



## BMW F 750 GS (Typ 4G85/OB08)

**Komfortable Mittelklasse-Reiseenduro (57 kW/77 PS)**

Die BMW F 750 GS ist die kleine Schwester der F 850 GS und gilt deswegen als ideale Wieder-/Einsteigermaschine. Damit tritt sie das Erbe der F 700 GS bzw. der F 650 GS an, deren Modellbezeichnung schon seit 2008 irreführend war. Immer arbeitete der Motor der größeren Schwester – wenn auch mit geringerer Leistung – im eher straßenorientierten Fahrwerk. Grundsätzlich waren und sind damit auch gute Allround- und Tourenqualitäten verbunden. Die Ergonomie ist anpassungsfähig und somit auch tauglich für kleinere Personen. Für Einsteiger- und kleine Personen sicherlich gewöhnungsbedürftig ist das vergleichsweise hohe Gewicht von 236 kg bei Volllausstattung. Der neu konstruierte und in China gefertigte Motor der aktuellen Version leistet 57 kW (bei 7500 U/min). Das maximale Drehmoment von 83 Nm wird bei 6000 U/min abgegeben. Das Aggregat kann ohne Mühe sehr sparsam gefahren werden (unter 4 l/100 km), auch weil es nicht unbändig antritt. Dank des 15-Liter-Tankes ergeben sich somit hohe Reichweiten (über 350 km). Die Stärke des Antriebs ist die Mitte des Drehzahlbandes. Die Bremsen und Assistenzsysteme arbeiten richtig gut, wodurch schnell ein vertrautes Sicherheitsgefühl entsteht. In der Basisausstattung mit einfacher Lackierung werden 9450 €, bei nahezu vollständiger Ausstattung fast 13000 € in Rechnung gestellt. Die meisten Sonderausstattungen sind sinnvoll. Wichtig für Inhaber der Führerscheinklasse A2: Die F 750 GS ist auch mit einer Leistung von 35/48 PS erhältlich.

Konkurrenten (Auswahl): Honda CRF 1000 L Africa Twin, Kawasaki Versys 650, KTM 790 Adventure, Suzuki V-Strom 650, Yamaha Tracer 700

**+** **grundsolide, komfortorientierte Reiseenduro mit guten Tourenqualitäten, sparsamer Motor, stabiles Fahrverhalten, gute Sicherheitsausrüstung (Bremsen, Assistenzsysteme), umfangreiche Serienausstattung für hohe Alltags-tauglichkeit, stattliches Programm an optionalen Sonderausstattungen und Zubehör**

**-** **hohes Leergewicht, mit Volllausstattung relativ teuer**

## ADAC-Urteil

**MOTORRADTEST** 2,2

## Einzelbewertung

**Alltagstauglichkeit** 2,3

**Ergonomie** 2,4

**Antrieb** 2,4

**Fahrverhalten** 2,3

**Sicherheit** 1,9

Stand: September 2019  
Text/Bilder: R. Müller/ADAC  
20.03.1750 - IN 30247 - Stand: 09-2019

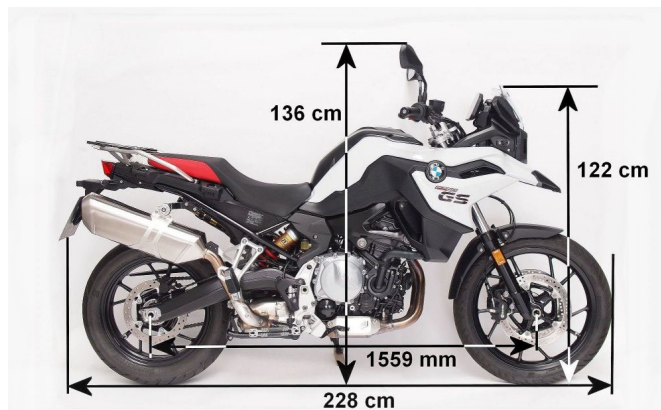
## 2,3 ALLTAGSTAUGLICHKEIT

### 2,3 Abmessungen / wichtige Daten

Die BMW F 750 GS ist leicht hecklastig. Ohne Spiegel hat sie an der Windschildoberkante eine Höhe von knapp über 1,2 m.

