

Motorradtest



BMW R 1200 GS

Großvolumige Reiseenduro (92 kW/125 PS)

Trotz der vielen technischen Neuerungen setzt die BMW R 1200 GS des Modelljahrs 2013 die über 30-jährige Geschichte der weltweit erfolgreichsten Reiseenduro fort. Zur Leistungssteigerung auf nunmehr 92 kW werden die erstmalig vertikal durchströmten Zylinderköpfe mit Flüssigkeit gekühlt. Motor, Ölbadkupplung und Getriebe sind, wie heute üblich, in einem Gehäuse integriert, wodurch die gesamte Antriebseinheit kompakter, steifer und trotz Wasserkühlung nur wenig schwerer wurde. Das Fahrwerk wurde der kompakteren Antriebseinheit angepasst. Der Gitterrohrrahmen verbindet im Gegensatz zum bisherigen zweigeteilten Rahmen Lenkkopf- und Schwingenlager. Die äußeren Abmessungen der GS lassen die spielerisch leichte Fahrbarkeit nicht erahnen. In Kombination mit der entspannten, aufrechten Sitzposition und dem breiten Lenker entsteht ein fast trekkingradähnliches Fahrgefühl. Das Gewicht von knapp 250 kg ist selbst bei langsamer Fahrt schnell vergessen. Der Federungskomfort lässt auch mit der Serienausstattung keine Wünsche offen. Die serienmäßigen Assistenzsysteme ABS und ASC sind hervorragend abgestimmt und bildet den Benchmark in dieser Klasse.

Konkurrenten: u.a. Aprilia Caponord, Honda Crosstourer, KTM 1190 Adventure/R, Moto Guzzi Stelvio 1200/NTX; Triumph Tiger Explorer XC, Yamaha XT 1200 Z Ténéré

- +** kräftiger, charaktvoller Motor, hervorragende Ergonomie, leichtes Handling beim Fahren, gute Serienausstattung
- Motor läuft mechanisch rau, Auspuff zeitweilig laut

1,9

ADAC-Urteil

Einzelbewertung

2,2

Alltagstauglichkeit

2,0

Ergonomie

2,3

Antrieb

1,5

Fahrverhalten

1,6

Sicherheit

2,2

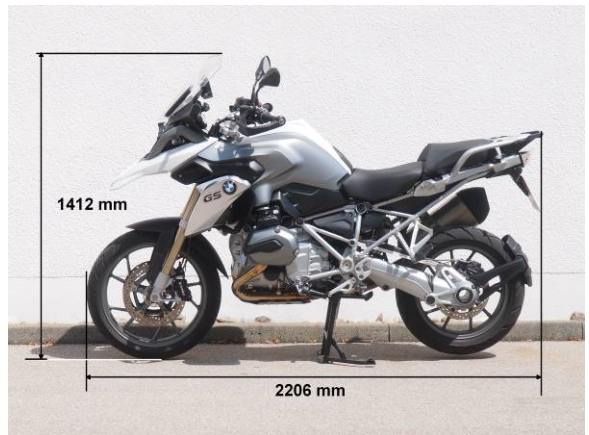
ALLTAGSTAUGLICHKEIT

2,1

Abmessungen/wichtige Daten

Die R 1200 GS ist als Reiseenduro im Ganzen kein kompaktes Motorrad. Dennoch ist sie alltagstauglich. Mit einer Vorderlast von 51% des Gesamtgewichtes ist die aktuelle GS leicht kopflastig ausgelegt.

⊕ Eine theoretische Reichweite von 385 km mit einer Tankfüllung von 20 Litern ist bei einem Tourenverbrauch von ca. 5,2 l/100 km als gut zu bewerten. Das Gewicht der vollgetankten Maschine von 246 kg entspricht dem der Wettbewerber. Bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 450 kg bleibt eine für Solotouren gut ausreichende Zulademöglichkeit von 204 kg. Der Wendekreis ist dank des großen Lenkeinschlages von ca. 42° mit 5,3 m gering.



⊖ Die im Vergleich zu Maschinen aller Klassen relativ großen Abmessungen (Länge/Breite/Höhe: 2206/996/1412 mm) erschweren für kleine und zierliche Personen das Handling etwas. Übung und Gewöhnung ist für diese Personen erforderlich. Besonders beim Abstellen in der Garage oder auf innerstädtischen Parkplätzen und beim Transport in oder auf Fahrzeugen besteht ein relativ hoher Platzbedarf. Im Tourenbetrieb mit zwei großen Personen ist die Zulagemöglichkeit von 204 kg nur knapp ausreichend.

