakt jenem Punkt, an dem sich Zweiventil-GS-Modelle von den Vierventilern deutlich unterscheiden: Ist bei G/S, »Basic« oder auch R 100 GS das berühmte »Ende der Fahnenstange« erreicht, fällt ihre Bergung – sei es liegend auf einem



Die Leistungs- und Drehmomentkurven der fünf Boxermotoren verdeutlichen die Entwicklung. Einspritzung und vier Ventile zahlen sich in Kilowatt und Newtonmeter aus.

Daraus folgert, dass das Bewegen einer R 850 GS oder einer R 1150 GS im Gelände ein deutlich höheres Maß an Erfahrung voraussetzt: Der Fahrer muss ganz einfach ein größeres Selbstvertrauen haben, um sich auf enge, steile, stufige, felsdurchsetzte Maultierpfade zu begeben. Besitzt er dieses, wird das gleiche Problem haben (oder eben auch nicht haben), das sich ihm dort auch mit einer G/S oder einer »Basic« stellt. Helmut Dähne zeigte uns dies immer wieder.

Außer Maultierpfaden, die beinahe schon trialartiges Zirkeln erforderten (und bei den länger übersetzten Vierventil-Boxern mitunter auch das feinfühliges Spiel mit Gas und Kupplung notwendig machten) und feucht-schmierigen Fluss- und Bachbetten haben wir, ganz wie »im richtigen Leben«, vor allem Pisten unter die Räder genommen. Je höhere Geschwindigkeiten das Geläuf zulässt, umso stärker können sich die modernen Fahrwerke in den Vordergrund schieben. Auf dem Rundkurs der »Paris-Dakar-Rallye« von 1998, der in den Corbières gelegen ist, war es die reine Freude, mit R 850 GS und R 1150 GS unterwegs zu sein und die 250-Kilo-Kolosse im wahrsten Wortsinne »fliegen« zu lassen. Die Spurstabilität ihrer Fahrwerke ist einfach grandios – bei Tempi jenseits von 120 km/h können weder »Basic« noch die PD mithalten. Weniger unter Speed-Gesichtspunkten als vielmehr unter Komfort- und Sicherheitsgefühl-Aspekten. Die Unterschiede zwischen R 1150 GS und R 850 GS sind dabei unterm Strich marginal.

Weit häufiger sind aber Pisten, auf denen Geschwindigkeiten zwischen 30 und 70 km/h angesagt sind; die fehlende Übersichtlichkeit macht höhere Tempi in solchem Gelände unmöglich. Auch hier schlagen sich die neuen Boxer

	BMW R 80 G/S	BMW R 80 GS Basic	BMW R 100 GS	BMW R 850 GS	BMW R 1150 GS
Motor-Bauart	2-Zylinder-Viertakt-Boxer	2-Zylinder-Viertakt-Boxer	2-Zylinder-Viertakt-Boxer	2-Zylinder-Viertakt-Boxer	2-Zylinder-Viertakt-Boxer
Kühlung	Luft	Luft	Luft	Luft/Öl	Luft/Öl
Ventile pro Zylinder	2	2	2	4	4
Hubraum	798 cm ³	798 cm ³	980 cm ³	848 cm ³	1130 cm ³
Bohrung/Hub	84,8 mm/70,6 mm	84,8 mm/70,6 mm	94 mm/70,6 mm	87,5 mm/70,5 mm	101 mm/70,5 mm
Verdichtung	8,2 : 1	8,2 : 1	8,5 : 1	10,3 : 1	10,3 : 1
max. Leistung	37 kW / 50 PS	37 kW / 50 PS	44 kW / 60 PS	52 kW / 70 PS	62,5 kW / 85 PS
bei Drehzahl	6500 U/min	6500 U/min	6500 U/min	5500 U/min	6750 U/min
max. Drehmoment	56,7 Nm	61 Nm	76 Nm	77 Nm	98 Nm
bei Drehzahl	5000 U/min	3750 U/min	3750 U/min	3700 U/min	5250 U/min
Ventilbetätigung	ohv	ohv	ohv	hc	hc
Gemischaufbereitung	Bing-Vergaser, d = 32 mm	Bing-Vergaser, d = 32 mm	Bing-Vergaser, d = 40 mm	Einspritzanlage Motronic MA 2.2	Einspritzanlage Motronic MA 2.4
Lichtmaschinenleistung	280 Watt	280 Watt	280 Watt	700 Watt	600 Watt
Batteriekapazität	12 V / 16 Ah	12 V / 25 Ah	12 V / 25 Ah	12 V / 19 Ah	12 V / 14 Ah
Kupplung	mech. bet. Einscheiben-Trockenkupplung	mech. bet. Einscheiben-Trockenkupplung	mech. bet. Einscheiben-Trockenkupplung	mech. bet. Einscheiben-Trockenkupplung	mech. bet. Einscheiben-Trockenkupplung
Anzahl der Gänge	5	5	5	5	6
Hinterradantrieb	Kardan	Kardan	Kardan	Kardan	Kardan

ausgezeichnet und kommen »Kopf an Kopf« ins Ziel. Voraussetzung für alle Aktivitäten abseits befestigter Straßen ist natürlich, dass das ABS zuvor abgeschaltet worden ist. Das ist bei beiden Motorrädern problemlos und zuverlässig möglich, fällt bei der 1150er aber leichter, weil der ABS-Knopf in die Lenkerarmatur integriert worden ist.