⊕ Die theoretische Reichweite, die sich aus dem vergleichsweise niedrigen mittleren Kraftstoffverbrauch von 4,1L/100 km (WMTC) in Kombination mit dem 15l-Tank ergibt, beträgt erfreuliche 365 km. Dies unterstreicht die Tourentauglichkeit ebenso wie die Zulademöglichkeit von über 200 kg es tut. Der kleine Wendekreis von ca 5,5 m erleichtert die Bewegung auf engstem Raum.

⊖ Das fahrfertige Gewicht von 236 kg, das die vollausgestattete Testmaschine auf die Waage bringt, ist relativ hoch und belastet somit auch ihre Attraktivität im Vergleich zu Maschinen der Wettbewerber. Eine Länge von fast 2,3 m und eine Höhe mit Spiegeln von 1,36 m weist die F 750 GS nicht als kompakt aus.



Die Abmessungen stehen für eine ausgewachsene Tourenmaschine.

### 2,3 Verarbeitung

Die Verkabelung, Stecker und Sicherungen entsprechen solidem Standard.

⊕ Die Verarbeitung ist durchgängig gut. Im Besonderen gilt dies für die Rahmenverarbeitung und -lackierung sowie die Bremsleitungen und deren Verlegung bzw. Befestigung. Die

Auspuffanlage ist vollkommen aus rostfreiem Material. Auch Kunststoffqualität, Passgenauigkeit und Stabilität der Verkleidungsteile sind in Ordnung.

⊖ Der Spritzschutz zwischen den Gabelholmen vibrieren abhängig von Last, Drehzahl und Windanströmung.

### 2,5 Allgemeines Handling (Parken, Rangieren, Tanken)

Die BMW F 750 GS als Testmaschine verfügte über ein Key-less-System, das Bestandteil des Comfort-Pakets für 650 € ist. Ohne dieses Schließsystem würden die einzelnen Paket-Bestandteile zusammen 495 € kosten.

⊕ Der solide Griff am Heck gibt sichere Kontrolle, der enge Wendekreis erleichtert das Manövrieren. Beim Schieben sind keine Rollwiderstände spürbar. Der serienmäßige Seitenständer ist im Sitzen und von der Seite gut erreichbar.

⊖ Das hohe Gewicht wird besonders beim Schieben und Lenken deutlich spürbar. Ab einer gewissen Schräglage ist die Maschine nur schwer zu halten. Das Aufbocken auf den Hauptständer erfordert Kraft oder zumindest Training. Die relativ scharfkantige Druckplatte am Ende des Hauptständerhebels steht bei hochgeklapptem Mittelständer relativ weit ab. Der Lenker kann nur nach links gedreht verriegelt werden. Das Keyless-System, das Lenker, Zündung und Tankverriegelung umfasst, lässt sich mit den bekannten Geräten zur Verlängerung der Signalreichweiten einfach überwinden. Dann ist ein unbefugtes Wegfahren möglich. Der

Tankverschluss (gehört zum Keyless-System) hakt gelegentlich.



Das Keyless-System kann mit Reichweitenverlängerern einfach überwunden werden. Im Zweifel sollte auf diese Sonderausstattung für 230 € verzichtet werden.

## 2,2 Gepäckunterbringung/Tourentauglichkeit

BMW bietet für die F 750 GS-Modelle optional eine Reihe von nützlichen und gut passenden Zubehörkomponenten für den Gepäcktransport an. Neben dem BMW-Variokoffersystem und einem entsprechenden Topcase für zusammen ca. 1140 € gibt es einen passenden Tankrucksack für ca. 200 €. Allein das Koffer- und Topcase-System stellt ein maximales Transportvolumen von über 100 Liter bereit. In dem Touren-Paket für 730 € sind neben den Haltern für das Koffersystem die Temporegelung und das Dynamic ESA-System enthalten.

