



BMW hat den Topseller R 1200 GS nicht neu erfunden, aber um eine sportliche und eine exklusive Variante erweitert, die es faustdick hinter den Zylindern haben.

Der Zyklus ist bekannt. Etwa alle vier Jahre wird die große Reiseenduro von BMW renoviert. Das macht Sinn, denn zum einen wird das GS-Thema wieder neu belebt und zum anderen möchte man der Konkurrenz keine Zeit zum Atmen lassen. Am aktuellen Wasserboxer gab es aber in den letzten Jahren anscheinend nicht viel zu mäkeln und so beschränkte man sich zum neuen Modelljahr 2017 auf einen Feinschliff, die Anpassung an Euro 4 und ein sattes Plus an Sonderausstattungen.

Gleichzeitig – und das ist Marketing in Reinkultur – zieht man zwei GS-Varianten aus dem Köcher, die das bestehende Vakuum mit mächtig viel Leben erfüllen. BMW spricht in diesem Zusammenhang von einer »deutlichen Steigerung der Modellvarianz«, von »geschärfter Formensprache« und »attraktiven Farbvarianten« – was unterm Strich dazu führt, dass wir es 2017 mit drei 1200er GS-Modellen zu tun haben: Der Standard-Version, der eleganten Exklusive-Variante und der sportlichen Rallye. Aber dazu später mehr.



Premium-Zubehör für deine BMW



Weitere Reiseenduro Berichte

Fahrbericht –
MOTO MORINI
Granpasso 1200
– Triebwerk

Yamaha XT 1200
Z Super Ténéré -
Grenzenloses
Abenteuer

Honda Africa
Twin vs. Yamaha
Super Ténéré -
Vergleichstest

Vergleich BMW
F 800 GS und F
800 GS
Adventure

BMW G 650 GS
– Verjüngungskur



Zunächst kümmern wir uns um die überschaubaren Modellmodifikationen: Der neue Ruckdämpfer an der Getriebeausgangswelle soll dafür sorgen, dass der Kardan unter allen Betriebszuständen keine Geräusche mehr von sich gibt. Das Bauteil, das zunächst nur in der großen Adventure zum Einsatz kam und sich dort bewährt hat, ist jetzt bei allen Boxermodellen Stand der Technik. Damit einher ging auch eine Überarbeitung des Getriebes, das dank neuer Schaltwalze und veränderter Lagerführung die Gänge exakter halten soll und den Gangwechsel für den Fahrer nachvollziehbarer gestaltet.

Auf unserer Ausfahrt quer durch das spanische Hinterland gab es diesbezüglich in der Tat keinerlei Klagen, auch nicht bei den Kollegen. Der Boxer selbst soll die Umstellung auf Euro 4 schadlos überstanden haben. Er leistet laut BMW weiterhin 125 PS bei 7750 Touren und sein Drehmomentmaximum von 125 Newtonmetern steht nach wie vor bei 6500/min an. Die leichte Gewichtszunahme auf jetzt fahrfertig 244 Kilogramm ist laut Hersteller unter anderem der Anpassung an Euro 4 geschuldet. So musste beispielsweise der Kat vergrößert und noch zusätzlich ein Aktivkohlefilter verstaut werden. So viel zur überschaubaren Modellpflege.



Ausstattungsmäßig ist die aktuelle GS so breit aufgestellt wie nie zuvor: Neu hinzugekommen sind mit dem elektronischen Fahrwerk Dynamic ESA »Next Generation« und dem »Fahrmodi Pro« inklusive Hill Start Control, ABS Pro, dynamischem Bremslicht und individuell einstellbaren Settings (Dynamic Pro und Enduro Pro) zwei ganz gewichtige Argumente für den 2017er Jahrgang. Beim ESA wird jetzt nicht nur die Dämpfung den jeweiligen Gegebenheiten automatisch angepasst, auch der Beladungszustand – sprich die Federbasis ist automatisiert. Die Sonderausstattung »Pro« bietet hingegen besonders im Gelände viele zusätzliche Optionen. Die optischen Akzente setzen aber in erster Linie die beiden Sondermodelle.

Wobei die Exklusive etwas eleganter daherkommt als die Standard-GS, was sich in der noblen Rahmenfarbe (Achatgrau metallic), den robusten Tankseitenverkleidungen aus Edelstahl, dem Schriftzug auf dem Tank und den goldenen Brembo-Bremssätteln vorn und hinten manifestiert. Bei der Rallye in Lupinblau sieht die Sache schon ganz anders aus, weil die Produktschubstanz breiter ausfällt. Hier kann der Kunde nämlich ein Sportfahrwerk ordern, das in Kombination mit der Serienausstattung (durchgehende Rallyesitzbank, kurzer Sportwindschild, Kühler- und Rahmenschutz, breite Enduro-fußrasten und Kreuzspeichenräder) sowie den weiteren Sonderausstattungen wie EnduroPro und Stollenreifen eine ganz eigene Fahrdynamik erhält.