Damit gilt für das Fahren auf »Normal«-Pisten im Grunde dasselbe wie für das Fahren auf kleinen Landstraßen: Patt zwischen Alt und Neu. Keine fährt schneller, keine langsamer. Der fahrerische Einsatz ist hier jedoch ebenfalls identisch – mit einer Ausnahme: Kommt man einmal zu schnell auf eine Kurve zu, ist der Adrenalinausstoß auf den Vierventil-GS weitaus höher als auf »Basic« oder G/S. Das Plus der Neuen: Sie federn auch harte Stöße besser ab.

Die kleinen, aber feinen Unterschiede zwischen R 850 GS und R 1150 GS liegen vor allem darin begründet, dass für die sichere und freudvolle Bedienung der 1150er nochmals mehr Erfahrung nötig ist

als im Falle der 850er. Der Motor besitzt auf losem Untergrund ein gewaltiges Dreh-

Harte Stöße federn die neuen Fahrwerke viel besser ab

moment, so dass eine äußerst bedachtsame Gashand nötig ist. Das 850er-Triebwerk lässt

sich besser dosieren, kommt weniger brachial zur Sache. Das macht es weniger versierten Fahrern leichter, mit ihr Abstecher ins Gelände zu wagen. Auch der längere erste Gang der 1150er erfordert mehr Feinfühligkeit, weil in extrem schwierigen, langsamen Passagen die Kupplung bemüht werden muss, wo man mit allen anderen Fahrzeugen noch gut, mit G/S oder »Basic« sogar frischfröhlich unterwegs sein kann.



Ein Wort noch zur R 1100 GS, dem Vorgängermodell der R 1150 GS: Ihr weinen wir – sorry in Richtung BMW – keine Träne nach. Denn die 1150er kann nichts schlechter, aber vieles besser als die 1100er – auch im Gelände. Ihr Leistungseinsatz ist trotz nominell höherer Leistung weitaus leichter dosierbar, als das 1100er-Triebwerk es war. Die R 1150 GS hat von der Überarbeitung stärker gewonnen, als anzunehmen war und ist damit

– Ausnahme Übersetzung und das Problem der Leistungsdosierung – der R 850 GS im Gelände gleichwertig. Positiv fürs Fahren im Gelände ist, dass das Windschild der 1150er jetzt leicht demontierbar ist und damit die Übersichtlichkeit des Motorrads besser ist.

Es gilt auch die Entwicklung der Reifen zu würdigen (siehe auch

Als »Enduro-Cruiser« kann man die R 1150 GS bezeichnen; ihr Spektrum ist sehr breit.

»Reifeprüfung für Reifen«, Seite 33: Die neue Generation der Metzeler-Onroad-Enduro-Reifen ist keineswegs so viel geländeungeeigneter, wie es gerne und oft behauptet wird. Speziell der neue Metzeler »Tourance« kann im Gelände deutlich mehr als der »Enduro 4«, weil sein Profil geländetauglicher gestaltet ist und er zudem etwas weniger Gummi auf den Boden bringt. Auf »baazigem« Untergrund ist die Kombination R 1150/Tourance deutlich leichter beherrschbar als die Kombination R 850/Enduro 4. Nach wie vor einguter Allround-Reifen ist der »Enduro 3« – er kann auf Straße und im normalen Gelände (fast) alles und hat mit Ausnahme des Laufgeräusches und des verhältnismäßig starken Abriebs keine Nachteile gegenüber »Enduro 4« und »Tourance«. Letzterer benimmt sich auf Asphalt dank neuer Silica-Mischung wie ein ausgewachsener Sporttouren-Reifen.

Jetzt also zum Finale: BMW ist es gelungen, von der R 80 G/S über 20 Jahre hinweg einen klar nachvollziehbaren Bogen bis zur R 1150 GS zu spannen. Die Eigenschaften auf der Straße sind – über alle Fahrbedingungen gesehen – deutlich verbessert worden. Dabei haben die Eigenschaften im Gelände nur minimal gelitten, allerdings ist das Anforderungsprofil an den Fahrer höher geworden. War es dem Anfänger auf einer R 80 G/S oder einer »Basic« noch weitgehend problemlos möglich, sich ins Gelände zu wagen, sollte man das auf einer R 1150 GS als Offroad-Neuling tunlichst unterlassen – das Ende

**Der R 1100 GS
weinen wir
keine einzige
Träne nach**

Das ist unsere Meinung

Die Frage, ob die GS-Evolution im Laufe von 20 Jahren gelungen ist, hängt stark von persönlichen Vorlieben und Einstellungen der neun Tester ab. Jeder sagt, was Sache ist.