1,7

Verarbeitung

⊕ Die R 1200 GS ist gut verarbeitet. Die Kunststoffteile der Außen- und Innenverkleidungen machen einen stabilen und robusten Eindruck. Wichtige Teile mit tragender Funktion wie z. B. die Instrumententräger sind als Teil der Karosserie aus Magnesium gefertigt. Es wird Wert gelegt auf Stabilität und Gewichtseinsparung. Auch die Rahmenlackierung erscheint robust. Kabel und Kabelstecker sind solide befestigt und wenig auffällig untergebracht. Die Hydraulikleitungen für Bremse und Kupplung sind wie bei BMW Motorrädern üblich als altersbeständige Stahlflexleitungen ausgeführt. Die gesamte Auspuffanlage besteht aus rostfreiem Material. Die Verarbeitung im Ganzen ist stimmig und macht einen wertigen Eindruck.

2,3

Allgemeines Handling (Parken, Rangieren, Tanken)

Das Abstellen und Rangieren der relativ großen GS erfordert anfangs etwas Übung. Die Haltemöglichkeiten am Heck und an dem breiten Lenker ermöglichen trotzdem ein sicheres Rangieren und Abstellen.

⊕ Die gestufte Sitzbank bietet Halt, um das Fahrzeug ggf. rückwärts zu bewegen. Der dicht anliegende Seitenständer kann dank des geschickt angebrachten Hebels von der Seite und im Sitzen einfach bedient werden. Er bleibt ausgeklappt. Dadurch wird ein sicheres Abstellen erleichtert. Um die GS auf dem Hauptständer abzustellen ist ein angemessener Kraftaufwand erforderlich, die Trittfläche des Hauptständers ist ausreichend groß und griffig. Das Kombischloss für Zündung und Lenkerverriegelung ist leicht zu bedienen. Der Lenker lässt sich in beiden Einschlagrichtungen verriegeln.

⊖ Das Tanken der GS erfordert besonders gegen Ende des Tankvorganges wegen des relativ kleinen Stützendurchmessers und der Tankdeckelform etwas Geduld. Beim Herunterschieben der Maschine vom Hauptständer

rutscht dieser auf glattem Untergrund ohne einzuklappen. Dies ergibt sich aus der Lage des Maschinenschwerpunkts in Relation zur Hauptständeranbringung.

2,2 Gepäckunterbringung/Tourentauglichkeit

Für die Unterbringung von Reisegepäck empfiehlt sich das optionale Variokoffersystem (Aufpreis: 610 €) von BMW.

⊕ Ein Stauvolumen von fast 70 Litern (größte Koffereinstellung) reicht für die meisten Reisen aus. Im Bedarfsfall kann die Breite jedes Koffers um 12 cm reduziert werden. Die Koffer sind leicht anzubringen, die Befestigung ist solide. Zusätzlich kann auch ein passendes Variotopcase mit einem Volumen von bis zu 35 Litern (Aufpreis: 325 €) angebracht werden.

⊖ In der Verkleidung sind keine Ablagemöglichkeiten vorhanden. Lediglich unter der Beifahrersitzbank befindet sich ein kleines Dokumentfach. Die Anbringung von Gepäckrollen auf der serienmäßigen Gepäckbrücke wird erschwert durch das Fehlen von Haken und Durchführungen.



Für Reisen empfehlen sich die Variokoffer von BMW.

1,9 Serienausstattung

⊕ Die Serienausstattung übersteigt den vom ADAC empfohlenen Standardumfang. Neben einem Bordcomputer mit vielfältigen Anzeigemöglichkeiten sind Bordsteckdose, Warnblinkanlage, einstellbare Dämpfung der Hinterradfederung und per Handrad einstellbares Windschild in der Serienausstattung enthalten. Seit August 2013 wird die bislang optionale Traktionskontrolle ASC (Automatic Stability Control) für die Standardfahrmodi „Rain“ und „Road“ serienmäßig adaptiert. Dies ist in Anbetracht der Fahrdynamik, zu der der starke Antrieb fähig ist, als Sicherheitsgewinn zu werten.



Das serienmäßige Bordwerkzeug fällt knapp aus.

2,5 Wartung (durch den Fahrer)

⊕ Die Betriebsanleitung ist sehr umfangreich. Sie enthält unter anderem Informationen für die Durchführung von einfachen Wartungsarbeiten durch den Fahrer. Die wichtigsten Kontroll- und Wartungsarbeiten können leicht durchgeführt werden.