⊕ Die Zulademöglichkeit von über 200 kg qualifiziert die F 750 GS als Tourenmaschine. Am Heck lassen sich auf Sitzbank und serienmäßiger Gepäckbrücke auch ohne optionale Komponenten Gepäckstücke sicher unterbringen. Unter der Sitzbank befindet sich ein kleines Fach für Dokumente und Werkzeug.

⊖ In der Verkleidung finden sich keine Ablagefächer.

## 2,2 Serienausstattung

Die Testmaschine war mit allen verfügbaren Sonderausstattungen versehen. Es war die Standard-Sitzbank für eine Sitzhöhe von 815 mm montiert. BMW hat mit dem Modellwechsel auf 2020 die Preise der meisten Sonderausstattungen deutlich reduziert. Für Details bitte den [BMW-Konfigurator](#) verwenden.

⊕ Unabhängig von den vielfältigen Sonderausstattungen, die BMW kostenpflichtig anbietet, ist die Serienausstattung der F 750 GS grundsolid. Es sind die Fahrmodi „Rain“ und „Road“ integriert. Die Standard-Anzeige mit analogem Drehzahlmesser und Multifunktionsdisplay stellt im Serienzustand die Daten verschiedener Bordcomputerfunktionen dar. Folgende Anzeigen bietet die Serienausstattung (Auswahl): Zwei Trip-Zähler, automatische Tageskilometerzähler, bei Erreichen der Reserve die mit der noch vorhandenen Spritmenge zu erwartende Reststrecke (Range), Momentanverbrauch, zwei verschiedene Durchschnittsverbrauchsangaben, Durch-

schnittsgeschwindigkeit, Batteriespannung, Kühlwasser- und Außentemperatur, letztere mit Frostwarnung bei 3°C, eingeschalteter Fahrmodus. Scheinwerfer und Rücklicht werden mit robusten LED-Leuchten betrieben. Das „dynamisches Bremslicht“ genannte Rücklicht blinkt bei Vollbremsungen. Zudem sind eine Warnblinkanlage sowie eine 12V-Bordsteckdose in der Serienausstattung vorhanden. Es ist eine kleine Gepäckbrücke montiert, die Beifahrerfußrasten lassen sich abnehmen. An der Hinterradfederung kann Federbasis und Dämpfung eingestellt werden.

⊖ Die Vorderradgabel ist weder in der Federvorspannung noch in der Dämpfung einstellbar. Der optionale Hauptständer kostet 120 €. Eine höhere Komfortsitzbank (830 mm) ist nur für einen Mehrpreis von 45 € erhältlich.

## 2,3 Wartung (durch den Fahrer)

Die fast 350-seitige Betriebsanleitung steht unter <https://www.bmw-motorrad.de/de/service/manuals/ridermanual.html> als PDF-Dokument zur Verfügung. Neben der Beschreibung der meisten Wartungsarbeiten enthält sie technische Erläuterungen zu den verbauten Systemen und Hinweise zu Pflege und Einlagerung der Maschine.

⊕ Mittels der gut bebilderten Betriebsanleitung werden dem Fahrer oder Halter die meisten Wartungsarbeiten verständlich dargestellt. Erläutert werden unter anderem: Aus- und Einbau der Räder, Batteriemontage und Starthilfe, Kontrolle von Öl-, Kühl- und Bremsflüssigkeitsstand, Schmierung und Einstellen der Antriebskette, Wechsel des Luftfilters und einzelner Lampen (ohne LED), Ersatz der Sicherungen, Einstellung des hinteren Federbeins, der Leuchtweite sowie der Hebel für Bremsen und Kupplung. Das einfache Werkzeug ermöglicht einige der Wartungsarbeiten. Die meisten relevanten Bauteile

sind für die Wartung gut zugänglich so z.B. die unter der Beifahrersitzbank positionierten Sicherungen und die Batterie. Ebenso lässt sich dank der seitlich aus den Felgenspeichen herausgeführten Ventile der Reifendruck leicht kontrollieren.