Alexander Kland (32): Sicher ist es unfair, fünf Modelle aus 20 Jahren Motorradentwicklung hart miteinander zu vergleichen und die gleichen Maßstäbe anzusetzen. Ich muss deshalb differenzieren. Am meisten Spaß im schwierigeren Geläuf machen G/S und Basic – eine Verneigung vor den Eigenschaften, die diese Motorräder schon vor vielen Jahren besaßen. Für mich als neuzeitlichen Technik-Freak bauen die alten Konzepte im Bereich der Alltags-tauglichkeit und auf der Straße aber deutlich ab. Wäre ja auch



Alexander Kland

noch schöner, wenn die Anstrengungen der Entwicklungsabteilung für die Kuh gewesen wären! Das in meinen Augen generell beste Motorrad-Fahrwerk – zwischen der 850er und der 1150er möchte ich hier keinen großen Unterschied machen – ermöglicht unbeschwertes Fortkommen auf vielen Straßen und Wegen. Trotz der Neuerungen der R 1150 GS ziehe ich aber die 850 GS vor. Sie erscheint ein wenig handlicher und flinker. Nach einiger Eingewöhnungszeit erstaunten mich allerdings die Offroad-Eigenschaften der modernen Dickschiffe. Denn unter identischen Bedingungen zeigte sich: Es geht unglaublich viel – auch mit den Neuen. Das hatte ich nicht erwartet.

Manfred Seeger (34): Eine GS jeden Alters lehrt ihren Fahrer die Philosophie der niedrigen Drehzahlen selbst im Gelände, denn das Drehmoment aus tiefem Keller reicht zum Überwinden der meisten Herausforderungen, ohne den Gangwechsel zu fordern. Folglich sind wir leise unterwegs! Und verhältnismäßig langsam, denn niedrige Drehzahl strahlt Ruhe aus – Enduro-Wandern. Wie ich da der Herde die Piste hinauf folge, durchzucken Begriffe wie »Tremalzo« meinen Geist. Und mir wird klar: BMW liegt mit der Evolution der Baureihe GS ganz klar im Trend der Entwicklung unserer Möglichkeiten in Mitteleuropa: Geländeeignung nahezu beibehalten, Straßen- und Reiseeigenschaften deutlich verbessern. War die G/S eine Enduro im wahren Sinne



Manfred Seeger

des Wortes, ist die 1150er heute mehr muskulöser Straßenräuber und Sänfte zugleich – dieses Fahrwerk! Sie hält den Reiter aber vom allzu übermütigen Verlassen ausgetretener Wege ab, denn sie ist schwerer geworden. Das passt, da viele Alpenregionen über Narben unvernünftiger Enduristen klagen und ihre Pfleger uns allen heute den Zugang schon im Ansatz verbieten. Kurz und böse: Wären nur »Kuhherden« in den Alpen un-

terwegs, Pasubio & Co. wären heute wohl noch befahrbar. Doch zum Glück macht uns BMW die aufgezwungene Anreise zu weit entfernten Zielen so bequem wie nie zuvor!

Ruprecht Müller (37): Die Entscheidung für den persönlichen Favoriten unter den GS-Familienmitgliedern fällt trotz 20 Jahren revolutionärer GS-Entwicklung schwerer als anfangs vermutet. Jede GS-Version fährt mit überzeugenden



Ruprecht Müller

Stärken, aber auch kleinen Schwächen herum. Als »Oma« wuselt die leichte, spartanische G/S erstaunlich wendig über den Acker. Der Fahrstuhleffekt dient der besseren Feldüberwachung. Auf lustig-kurviger Straße mutiert die Bremsband allerdings zur Schraubzwinge. Für echte Dreckbären stellt die Basic den besten Kompromiss dar, um auch auf Asphalt möglichst zackig zum Schlammloch zu gelangen. Die vergleichbaren Enduro-Cruiser 1150 GS und 850 GS schweben unbeschwert über jeden Untergrund und machen dabei so lange alles besser, bis der Oha-Moment eintritt. Die Grenzen zwischen Grün und Rot sind anfangs messerscharf, speziell wenn unvermittelt das volle Kampfgewicht ins Spiel kommt. Wirklicher Spaß auch in schrägen Lebenslagen fordert von alten Kuhlreibern etwas Umgewöhnung. Als bester Allrounder im wahrsten Wortsinn steht für mich die R 100 GS – auch als »Paris-Dakar« – fest. Auf ihr komme ich mit gesundem Froh-



Geschafft! Die gesamte Test-Crew und Helmut Dähne (mit Helm) freuen sich.

sinn und gutem Grenzwert-Fee-ling um jedes Eck und je nach Straßenführung an manchem Big Bike vorbei. Wenn's im Grün ein wenig bockig wird, macht sie eine erstaunlich gute Figur.