⊖ Das Bordwerkzeug besteht aus nur wenigen Teilen. Das für die Demontage der Räder erforderliche Werkzeug muss als Zubehör bestellt werden. Öl- oder Zündkerzenwechsel werden in der Betriebsanleitung nicht beschrieben.

2,0

ERGONOMIE

1,8

Sitzposition Fahrer

⊕ Die Fahrersitzposition der Serienausstattung ist für die meisten Menschen ab einer Körpergröße von ca. 1,70 m passend. Diese Fahrer werden sehr schnell eine dauerhaft entspannte Sitzhaltung finden. Kleinere Personen sollten dringend die vom Hersteller angebotenen Möglichkeiten zur Verringerung der Sitzhöhe nutzen. Neben unterschiedlichen Sitzbankpositionen und -dicken wird gegen Aufpreis auch eine Tieferlegung des Fahrzeuges angeboten. Damit sind Sitzhöhen zwischen 790 und 870 mm möglich. Die Sitzbank selbst ist für lange Fahrten bequem geformt und gepolstert. Die Verjüngung der Sitzbank im vorderen Bereich erleichtert die Erreichbarkeit des Bodens mit den Füßen. Der gestufte Übergang zum Beifahrersitz gewährleistet eine sichere Abstützung des Fahrers. Fußrastenposition und -gestaltung lassen ebenso wie Knie- und Sprunggelenkwinkel keine Wünsche offen. Der breite Lenker ist der Schlüssel für die leichte Lenkbarkeit der GS. Der Lenker kann in seiner Halterung verdreht werden. Dadurch lässt sich die Lage der Lenkerenden individuell einstellen.

⊖ Bei kurzen Armen schränkt der breite Lenker die Nutzung des maximal möglichen Lenkeinschlags ein. Die Rückspiegel sind relativ klein, die Spiegelarme zu kurz. Dadurch ist die Rücksicht etwas eingeschränkt.

2,7

Ergonomie für den Beifahrer

⊕ Form und Polsterung der Beifahrersitzbank sind hervorragend. Auch die Längsverstellbarkeit der Sitzbank stellt einen Komfortgewinn dar.

⊖ Eingeschränkt wird der Beifahrerkomfort durch die etwas ungeschickte Anordnung der Haltegriffe. Für ein ermüdungsfreies Festhalten sind sie zu weit vorne angeordnet. Die Bewegungsfreiheit der Beifahrerfüße wird durch die Verstrebung des Fußrastenhalters eingeschränkt. Das relativ laute Auspuffgeräusch und die hohen Temperaturen am Endschalldämpfer werden manchen Beifahrer stören.

2,2

Armaturen

⊕ Die Schalter und Armaturen stellen einen guten Standard dar. Brems- und Kupplungshebel sind einfach ohne Werkzeug einstellbar.

⊖ Die Schalterblöcke an den Lenkerenden sind bei Vollausrüstung etwas überladen und unübersichtlich, die souveräne Bedienung aller Funktionen erfordert Übung und anfangs Konzentration. Dies gilt besonders für den Kombischalter für Lichthupe und Fernlicht sowie für den Tempomat. Der Blinkerschalter rastet etwas ungenau. Das Drehrad zur Einstellung des optionalen Navigationssystems kann leicht ungewollt bedient werden. Der Fußbremshebel ist nicht verstellbar.



Der Schalterblock an den linken Armaturen ist anfangs etwas unübersichtlich.

2,1 Anzeigen

- + Die Standardinstrumente und Kontrollleuchten lassen sich gut ablesen. Die Informationen z. B. zum aktuellen Kraftstoffverbrauch liegen nahe an den real ermittelten Werten. Die Tachoabweichung entspricht dem Standard.
- Einzelne Schrifttypen im Display des Bordcomputers sind bei kurzem Blick etwas schwer ablesbar. Der optionale *BMW Motorrad Navigator* deckt im Blickfeld des Fahrers einen Teil der Anzeigeeinstrumente ab.



Der optionale Motorrad Navigator verdeckt einen Teil der Anzeigen.

2,7 Vibrationen

- Der Motor produziert je nach Drehzahl und Last deutliche Vibrationen. An Lenker und Fußrasten sind sie spürbar, als wirklich unangenehm werden sie jedoch nur selten empfunden.