Zero DSR Black
Forest – Fahrtstest

Weitere BMW Berichte

SL 750 Shiver -
F 800 R -
Monster 696 -
Street Triple -
Europawahl

BMW S 1000
XR und Ducati
Multistrada 1200
S - Alleskönner
im Vergleich

BMW R 1200
RT - Fahrbericht

BMW R 1200
GS gegen KTM
1190 Adventure

Fahrbericht
BMW C 650 GT

BMW GS
Individual von
M-Tec – Besser
Boxern





Mit den leicht verlängerten Federelementen vorn und hinten (plus 20 mm) und der geänderten Telelever-Anlenkung, die in Ansätzen auch der Auslegung der R 1200 GS Adventure entsprechen, ist diese GS im Gelände plötzlich völlig anders aufgestellt. Wer das Fahrwerk ganz hoch fährt, erhält nicht nur mehr Bodenfreiheit, sondern auch ein spürbares Plus an Handlichkeit. Die leicht veränderte Geometrie bewirkt, dass der Fahrer ein besseres Gefühl zum Vorderrad erhält und so scheucht er die Rallye schon nach wenigen Metern extrem lässig durch unwegsames Gelände. Für beste Traktion sorgen hier immer noch die Grobstollen TKC 80 von Conti, die auch auf Asphalt erstaunlichen Grip bieten, aber am drehmomentstarken Hinterrad nicht sonderlich lange halten. Unterm Strich ist die Rallye definitiv die sportlichste Serien-GS aller Zeiten.

Das größte Problem der R 1200 GS aber bleibt: Die Gestaltungsmöglichkeiten sind inzwischen so vielfältig, dass man am BMW-eigenen Konfigurator locker einen kompletten Tag damit vertrödeln kann, um die ganzen Pakete an Sonderausstattungen und Zubehör komplett durchzuspielen. Wir wünschen schon mal viel Spaß dabei.

WAS IST NEU?

- Boxer mit weiterhin 125 PS und 125 Nm, aber mit neuem Kat und Euro 4
- Getriebe mit neuer Schaltwalze und veränderter Lagerführung
- Ruckdämpfer Getriebeausgangswelle
- Sportfahrwerk als Sonderausstattung (SA)
- Dynamic ESA mit automatischer Anpassung von Dämpfung und Federbasis (SA)
- Fahrmodi Pro mit dynamischer Traktionskontrolle und Hill Start Control (SA)
- R 1200 GS Rallye mit einteiliger Sitzbank, Sportwindschild, Kühler- und Rahmenschutz, breiten Endurofußrasten, Kreuzspeichenräder und optionalem Sportfahrwerk sowie Stollenreifen
- R 1200 GS Exclusive mit optischen Akzenten

Technische Daten

Basispreis: 15.150 Euro

R 1200 GS Rallye: 15.740 Euro

R 1200 GS Exclusive: 15.480 Euro

Leistung: 125 PS (92 kW) bei 7 750/min


Wunderlich
complete your BMW.



JETZT KOSTENLOS BESTELLEN!

**DER NEUE WUNDERLICH
BOXER-SPIRIT KATALOG 2020**

**ANSTÄNDIGE KOMPLEMENTEN
FÜR IHRE BMW.**

WWW.WUNDERLICH.DE



max. Drehmoment: 125 Nm bei 6 500/min

Motor: Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder, dohc, Hubraum 1170 ccm, Bohrung x Hub 92 x 125 mm, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, G-Kat, Sechsganggetriebe, Kardan

Fahrwerk: Stahlrohr-Brückenrahmen, Telelever-Gabel vorn, semiaktiv, Einarmschwinge mit Zentralfederbein hinten, semiaktiv, Federweg v./h.: 190/200 mm, Doppelscheibenbremse vorn Ø 305 mm, radial montierte Vierkolben-Festsättel, Scheibenbremse hinten Ø 276 mm, Einkolben-Schwimmsattel, Reifen v. 120/70 R 19, hi. 170/60 R 17, Michelin Anakee III

Abmessungen und Gewicht E: Radstand 1507 mm, Lenkkopfwinkel 64.5 Grad, Nachlauf 99,6 mm, Gewicht fahrfertig 244 kg, max. Zuladung 216 kg, Sitzhöhe 850/870 mm, Tankinhalt 20 Liter

 Teilen




Motorradhotels

Hotel Sauerbrey

 Harz


Bikers Home Motorradhotel
Sonnenblick Bebra


 Nordhessen

Gailtaler Hof

 Kärnten

Hotel Sassor

 Ederbergland

 Sauerland

Neue Reiseberichte

Über Grenzen – der Film
einer langen Reise

Wo sich Horizonte kreuzen

Luxemburg – überraschend
anders

CUSTOMBIKE-SHOW 2019
| 06.–08.12.2019 |
Messezentrum Bad Salzuflen

Neue Touren

Dolomiten Heizstrecke
Carsten

Länge: 61 km

Dolomiten Genusstour
Carsten (lang)

Länge: 84 km

Dolomiten Genusstour
Carsten (mittel)

Länge: 47 km

Dolomiten Genusstour
Carsten (kurz)

Länge: 20 km



Im Huber Verlag erscheinen auch:



Warning: fopen(cache/70b0d50e78e59f1e4fd94946c63b07c7.html): failed to open stream: No such file or directory in /var/www/vhosts/tools.huber-verlag.de/httpdocs/files/trunk/Bootstrap3/files/templates/index_template.inc on line 160 Warning: fputs() expects parameter 1 to be resource, boolean given in /var/www/vhosts/tools.huber-verlag.de/httpdocs/files/trunk/Bootstrap3/files/templates/index_template.inc on line 161 Warning: fclose() expects parameter 1 to be resource, boolean given in /var/www/vhosts/tools.huber-verlag.de/httpdocs/files/trunk/Bootstrap3/files/templates/index_template.inc on line 162 Warning: chmod(): No such file or directory in /var/www/vhosts/tools.huber-verlag.de/httpdocs/files/trunk/Bootstrap3/files/templates/index_template.inc on line 163