Karim Kortländer (27): Von der Kuh zum Cruiser – so würde mein Statement heißen, müsste ich die Entwicklung der BMW-Enduros der letzten zwanzig Jahre in einem Schlagwort



Karim Kortländer

zusammenfassen. Mit der R 80 G/S als erster Fernreise-Enduro im Motorradprogramm begann eine neue Motorrad-Ära – und die Beliebtheit der so genannten Gummikühe ist, wie man allerorten sehen kann, ungebrochen. Trotz mancher Verbesserungen, wie beispielsweise die Paralever-Schwinge der R 100 GS. Doch selbst die mit White-Power-Federbein ausgerüstete »Basic« demonstriert, dass diese klassische Konstruktion merklich in die Jahre gekommen ist. Umso freundlicher ist es, dass die R 850 GS und

R 1150 GS mit dieser Tradition gebrochen haben und deutlich zeigen, dass BMW den Muskel spannt. Die Telelever-Vorderradaufhängung ist on- wie offroad stets über jeden Zweifel erhaben. Auch die Ausstattung mit ABS, EFI, KAT und allem anderen »Not necessary but nice to have«-Zubehör ist zeitgemäß, wenn auch gewichtsintensiv. Auf der Straße ist das überhaupt nicht spürbar und offroad eigentlich auch nur dann, wenn das Motorrad tatsächlich umfällt. Wäre da nicht, insbesondere bei der 1150 GS, dieser übertrieben lange und deshalb für Offroad-Ausflüge gänzlich ungeeignete erste Gang, könnte man der neuen GS rundum ausgewogene und solide Qualitäten in wirklich jeder Lebenslage attestieren. Es fehlt also nicht viel ...

Dankmar Scheuchl (60): 1963/64 mit der R 50 durch Asien, Ende 1999 mit der R 850 GS und der R 1150 GS als (vorläufigem) Endpunkt der 1979 be-



Dankmar Scheuchl

gonnenen Enduro-Entwicklung durch die Corbières: Mündet der durch die BMW R 80 G/S ausgelöste Offroad-Trend in einer Straßen-Enduro? Die Entwicklung wäre nur konsequent: Wer in den 80ern noch Gavia, Tremalzo, Chaberton usw. als Schotter-Erlebnis genießen konnte, findet heute Teerbelag oder Verbotsschilder. Die Antwort lautet deshalb: ja und nein. Die Reise-Qualitäten der BMW-Viertventil-GS setzen Maßstäbe. Mehr als über-raschend ist allerdings, mit welcher Leichtigkeit und Sicherheit sich diese Boliden selbst durch schwereres, unweg-sames Geläuf bewegen lassen. Wohin also damit nicht fahren? Dahin, wo man die Fuhre mehr als einmal alleine wieder aufrichten muss.

Rolf Kleberg (47): Nein, ich gebe sie beide nicht her. Nicht meine 100 GS »Paris-Dakar«, schon gar nicht meine alte G/S. Denn mit ihr brauche ich nebenher keinen 400er-Einzylinder zum Enduro-Fahren. Und die PD kommt meinen Vorstellungen von der »eierlegenden Wollmilchsau« immer noch am nächsten. Die PD hat jedoch endlich, nach Jahren des 1100er-Frustes, eine mögliche Nachfolgerin: Die 850 GS.

Draufsetzen, losfahren, ankommen. Kein Kampf, kein Auseinandersetzen, keine Eingewöhnungsphase. Nicht »beherrschen müssen«, sondern »fahren dürfen« charakterisiert dieses Motorrad. Fast wie die alte PD lädt sie ein, feste Straßen zu verlassen, macht Lust auf Schotter.



Rolf Kleberg

Im Direktvergleich ist sie durch das höhere Gewicht und den höheren Schwerpunkt zwar gehandicapt, auf der Straße dafür nur noch reines Vergnügen. Seidenweich, gleichmäßig und kultiviert kommt der Motor in jeder Situation daher – dagegen kommt auch die 1150er nicht an. Denn immer mehr Dampf, Hubraum und Gewicht sind eben nicht alles – am allerwenigsten in den Corbières.

**Entscheidung für
den Favoriten
fällt schwerer
als erwartet**

Kirstin Kovacic (25): Anfangs stand ich – normalerweise Einzylinderfahrerin – den großen Tieren doch etwas skeptisch gegenüber.



Kirstin Kovacic

Aber die Testfahrten haben mich überzeugt; Ich habe sie alle genossen. Der tiefe Schwerpunkt

und die Kraft aus dem Drehzahlkeller machten es mir sehr einfach, im Gelände klarzukommen. Die 850 GS (»die große Handliche«) und die 1150 GS (»das Sofa«) zeigten mir, dass eine solche Masse auch offroad zu bewältigen ist. Doch ehrlich gesagt, auf die Dauer sind sie nichts für mich. Sie ermöglichen mir auch die Einsicht, dass man auf Pass-Straßen stressfrei fahren kann. Aber Vorsicht! Man unterschätzt mit ihnen die Geschwindigkeiten. Die R 100 GS als »Paris-Dakar« ist ein Allrounder, von allem ein bisschen. Am gutmütigsten zeigte sich aber »die Kleine«, die G/S, denn sie verzieh mir meine Fahrfehler. Wenn auch manchmal etwas störrisch durch die mir zu Beginn noch ungewohnten Schaltwege, machte sie mir mit einem kleinen Aufbäumen von hinten deutlich, dass alles wieder in Ordnung war. Das Fazit aus dem Vergleich der Generationen: Die »Basic« muss her! Sie vereint den Charakter der alten »Kühe« mit leidlich moderner Technik. Ein rundum gelungener Kompromiss.