1,7 Fahrkomfort/Windschutz

- + Der Fahrkomfort, der sich aus dem Gesamtpaket der Ausstattung ergibt, ist gut. Die Wirkung des Windschilds ist bei optimaler Einstellung deutlich spürbar, die Windgeräusche am Helm wenig belastend.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Motorstart

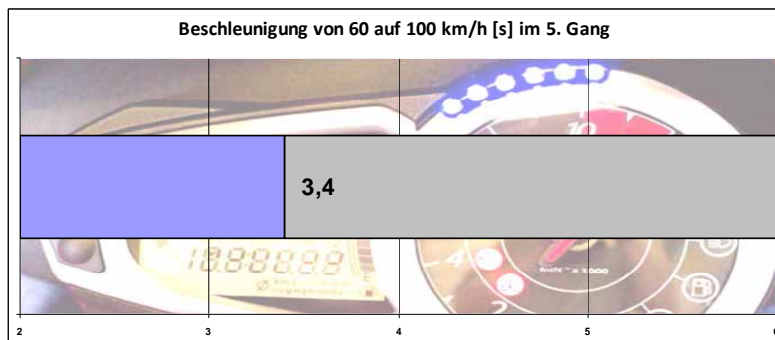
- + Bei kaltem Motor dauert der Startvorgang ca. 2 Sekunden. Das Standgas wird nach dem Start des kalten Motors nur leicht angehoben.
- Start und Motorlauf nach dem Start sind besonders bei kaltem Motor mechanisch laut.

1,6 Leistungsentfaltung/Motorcharakteristik

- + Der kräftige und elastische Motor stellt in allen relevanten Drehzahlbereichen genügend Leistung zur Verfügung. Nur im Drehzahlbereich oberhalb von 7.000 U/min wird er etwas träge. Bereits knapp über 1.500 U/min ist der Motor zum Anfahren ausreichend belastbar. Dadurch wird das Fahren mit Schrittgeschwindigkeit sehr einfach. Auch in höheren Gängen (4. bis 6. Gang) bietet der Motor ab 2.000 U/min ausreichend Drehmoment, um mit konstanter Geschwindigkeit dahinzugleiten oder sanft zu beschleunigen. In höheren Drehzahl- (zwischen 2.000 und 3.000 U/min) und Lastbereichen kann schaltfaul gefahren werden. Ab 4.000 U/min zieht der Motor kräftig und gleichmäßig an. Als Antrieb einer großvolumigen Reiseenduro ist er relativ drehfreudig und ermuntert zu sportlicher Fahrweise. Begeisternd ist das unmittelbare Ansprechen auf Gasbefehle. Das maximale Drehmoment wird bei ca. 6.500 U/min erreicht. Für die meisten alltäglichen Einsatzzwecke reicht das Drehzahlband hervorragend aus.

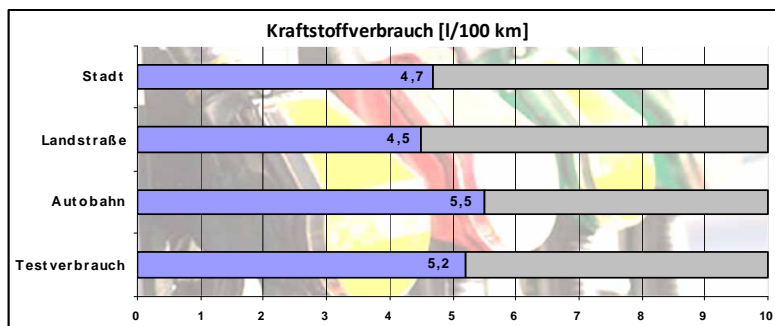
1,8 Fahrleistungen

⊕ Die Stärke des Motors zeigt sich bei Beschleunigungen von 60 auf 100 km/h im 5. Gang. Hierfür werden im Schnitt 3,4 Sekunden benötigt. Bei beherzter Beschleunigung in den Gängen 1 bis 3 greift das ASC massiv ein, um ein überdeutliches Abheben des Vorderrades zu verhindern. Ein Mehr an Leistung ist in diesen Situationen nicht umsetzbar.



2,5 Kraftstoffverbrauch

⊕ Der Kraftstoffverbrauch bewegt sich zwischen 4,5 l/100 km bei konstanten 100 km/h und 5,5 Litern bei Autobahn-Richtungsgeschwindigkeit. Der mittlere Testverbrauch lag bei 5,2 l/100 km. Dies entspricht einem guten Standard.



3,4 Laufkultur/Vibrationen/Geräusche

⊕ Das für großvolumige Zweizylinder-Boxer-Motoren bekannte deutliche Gegendrehmoment, das vorrangig bei kurzen Gasstößen spürbar wurde, tritt bei der aktuellen GS erstmals nicht auf. Dies wird durch eine zwischengeschaltete Ausgleichswelle erreicht.