⊖ Die Prüfung des Ölstandes mittels Peilstab und Warmlaufenlassen des Motors ist aufwendig und erscheint nicht mehr zeitgemäß. Die Anweisung hierzu: Motor im Leerlauf warmlaufen lassen bis das Lüftergebläse eine Minute lang gelaufen ist! Je nach Rahmenbedingung kann dies lange dauern. Danach soll vor der eigentlichen Messung fünf Minuten gewartet werden. Den Wechsel von Öl und Ölfilter will BMW seinen Kunden offensichtlich nicht überlassen. Diese Wartungsarbeiten bleiben in der Betriebsanleitung unerwähnt. Für den Ausbau der Räder ist ein zusätzlicher, kostenpflichtiger Werkzeugsatz erforderlich.



## 2,4 ERGONOMIE

### 2,5 Sitzposition Fahrer

BMW bietet für die F 750 GS unterschiedlich hohe Sitzbänke an. In der Standardausstattung ist eine Sitzhöhe von 81,5 cm vorgesehen. Wahlweise ohne Aufpreis kann beim Kauf auch eine Sitzbank für die Sitzhöhe 79 cm geordert werden. Eine besser ausgestattete Komfortsitzbank gibt es für einen Aufpreis von 45 €. Sie erzeugt eine um 15 mm höhere Sitzposition, also 83 cm. Eine besonders hohe Rallye-Sitzbank erzeugt für 340 € eine Sitzhöhe von 84,5 cm (Schrittbogenlänge: 1,9 m). Zudem gibt es für zusätzliche 170 € einen Tieferlegungskit, der die Sitzhöhe auf 77 cm reduziert. Dieser Umbau ist allerdings nicht mit der Sonderausstattung Dynamic-ESA kombinierbar. Als weitere ergonomische Anpassungsmaßnahme bietet BMW für 124 € eine Lenkererhöhung um 15 mm an. Last but not least werden verschiedene Anpassungsmöglichkeiten an den Fußrasten und den Fußhebeln offeriert.

⊕ Die Anordnung von Lenker, Sitzbank und Fußrasten ermöglicht den meisten Menschen auf Anhieb eine entspannte, aufrechte Sitzposition. Sie entspricht gut dem touristischem Charakter der F 750 GS. Die Lenkerbreite (Griffweite ca. 64 cm) und Kröpfung der Lenkerenden positionieren die Griffe genau passend. Die Sitzbankpolsterung erlaubt auch längere, bequeme Fahrten, die Oberfläche bietet guten Halt, die Abmessungen (34 cm lang, hinten 28 cm breit) geben genügend Bewegungsfreiheit, um die Körperpositionen zu variieren. Die schlanke Gestaltung im vorderen Bereich erzeugt einen

angenehmen Übergang zum Tank. Ein Beifahrer beeinflusst den Sitzkomfort des Fahrers nicht.

⊖ Die Standardsitzhöhe von 81 cm (mit Fahrer besetzt, Schrittbogenlänge 178 cm) schließt kleine Personen als Fahrer aus. Betroffene sollten unbedingt die Ausstattungsmöglichkeiten von BMW bezüglich der Sitzhöhen beachten (siehe oben). Die Flächen der Rückspiegel sind zu klein, die Spiegelarme etwas zu kurz.



Die Ergonomie passt für kleine Personen nur bedingt.

### 2,3 Ergonomie für den Beifahrer

⊕ Die Möglichkeit, über 200 kg zuzuladen, lädt zur Mitnahme von Beifahrern ein. Die Sitzbankform, -größe und -anordnung ergeben einen komfortablen Passagiersitz. Die Haltemöglich-

keiten sind gut, ebenso die Anordnung und Gestaltung der Fußrasten.

⊖ Die Höhe des Hecks erschwert das Aufsteigen etwas.

### 2,5 Armaturen

Fußhebel und deren Einstellmöglichkeiten sowie die Schalter am Lenker weisen keine Besonderheiten auf und entsprechen dem üblichen Standard dieser Fahrzeugklasse.

⊕ Handhebel für Kupplung und Bremse sind leicht einstellbar.