Ulf Böhringer (49): Jede bislang gebaute GS gehört für mich zur kleinen Gruppe der »eierlegenden Wollmilchsäue«. Wie viel Eier/Wolle/Milch/Fleisch der jeweilige Typ liefert, ist allerdings unterschiedlich. Wertet man »Eier und Milch«



Ulf Böhringer

als Potenz im Geländefahren, so sind die Vierventil-GS-Modelle eher Wolle/ Fleisch-Lieferanten, weil ihr Einsatzspektrum klar



straßenorientierter ist. Dennoch: Auch die 850 GS und die 1150 GS liefern noch immer weitaus mehr »Milch und Eier« als jede andere zweizylindrige Reise-Enduro. Ihr Gelände-Vermögen zu nutzen erfordert allerdings viel Erfahrung und eine daraus resultierende Respektlosigkeit; beide Gefährte sind dermaßen massig, dass man ihnen ihre enorme Gewandtheit und Geschicklichkeit selbst mit Serienbereifung in mittelschwerem Gelände einfach nicht zutrauen will. Insofern fällt es mit sämtlichen Zweiventil-Boxern speziell dem weniger Geübten klar leichter, abseits des Asphalts unterwegs zu sein. Weit größer als der Unterschied im Gelände ist die Differenz zwischen Alt und Neu auf Land- und Schnellstraßen: Hier ist kein Platz für Diskussionen. Einen Wunsch hätte ich an BMW: Baut eine 1150er mit kurzem 1. Gang und macht sie in ihrer nächsten Evolutionsstufe 30 Kilo leichter. Die Wettbewerber säßen auf Jahre hinaus vor einer Riesenportion Eier, Milch, Wolle und Fleisch, die ihnen den Magen umdrehen – und allen GS-Treibern bestens munden würde ...

Helmut Dähne (55): Die Entwicklung »weg vom Gelände, hin zur Straße« verläuft durch immer mehr Limitierungen der Enduro-Bewegungsfreiheit weltweit parallel und zwangsläufig. Die Vierventil-GS-Modelle entsprechen diesem Trend und werden ganz neuen Ansprüchen gerecht. Waren schon die Zweiventil-Enduros hervorragende Reisemotorräder, so sind die Vierventiler perfekte

Reisemaschinen: durch und durch sicher und komfortabel. R 80 G/S, R100 GS sind – in welcher Version auch immer – die besseren Geländemaschinen. Kein Wunder: Sie wurden aus der R75/5 und ihren Nachfolgern abgeleitet. Diese wiederum hatten eine Geländemaschine zur Basis, mit der BMW einst erfolgreich Sport betrieb. Die ungewöhnlich langen Federwege der Typenreihe 246 und 247 rühren daher. R 1100 GS, R 850 GS und



Helmut Dähne

die 1150er sind absolute Neuentwicklungen, die in meinen Augen nur an den Mythos »GS« anknüpfen wollen. Tatsächlich repräsentieren diese Motorräder eine neue Enduro-Welt. Diese ordne ich in eine neue Klasse ein: »Enduro-Cruiser«. Es ist erstaunlich, wie komfortabel die neue GS-Generation selbst schwere Geländepassagen meistert. Ihr Metier bleibt trotzdem die Straße. Abseits des Asphalts bleiben die Alten die Meister. Aber auch in der Stadt. 260 Kilo über den Randstein zum Parken zu hieven, bleibt ebenso den Profis vorbehalten wie die Geländehatz. Auf der Straße sind sie selbst von den besten Sporttourern kaum zu schlagen. Trotzdem: 260 Kilo sind 60 zu viel.

Auch bei extremem Seitenwind wurden geschotterte Kammstraßen befahren – Gnade gab es weder für Bikes noch ihre Fahrer.

der Fahrt ist schneller da, als das Gas wieder zgedreht ist. Unter Allround-Gesichtspunkten – und das ist für die ganz überwiegende Mehrheit aller Motorradfahrer sicherlich das entscheidende Kriterium – sind R 850 GS und R 1150 GS ein klarer und logischer Schritt in

Auch eine G/S ist immer noch gut für jede Menge Fahrspaß

die richtige Richtung, denn legale Möglichkeiten abseits befestigter Straßen sind in Mitteleuropa nur noch in Ausnahmefällen gegeben.