⊖ Der Motor verfügt wie seine Vorgänger über eine charakteristische Laufkultur. Dabei erzeugt er im unteren Drehzahlbereich weiche wenig unangenehme, im mittleren und oberen Bereich deutliche und auf Dauer etwas störende Vibrationen, die zudem stark lastabhängig sind und von deutlichen mechanischen Geräuschen begleitet werden. Auch der Auspuff mit Klappensystem könnte leiser sein. Während das Dahingleiten mit niedriger Last noch einen sonoren Klang erzeugt, mutiert das Auspuffgeräusch unter starker Last zu Lärm. Diese Abstimmung wurde von Hersteller wohl bewusst so gewählt. Störend wirken die lauten Auspuffgeräusche auch auf mögliche Beifahrer und nachfolgende (Motorrad-) Fahrer.

1,5 Kupplung

⊕ Erstmals wird in der R 1200 GS eine Ölbadkupplung verbaut. Die Dosierbarkeit ist hervorragend, die Handkräfte sind gering. Die Kupplung arbeitet vollkommen geräuschfrei.

2,8 Getriebe

⊕ Die Getriebeabstufung ist gelungen. Lediglich der 6. Gang könnte bei der Kraft des Motors zur Reduzierung der Drehzahl bei Reisegeschwindigkeit länger ausgelegt sein. Die Gänge lassen sich überwiegend leicht und eindeutig wechseln.

– Das Einlegen des 1. Ganges erfolgt selten geräuschlos. Auch ist die Leerlaufsuche häufig eine kleine Geduldsprobe. Die Schaltwege sind relativ lang, das Schalten muss mit einer deutlichen Bewegung erfolgen. Der Wechsel vom 5. in den 6. Gang oder umgekehrt endete in einigen Fällen in einem unklaren Schaltzustand. Dies kann bei sportlicher Fahrweise kritische Situationen herbeiführen. Grundsätzlich erfordert das Getriebe entschlossene Schaltvorgänge.

3,2 Kraftübertragung/Lastwechselreaktionen

+ Die im Vergleich zur Vorgängerversion um 50 mm längere Paralever-Schwinge auf der linken Seite ist bei Lastwechseln reaktionsfrei.

– Im Antriebsstrang ist deutliches Spiel spürbar. Dies macht sich besonders im Schiebetrieb bei höheren Geschwindigkeiten akustisch bemerkbar.

1,5 FAHRVERHALTEN

1,9 Fahrstabilität

+ In fast allen Kriterien der Fahrstabilität macht die R 1200 GS eine nahezu perfekte Figur. Trotz der Handlichkeit und dem nicht sonderlich langen Nachlauf bleibt die GS in praktisch allen Fahrsituation stoisch stabil.

– Lediglich im höchsten Geschwindigkeitsbereich entsteht bei ungünstiger, hecklastiger Beladung oder sehr leichten Fahrern eine leichte, vollkommen unkritische Pendeltendenz.

1,5 Handlichkeit

+ Kaum ein vergleichbares Motorrad ist mit einer solchen spielerischen Leichtigkeit zu steuern. Einen großen Anteil daran hat der sehr breite Lenker. Auf der einen Seite erlaubt er es, mit geringen Kräften zu steuern, auf der anderen Seite gibt er ein feines Feedback über den Fahrzustand. Dank des großen Lenkeinschlages können Wendemanöver und Kreisfahrten auf engstem Raum erfolgen. Ein 3-m-Slalomparcours konnte flüssig durchfahren werden. Allerdings wird hierbei die Fahrzeugmasse deutlich spürbar. Bei der Breite des Lenkers wirkt die Armspanne des Fahrers begrenzend.



Die GS verblüfft mit einer spielerischen Handlichkeit

1,5 Federung/Radführung

+ Die Federungselemente an Vorder- und Hinterrad lassen für die üblichen, alltäglichen Einsatzbereiche keine Wünsche offen. Entscheidende Bedeutung hat das fein arbeitende Telelever, dessen Standrohrdurchmesser im Vergleich zum Vorgängermodell auf 37 mm reduziert wurde. Die Federwege von 190 mm vorne und 200 mm hinten sind für Fahrten auf festem Untergrund voll ausreichend. Den größten Vorteil spielt das Telelever-System beim Bremsen aus. Das Bremsnicken wird nahezu vollständig eliminiert, der Nachlauf bleibt nahe konstant, der Federweg steht für den Ausgleich von Unebenheiten zur Verfügung.