⊖ Die Schaltermultifunktionalität an den Lenkerenden ist anfänglich gewöhnungsbedürftig. Das Drehrad kann auch mal ungewollt bedient werden.

### 1,6 Anzeigen

Die BMW Testmaschine war mit dem 6,5"-Vollfarb-TFT-Display ausgestattet, das als Sonderausstattung



Nicht Serien-, aber sehr empfehlenswerte Sonderausstattung „Connectivity“. TFT-Display mit beeindruckender Informationsfülle. Wird durch Verbindung mit dem Smartphone auch zum Navigationsdisplay.

„Connectivity“ für 515 € angeboten wird. Die hier getroffenen Aussagen beziehen sich deswegen nur auf diese Ausstattung. Die Voreilung der Geschwindigkeitsanzeige bewegt sich im üblichen Rahmen von wenigen km/h.

⊕ Die gute Auflösung des TFT-Displays erzeugt eine klare, kontrastreiche Darstellung, die durchweg gut ablesbar ist. Selbst bei widrigen Beleuchtungsverhältnissen sind alle wichtigen Informationen gut zu erkennen. Die Informationstiefe bei Vollausrüstung ist beachtlich. Auch die Kontroll-

## 2,6 Vibrationen

Der Reihen zweizylinder verfügt über zwei Ausgleichswellen, die die Vibrationen reduzieren sollen. Außerdem hat die Kurbelwelle einen 90°-Hubzapfenversatz und ungleichmäßige Zündfolgen (270/450°). Dadurch produziert der Motor charakteristische Vibrationen.

⊕ Die spürbaren Vibrationen haben überwiegend eher weichen Charakter und wirken dann wenig störend. Sie können dienen als haptisches Feedback über den

## 2,7 Fahrkomfort/Windschutz

Die BMW F 750 GS ist serienmäßig so wie auch die Testmaschine mit einem kleinen Windschild versehen. Als Zubehör bietet BMW ein größeren Windschild in zwei verschiedenen Ausführungen für 154 Euro an.

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

### 2,6 Motorstart

⊕ Die Bedienung des Anlassers ist BMW-Typisch einfach. Die Drehzahl des kalten Motors wird vorübergehend moderat angehoben.

⊖ Der Anlauf des Anlassers ist deutlich hörbar und leicht verzögert, als würde sich der Anlasser etwas schwer tun. Nach dem Anspringen rumpelt der Motor vorübergehend etwas.

### 2,7 Leistungsentfaltung/ Motorcharakteristik

Der quer eingebaute, flüssigkeitsgekühlte Reihen zweizylinder motor der F 750 GS wurde für die Saison 2018 neu konstruierter und ist weitgehend baugleich mit dem der F 850 GS. Das Hubvolumen beträgt 853 cm<sup>3</sup> bei einem moderaten Hub/Bohrungsverhältnis von 77 zu 84 mm. Er liefert bei 7500 U/min eine maximale Leistung von 57 kW (77 PS) und gibt bei 6000 U/min ein Drehmoment von 83 Nm ab. In der leistungsreduzierten Version für die Führerscheinklasse A2 mit 35 kW (48 PS bei 6500 U/min) steht das maximale Drehmoment von 63 Nm bei

leuchten rechts und links neben dem TFT-Display sind ausreichend groß und hell und deswegen gut erkennbar.