Wer Besitzer einer R 80 G/S ist oder eine R 80 GS oder R 100 GS sein eigen nennt, weiß ja längst selbst, warum er ein solches Motorrad (noch) fährt. Er oder sie hat nach unserer Meinung keinen zwingenden Grund, den alten Boxer »wegzuschmeißen«. Zwar können die Neuen vieles besser, aber Fahrspaß ist weder von der Leistung noch vom Baujahr eines Motorrades abhängig.

Den absoluten GS-Kenner im Internet erreicht man unter www.micapeak.com/bmw/gs/gs.html. Der Belgier Jean Moxhet listet dort eine Fülle von Informationen über die GS-Modelle auf.

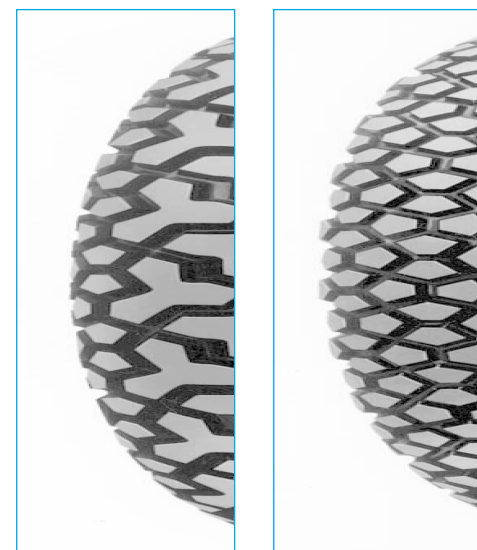
Reifeprüfung für Reifen

20 Jahre GS heißt auch 20 Jahre Entwicklung von Enduro-Reifen bei Metzeler. Die Suche nach Verbesserungen ging stets Hand in Hand.

Bei Metzeler in München entstand 1979 die erste Zeichnung für eine neue Enduro-Reifengeneration. Bis dato gab es keine Reifen für den gemischten Einsatz, also für Straße und Gelände – wer abseits des Asphalts unterwegs sein wollte, hatte sich auf fester Oberfläche mit maximal 130 km/h zu bescheiden.

Die von BMW gewünschten Reifen sollten geländetauglich sein, jedoch zu 80 Prozent auf der Straße laufen und bei 400 Kilo Auslastung Geschwindigkeiten bis 170 km/h möglich machen. Die Anforderungen widersprechen sich gegenseitig: Für Geländetauglichkeit ist ein größerer Negativanteil im Profil erforderlich, während gute Straßentauglichkeit durch einen kleinen Negativanteil – also viel Gummi – erreicht wird.

fil musste irgendwo zwischen Trial- und Straßenreifen angesiedelt sein, um den Anforderungen gerecht zu werden. Umlaufende Rillen, wie sie beim Trial-Reifen typisch sind, mussten zu Gunsten eines gleichmäßigen Verschleißbildes ebenso vermieden werden wie quer stehende. Deshalb wurden Pentagon-Gummiblöcke so ineinander verschachtelt, dass weder Quer- noch Längsrillen entstanden. Der erste Enduro-Reifen



Ein Enduro-Pro-

»Enduro 1«

»Enduro 2«



»Enduro 3«

Das jüngste Produkt: Metzeler »Tourance«.



Gemeinsam mit viel Freude unterwegs: R 1150 GS und G/S.

war geboren. Doch erst, als jeweils drei der fünfeckigen Profilblöcke zusammenhängt worden waren, erfüllte der »Enduro 1« genannte Reifen alle Anforderungen. Parallel dazu wurden verschiedene Karkasskonstruktionen erprobt, um die Geradeausstabilität der R 80 G/S zu optimieren. Alle Versuche mit Gürtelreifen brachten nicht die Verbesserung, die sich allgemein bei Straßenmotorrädern einstellt. Am wirksamsten erwies sich ein sogenannter »Dreher«, ein oder zwei gürtelähnliche Karkasslagen zur Verstärkung der Lauffläche.

Damit war der »G/S«-Enduro-Reifen endlich fertig – kurz nach Serienanlauf der R 80 G/S.

Die Profilverbesserungen am 4.00-18, die dem Enduro 2 sein typisches Bild geben, brachten eine enorme Lebensdauer und einen Riesenerfolg. Die Traktion im Gelände hatte allerdings nachgelassen. Das ließ die Reifenentwickler nicht ruhen. Ohne den Zeitdruck eines Serienanlaufes im Nacken versuchten sie die ursprüngliche, im Gelände bessere Profilvariante für den G/S-Geschwindigkeitsbereich bis 170 km/h zu ertüchtigen. Rissbeständigere Laufflächenmischungen wurden mit Erfolg entwickelt, weshalb Metzeler schließlich zwei Jahre nach Serienanlauf der G/S den Enduro 1 als alternative Hinterradvariante mit besseren Geländeeigenschaften anbieten konnte.