1,4 Kurvenfahrt

⊕ Vor allem die Steifigkeit der Vorderradführung macht sich auch bei der Kurvenfahrt durch hohe Stabilität bemerkbar. Störungen, die in Schräglage von der Straße auf das Vorderrad übertragen werden, irritieren die Fahrstabilität nicht oder nur wenig. Verblüffend ist auch die hohe Neutralität des Fahrzeuges bei Vorderradbremungen in Schräglage. Erst bei hohen Schräglagen und starkem Bremsengriff ist eine leichte, gut kontrollierbare Aufstellneigung zu spüren.

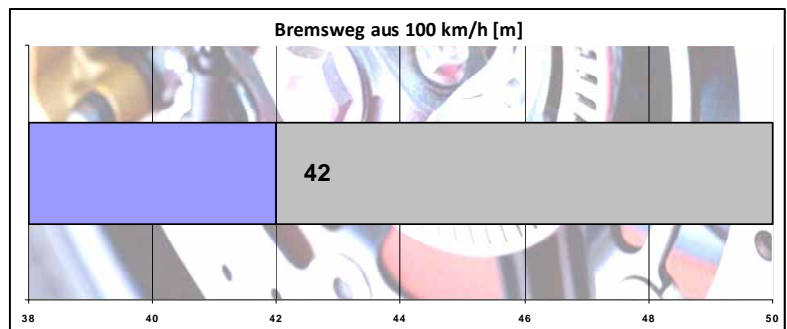
1,8 Fahrverhalten mit Beifahrer

⊕ Das Fahrverhalten mit Beifahrer wird deutlich weniger beeinflusst, als bei Fahrwerken mit klassischen Telegabeln.

1,6 SICHERHEIT

1,7 Bremsen

⊕ Das Gesamtsystem der Bremsen in Kombination mit der ABS-Abstimmung arbeitet hervorragend. Der Bremsdruckpunkt ist glasklar und erlaubt eine sehr gute Dosierbarkeit. Die Telelever-Konstruktion arbeitet sehr wirkungsvoll, ein Bremsnicken bleibt aus. Fading an der Vorderradbremse war während der Serienbremsungen nicht feststellbar. Die Bremsleistung ist durchweg gut, selbst wenn ein Bremsweg von 42 m bis zu 3 m länger ausfällt, als der von einigen Motorrädern anderer Klassen. Hier wurde ein hervorragend funktionierender Kompromiss zwischen einer hohen Bremsleistung einerseits und maximaler Bremsstabilität andererseits gefunden. Das Fahrverhalten der R 1200 GS ist bei Vollbremsungen deutlich stabiler, als das ihrer Vorgänger.



Die Bremsleistung ist durchweg gut, selbst wenn ein Bremsweg von 42 m bis zu 3 m länger ausfällt, als der von einigen Motorrädern anderer Klassen. Hier wurde ein hervorragend funktionierender Kompromiss zwischen einer hohen Bremsleistung einerseits und maximaler Bremsstabilität andererseits gefunden. Das Fahrverhalten der R 1200 GS ist bei Vollbremsungen deutlich stabiler, als das ihrer Vorgänger.

⊖ Nach etlichen, schnell aufeinander folgenden Vollbremsungen im ABS-Bereich verschwindet zeitweilig der klare Druckpunkt am Vorderradbremshebel. Dieser Umstand erscheint in Anbetracht der hohen und im Alltag selten vorkommenden Dauerbelastung harmlos. An der Hinterradbremse entsteht bei Dauerbelastung durch schnell nacheinander wiederholte Vollbremsungen leichtes Fading.

1,5 Assistenz-Systeme

⊕ Die BMW R 1200 GS verfügt über die derzeit wichtigsten Assistenz-Systeme, die in ihrer Funktion unmittelbaren Einfluss auf die Fahrsicherheit haben. Das ABS, das ebenso wie die Traktionkontrolle an die individuell gewählten Fahrmodi angepasst ist, schafft situationabhängig hervorragend den Kompromiss zwischen kurzem Bremsweg und hoher Fahrstabilität. Die Traktionkontrolle ASC, die seit August 2013 für die Fahrmodi „Road“ und „Rain“ serienmäßig adaptiert ist, sollte im alltäglichen Betrieb immer eingeschaltet sein, da es zahlreiche Straßen- und Fahrsituationen gibt, in denen der kräftige Motor das Grippotenzial der Reifen grenzwertig beansprucht. Das ASC verhindert wirksam ein zu starkes Aufsteigen des Vorderrades bei Beschleunigungen in den ersten drei Gängen. In Kombination mit der E-Gas-Steuerung schaffen die verschiedenen Fahrmodi eine gelungene Anpassung des Ansprechverhaltens der Motorsteuerung. Damit wird z. B. das Fahren bei nasser Fahrbahn ungefährlicher.