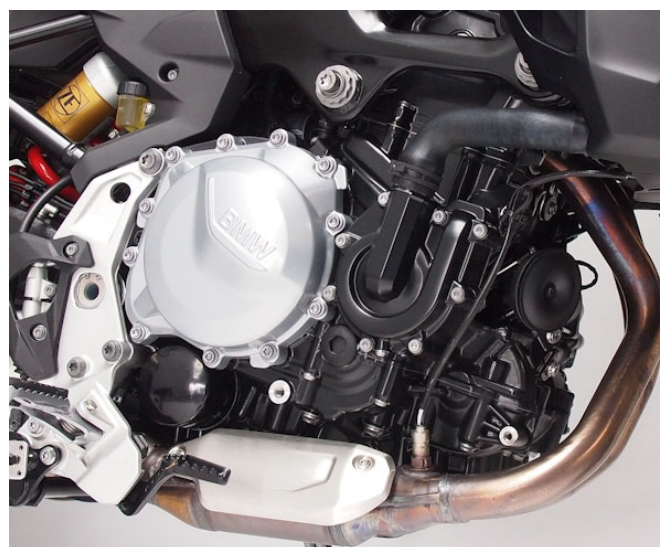
⊖ Die Bedienung des TFT-Display über die Menütaste und das „Multi-Controller“ genannte Drehrad ist nicht immer intuitiv und muss anfangs erlernt werden. Die Anzeige der einfachen Navigationshinweise setzt eine aktive Smartphone-Verbindung und die Nutzung der BMW Motorrad Connected App auf diesem Smartphone voraus. Nach Fahrpausen mit abgeschalteter Zündung kommt die Navigation nicht immer zuverlässig wieder in Gang.

Betriebszustand des Motors. Keine negativen Auswirkungen der Vibrationen an den Spiegeln erkennbar.

⊖ Je nach Lastzustand, eingelegtem Gang und Drehzahlbereich können die Vibrationen auch mehr oder minder stark und dann auch störend ausfallen. Dies gilt besonders für höhere Lasten bei Geschwindigkeiten oberhalb von ca. 120 km/h.

⊕ Der fahrtwindunabhängig Komfort ist noch gut.

⊖ Winddruck am Oberkörper und Windgeräusche am Helm werden oberhalb der Autobahn-Richtgeschwindigkeit etwas belastend. Mögliche Abhilfe schafft das höhere Windschild.



Für die Saison 2018 neu konstruiert und baugleich mit dem der „größeren“ Schwester F 850 GS. Charakter: Grundsolider All-rounder.

4500 U/min an. Wie bei vielen Enduros üblich zirkuliert das Öl durch ein Trockensumpfschmierungssystem. Die vier Ventile pro Zylinder werden über zwei Nockenwellen und Schleppebel betätigt. Das Verdichtungsverhältnis beträgt 12,7:1. Im Serienzustand werden zwei Fahrmodi („Road“ u. „Rain“) angeboten. Als Sonderausstattung („Fahrmodi Pro“) gibt es die zusätzlichen Fahrmodi „Dynamic“ und „Enduro“. Diese unterschiedlichen Fahrmodi beeinflussen vorrangig das Ansprechverhalten der elektronischen Gassteuerung.

⊕ Die Stärke des Motor liegt in der Mitte des Drehzahlbandes ab ca. 3000 U/min. Hier zeigt er sich elastisch und harmonisch und unterstreicht den gutmütigen Charakter eines Allrounders. Das Ansprechverhalten der Gassteuerung wird deutlich beeinflusst von dem gewählten Fahrmodus. Im Modus Rain spricht das Gas am harmonischsten an. Ähnlich ist

## 2,6 Fahrleistungen

Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 190 km/h angegeben.

⊕ Während der Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im 5. Gang vergehen 4,8 Sekunden. Dies erscheint in dieser Leistungs- und Gewichtsklasse angemessen. Für den Geschwindigkeitszuwachs von 100 auf 140 km/h werden im gleichen Gang 4,6 Sekunden benötigt. Im 4. Gang dauert diese Beschleunigung von 60 auf 100 km/h 3,6 Sekunden. Bezüglich der verschiedenen Modi wurden keine bedeutsamen Unterschiede festgestellt.

⊖ Im 6. Gang vergehen bei dem Sprint von 60 auf 100 km/h 6,4 Sekunden.

## 2,1 Kraftstoffverbrauch

Der amtliche Werte für den Kraftstoffverbrauch im Rahmen der Homologationsprüfungen (WMTC) beträgt realistische 4,1 l/100 km, die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind entsprechend 98 g/km.