Man bediente sich der positiven Erfahrungen mit dem supersportlichen Straßenreifen ME 1 mit pfeilparabolischer Profilanordnung. Sie brachte Profilblöcke, die in Richtung des Kräfteverlaufes im Reifen verformungssteif sind. Verbesserte Kurvenstabilität war das Ergebnis. Die Straßenprobung des »Enduro 3« lief auf dem Nürburgring – wo sonst, wenn Helmut Dähne selbst testet. Die Ergebnisse waren verblüffend. Erstmals berührten die Ventildeckel der 1000er R 80-Test-G/S die Fahrbahn. Bei der großen Bodenfreiheit der G/S bedeutet das enorme Schräglagen. Auf Sandstraßen zeigte sich, dass der

Der »Enduro 2«, die eigentlich erste Hinterradvariante in Serie,

eroberte nicht nur auf der R 80 G/S den Markt. Er erfreut sich weltweit noch heute auf zahlreichen Enduros unerwarteter Beliebtheit. Seine größte Stärke: Er paart einem Straßenreifen ähnliche Fahreigenschaften mit extremer Langlebigkeit.

Ziemlich genau zehn Jahre nach der Entstehung dieser neuen Reifengeneration stand bei BMW eine 1000er-Enduro auf dem Entwicklungsplan. Von den Reifen wurden 20 km/h mehr verlangt, und die Auslastung sollte noch höher werden. Man visierte deshalb bei Metzeler die »Quadratur des Kreises« an: Einerseits wollte man der BMW-Forderung nach 190 km/h genügen und die Straßentauglichkeit verbessern, zudem aber möglichst die Geländeeigenschaften des »Enduro 1« halten.

Man bediente sich der positiven Erfahrungen mit dem supersportlichen Straßenreifen ME 1 mit pfeilparabolischer Profilanordnung. Sie brachte Profilblöcke, die in Richtung des Kräfteverlaufes im Reifen verformungssteif sind. Verbesserte Kurvenstabilität war das Ergebnis. Die Straßenprobung des »Enduro 3« lief auf dem Nürburgring – wo sonst, wenn Helmut Dähne selbst testet. Die Ergebnisse waren verblüffend. Erstmals berührten die Ventildeckel der 1000er R 80-Test-G/S die Fahrbahn. Bei der großen Bodenfreiheit der G/S bedeutet das enorme Schräglagen. Auf Sandstraßen zeigte sich, dass der

Für große Enduros setzt Metzeler auf Renn-Technik

»Dreier« nicht nur den Enduro 2 übertraf, sondern sogar wie erhofft den Enduro 1 in den Schatten stellte. Traktionsversuche, die BMW-Entwickler Lazlo Peres in schwerem Gelände durchführte, brachten gleiche Ergebnisse.

Um die Eigenschaften an schrägen, nassen Wiesenhängen zu verbessern, einigten sich BMW und die Reifeningenieure auf den Kompromiss, die Profiltiefe, die eine zusätzliche seitliche Griffkante erbringen sollte, nur mit halber Profiltiefe anzubringen. Dadurch wurde eine zu deutliche Schwächung der Querstabilität des Profilblockes vermieden, und die Kurvenstabilität blieb erhalten. Der Hochgeschwindigkeitsbereich stellte von Anfang an kein Problem dar, weil eine neue Laufflächenmischung ihre positive Wirkung entfaltetete. So war der Metzeler Enduro 3 Sahara jahrelang der einzige Reifen mit Erstausstattungs freigabe, weil er als einziger alle BMW-Anforderungen erfüllte. Später wurde dieser Reifen in einigen Ausführungen für den »H«-Geschwindigkeitsbereich ertüchtigt (210 km/h). Noch vor nicht allzu langer Zeit hielten das selbst die Reifentechniker für schier unmöglich.

Dem seit einigen Jahren aktuellen Trend »zurück zur Straße« trug man beim Münchner Reifenspezialisten Rechnung mit dem »Enduro 4«. Bei ihm stehen die Straßeneigenschaften ganz klar im Vordergrund. Deshalb wurde wieder ein Profil entwickelt, das die Vorzüge der mit dem ME 1 eingeführten und oft kopierten pfeilparabolischen Rillenanordnung mit den endurotypischen Profilblöcken verbindet. Dies macht den Neuen zum endurotauglichen Straßenreifen. Die Kontur des »Enduro 4« ist direkt dem reinen Straßenreifen entnom-

men, um leichtes Handling zu gewährleisten.

In diese Richtung weist auch die leichte zweilagige Nylonkarkasse des 21-Zoll-Vorderradreifens. Seit Metzeler 1979 den Enduro-Reifen erfand, zeigte sich in zahllosen Tests, dass diese Konstruktion enorm gute Fahreigenschaften für Enduro-Motorräder erbringt.

Der Hinterrad-Reifen für Mittelklasse-Enduros wird von einer Nylon- oder Rayon-Karkasse gebildet, die im Bereich der Lauffläche durch einen Semi-Gürtel verstärkt wird.