1,5

Beleuchtungsanlage

⊕ Die innovative LED-Beleuchtungstechnik (optional) produziert ein hervorragendes Licht. Besonders die Lichtfarbe ermöglicht bei Dunkelheit ein sehr klares, kontrastreiches Bild der Straßenoberfläche und des Straßenrandbereiches. Das in U-Form angeordnete LED-Lichterband des Tagfahrlichts ist auffälliger als herkömmliches Abblendlicht aus Freiflächenscheinwerfern, da es über die Blendgrenze strahlt.

⊖ Das LED-Licht erzeugt im Randbereich scharfe Hell-Dunkel-Grenzen. Bei enger Kurvenfahrt (z. B. in Kehren) mit entsprechender Schräglage können diese Grenzen in Bereiche der Straße fallen, deren Sichtbarkeit von großer Bedeutung wäre. Herkömmliche Freiflächenscheinwerfer mit H7-Lampen erzeugen einen weicheren Hell-Dunkel-Übergang.



Markantes Erscheinungsbild: Das optionale LED-Tagfahrlicht sollte an Bord sein.

FAHRZEUGKOSTEN

Eine Übersicht der geschätzten Kosten enthält die Datenübersicht auf der letzten Seite.

Betriebskosten

Die Betriebskosten ergeben sich vorrangig aus den Kraftstoffkosten. Mit einem geschätzten Alltagsverbrauch von 5,2 l/100 km und Jahresfahrleistungen von 5.000 km ergeben sich Kraftstoffkosten von ca. 430 €. Pauschal werden zudem Kosten für Pflege und kleine Wartungen von 70 € pro Jahr angesetzt.

Werkstatt- / Reifenkosten

Die BMW R 1200 GS verfügt über eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Neben den jährlich angesetzten Inspektionen werden zusätzliche Wartungen jeweils in 10.000 km-Intervallen fällig. Bei der Festlegung der Wartungstätigkeiten werden das Fahrzeugalter und die Laufleistung berücksichtigt. Für eine Haltungsdauer von fünf Jahren mit Jahresfahrleistungen von 5.000 km ergibt sich ein regelmäßiger Wartungsaufwand von 76 AW, dies entspricht ca. 650 € für fünf Jahre. Die Kosten für planmäßige Ersatzteile betragen in dieser Zeit ca. 700 €. Zusammen mit den Kosten für Reifen, die für jeden nach 6.000 km fälligen Reifensatz inklusive Montage mit 300 € angesetzt wird, ergeben sich Werkstatt- und Reifenkosten von ca. 640 € pro Jahr.

Wertstabilität

Die große Beliebtheit und die Zuverlässigkeit der R 1200 GS-Modelle der letzten Generationen lassen auch für die neue GS des Modelljahres 2013 eine recht hohe Wertstabilität erwarten. Für ein zwei Jahre altes Fahrzeug wird ein Wertverlust von ca. 25%, für ein fünf Jahre altes Fahrzeug ein Wertverlust von 40% prognostiziert. Vergleichbare Modelle anderer Marken haben Wertverluste von 35% bzw. 50%.

DATEN UND MESSWERTE

2-Zylinder Boxermotor	Schadstoffklasse Euro3
Hubraum	1.170 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	7.750 U/min
Maximales Drehmoment	125 Nm
bei	6.500 U/min
Ventile pro Zylinder	4
Ventilsteuerung	DOHC
Kraftstoffart	Super (95 ROZ)
Kühlung	Luft(65%)/Flüssigkeit(35%)
Kraftübertragung	Kardanwelle (links)
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Radstand	1507 mm
Nachlauf	99,6 mm
Federweg vorne/hinten	190/200 mm
Reifengröße vorne	120/70R19 M/C 60V TL
Reifengröße hinten	170/60R17 M/C 72V TL
Bremsen vorne/hinten	zwei Scheiben/Scheibe
Wendekreis links/rechts	5,1/5,5 m
Höchstgeschwindigkeit	219 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (Mittel 3. bis 6. Gang)	3,1 s
Bremsweg aus 100 km/h (DYNA-Modus)	42,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/Autobahn	4,7/4,5/5,5 l
Länge/Breite/Höhe	2206/996/1412 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Handprotektoren)	996 mm
Sitzhöhe (je nach Ausstattung)	790 bis 870 mm
Leergewicht/Zuladung	246/204 kg
Tankinhalt	20 l
Reichweite	385 km
Gewährleistung	2 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

REIFENFREIGABEN

Vorderreifen (120/70 R 19 60 V)	Hinterreifen (170/60 R 17 72 V)
Continental Trail Attack 2	Continental Trail Attack 2
Metzeler Tourance Next Front	Metzeler Tourance Next
Michelin Anakee 3 Front	Michelin Anakee 3 Rear
Vorderreifen (120/70 R 19 60 Q)	Hinterreifen (170/60 R 17 72 Q)
Continental TKC 80 Twinduro	Continental TKC 80 Twinduro

KOSTEN

Abschätzung bei fünfjähriger Haltungsdauer u. Jahresfahrleistung von 5000 km.

Jährliche Betriebskosten (Kraftstoff, Pflege)	ca. 500 Euro
Jährliche Kfz-Steuer	86,48 Euro
Jährliche Werkstattkosten: Wartung/Reifen	ca. 640 Euro
Jährlicher Wertverlust	ca. 1.200 Euro
Versicherung (ganzjährig)	
Haftpflicht (SF5, 35%, Mittel versch. Regionen)	ca. 280 Euro
Teilkasko (SB 150 €, Mittel versch. Regionen)	ca. 260 Euro
Vollkasko (SF5, 45%)	ca. 1.580 Euro
Grundpreis	14.400 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5)
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

AUSSTATTUNG (Auszug, Stand:8/2013)

TECHNIK/ KOMFORT

Beifahrersitz längsverstellbar	Serie
Bordcomputer	Serie
Bordsteckdose	Serie
Diebstahlwarnanlage	230 Euro°
Dynamic ESA (Electro. Suspension Adjustment)	755 Euro°
Elektronische Wegfahrsperr	Serie
Handhebel verstellbar	Serie
Handschutz	120 Euro°
Hauptständer	Serie
Heizgriffe	200 Euro°
Koffer (rechts/links)	610 Euro°
Kofferhalter	155 Euro°
Kreuzspeichenräder	370 Euro
Motorschutz a. Aluminium	Serie
Navigationsgerät (inkl. Vorbereitung)	860 Euro°
Niedriger Fahrersitz (Sitzhöhe 820/840 mm)	kein Aufpreis
Sitzbank höhenverstellbar	Serie
Tempomat	315 Euro°
Tieferlegung (Sitzhöhe 790/810 mm)	185 Euro
Topcase	325 Euro
Warnblickanlage	Serie
Windschildverstellung ohne Werkzeug	Serie

SICHERHEIT

Abschaltbares teilintegral ABS	Serie
ASC (Autom. Stability Control) in Fahrmodi "Rain" u. "Road"	Serie
Fahrmodi „Dynamic“, „Enduro“, „Enduro Pro“	300 Euro°
Fahrmodi „Rain“ und „Road“	Serie
LED-Scheinwerfer m. Tagfahrlicht	750 Euro°
Reifendruckkontrolle	210 Euro°
Tagfahrlicht	285 Euro°

° am Testmotorrad vorhanden/ vom ADAC empfohlene Sonderausstattung fett

TESTURTEIL

MOTORRADTEST **1,9**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Alltagstauglichkeit	2,2	Fahrverhalten	1,5
Abmessungen/Daten	2,1	Fahrstabilität	1,9
Verarbeitung	1,7	Handlichkeit	1,5
Parken/Rangieren/Tanken	2,3	Federung/Radführung	1,5
Gepäck/Tourentauglichkeit	2,2	Kurvenverhalten	1,4
Serienausstattung	1,9	Fahrverhalten m. Beifahrer	1,8
Wartung	2,5	Sicherheit*	1,6
Ergonomie	2,0	Bremsen	1,7
Sitzposition Fahrer	1,8	Assistenzsysteme	1,5
Ergonomie Beifahrer	2,7	Beleuchtung	1,5
Armaturen	2,2		
Anzeigen	2,1		
Vibrationen	2,7		
Fahrkomfort/ Windschutz	1,7		
Motor/Antrieb	2,3		
Motorstart	2,7		
Leistungsentfaltung	1,6		
Fahrleistungen	1,8		
Verbrauch	2,5		
Laufkultur/Geräusche	3,4		
Kupplung	1,5		
Getriebe	2,8		
Kraftübertragung/Lastwechsel	3,2		

*Sicherheit wurde doppelt gewertet.