Für große Enduros setzt Metzeler auf Renn-Technik. Wieder forderte eine BMW die Metzeler-Techniker zum Einsatz ihres ganzen Know-Hows heraus: Die R 1100 GS war in Entwicklung. Die Top-Reifengrößen für deren Hinterrad sind auf einer Radialkarkasse mit 0-Grad-Stahlgürtel-Technologie aufgebaut. Die Vorteile lauten: Enduro-Reifen für optimalen Onroad-Gebrauch, geringes Abrollgeräusch, lange Lebensdauer bei Fahrverhalten und Haftung eines Straßenreifens. Auf manchen Motorrädern neigte das Enduro-4-Profil am Vorderrad zu leicht stufigem Abriebbild. Metzeler nennt dies einen »Schönheitsfehler, der die Fahreigenschaften nicht beeinträchtigt«.

Da schon wieder eine noch stärkere BMW-Enduro in den Startlöchern stand, traf sich der Metzeler-Wunsch nach Verbesserung mit den BMW-Anforderungen. Das Resultat ist der »Tourance«. Auch bei dieser vorläufig letzten Version eines Enduro-Reifens aus dem Hause Metzeler wurde die High-Tech-0-Grad-Stahlgürtel-Technologie der über 300 km/h schnellen Straßenreifen angewandt, um die grobstolligen Reifen für die harten Anforderungen einer 90-PS-Enduro zu wappnen. Eine Silica-Mischung sorgt für sehr gute Nässehaftung und schafft auch noch enorme Laufleistungen.

20 Jahre GS heißt auch 20 Jahre Enduro-Reifen. Die Metzeler-Techniker sind ihn zusammen mit BMW erfolgreich gegangen.

Auch G/S-Projektleiter Rüdiger Gutsche, heute 61 Jahre alt und im Ruhestand lebend, setzt nach wie vor auf die R 80 GS. Er fährt eine auf 1040 Kubik umgerüstete »Basic« mit dem so genannten »Schleicher«-Getriebe (kurzer erster Gang, langer fünfter Gang), HPN-Hinterradbremse, 23-Liter-Alu-Tank und niedrigem Schutzblech. »Das hohe Schutzblech ist nachteilig bei Regen und fungiert bei Seitenwind als Segel«, ist seine Begründung. Montiert ist stets ein »Enduro 3«. »Damit komme ich so gut wie überall hin.« Sein Abschneiden bei der jüngsten Dolomiten-Rallye beweist das eindrucksvoll.

Der aktuellen GS steht Gutsche ein wenig skeptisch gegenüber: »Die Dinger sind einfach zu schwer.« Sein Rezept: »Gewichtseinsparung von Grund auf.«

Dass auch für ihn die R 1150 GS trotz ihres Gewichtes ein begehrenswertes Motorrad ist, wird aus Gutsche Wunschtraum deutlich: »Für die Dolomiten-Rallye eine leichte, heiße HPN und dazu eine R 1150 GS als Reise-Motorrad.« Nun, der 61-jährige, extrem sportliche Mann belässt es bei seiner leicht modifizierten »Basic«. An der Legende vom »ultimativen Fernreisemotorrad« hat auch Gutsche kräftig mitgestrickt: Er war der Erste gewesen, der auf einer G/S den Äquator überquerte (was er mittlerweile acht Mal geschafft hat): »1981 war ich mit einer 800er in Nairobi – das Motorrad läuft dort übrigens heute noch«,

weiß er – trotz der nach Gutsche Ansicht von Anbeginn an zu gering dimensionierten 36-mm-Standrohre. »Das war aber die einzige wirkliche Schwachstelle der G/S.«

Dass die Erfolgsstory »BMW-GS« trotz der ungeborenen Beliebtheit von R 80 GS und R 100 GS weitergehen wird, steht im Übrigen längst fest: Die Vierventil-Baureihe ist nämlich noch immer oder schon wieder enorm gefragt: Von Januar bis September wurden in Deutschland 3021 R 1100 GS neu zugelassen, und allein im September kamen 685 R 1150 GS neu in den Verkehr. Die 850er ist vergleichsweise ein Mauerblümchen: 456 Exemplare kamen zwischen Januar und September hinzu. Von der R 1150 GS wurden nach Informationen von BMW-Sprecher Hans Sautter vom Produktionsstart im Sommer bis Ende 1999 rund 5700 Exemplare gebaut.

Der rasante Start der R 1150 GS bringt nach Sautters Angaben »ein kleines, aber angenehmes Problem« mit sich: Man werde im Jahr 2000 voraussichtlich nicht so viele 1150er bauen können, wie der Markt es eigentlich verlange. Grund seien Engpässe der Zulieferindustrie, die nicht schnell genug auf die stark gewachsene Nachfrage reagieren könne.

Die Erfolgsstory GS scheint sich also – Gewicht hin oder her – auf offensichtlich nochmals höherem Niveau fortzusetzen.

Ulf Böhringer



Auf den Schotter-Straßen in Südfrankreich sind die GS zu Hause.