⊕ Der effektive Umgang mit dem Kraftstoff ist eine besondere Stärke des Motors der F 750 GS. Man kann die BMW ohne übertriebene Zurückhaltung bezüglich der Fahrweise z.B. auf Touren mit teilweise deutlich unter 4 l/100 km bewegen. Die Anzeigen der während der Fahrt errechneten Verbrauchswerte sind erstaunlich genau. Die Kraftstoffmindestqualität wird mit Normalbenzin (ROZ 91) erfüllt.

⊖ Bei sehr dynamischer Fahrweise z.B. während der Messfahrten stieg der Verbrauch vereinzelt auf über 6 l/100 km. Der über alle Testkilometer gemittelte Kraftstoffverbrauch lag

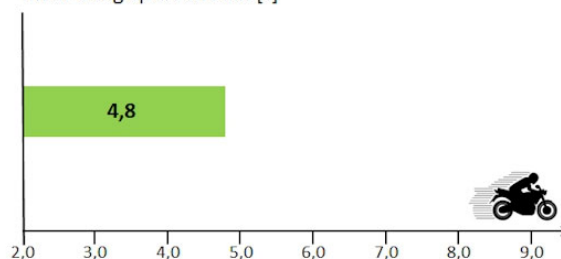
## 2,8 Laufkultur/Vibrationen/Geräusche

Der besondere Charakter des Motorlaufs der F 750 GS, der einem 90°-V2-Motor ähneln soll, kommt zustande durch den Hubzapfenversatz der Kurbelwelle von 90° und die

das Verhalten im Modus Road. Bei gleichmäßiger Fahrt ohne Last kann in der 30er-Zone im 4., mit etwas Last im 3. Gang gefahren werden. Bei Standard-Innenortgeschwindigkeiten bietet sich vorrangig der 5. Gang an. Im oberen Drehzahlbereich schiebt der Motor angemessen an ohne zu sehr zu fordern.

⊖ Im Drehzahlkeller ist der Motor etwas wenig belastbar bzw. das Drehmoment kommt etwas ungleichmäßig. Deswegen erfordert das Anfahren zumindest anfänglich etwas mehr Gefühl, um den Motor nicht abzuwürgen oder mit zu hoher Drehzahl zu starten. Hierzu muss vor allem auch der Kupplungshebel optimal eingestellt sein. Der lang ausgelegte 6. Gang ist für Innenortgeschwindigkeiten nur bedingt geeignet. Außerdem zwingt er bei manchem Überholmanöver dazu, in den 5. Gang zu wechseln.

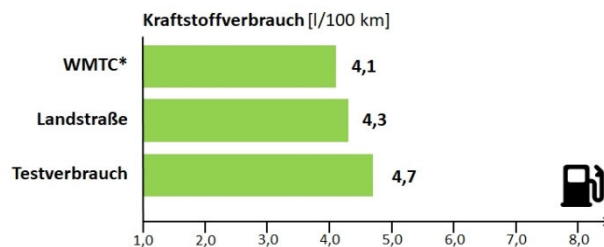
Beschleunigung von 60 auf 100 km/h  
im 5. Gang Sport-Modus [s]



### Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)  
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

bei ca. 4,7 l/100 km. Bei Autobahnfahrten im Bereich der Richtgeschwindigkeit werden knapp über 5 l/100 km konsumiert.



### Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)  
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

unregelmäßige Zündfolge. Zur Reduzierung der Vibrationen dreht jeweils eine gegenläufige Ausgleichswelle vor und hinter

der Kurbelwelle. Das amtliche Fahrgeräusch wird mit 76 dB(A), das Standgeräusch bei 3750 U/min mit 89 dB(A) angegeben.

⊕ Das Auspuffgeräusch ist überwiegend nicht unangenehm, der „kernige Sound“ passt ganz gut zum Charakter der Maschine. Die Vibrationen sind überwiegend wenig störend.

## 2,3 Kupplung

Die per Seilzug betätigte Kupplung umfasst eine Anti-Hopping-Funktion. Diese soll beim schnellen Runterschalten aus hohen Drehzahlen ein Stempeln des Hinterrades verhindern. Besondere rampenförmige Geometrien bewirken zudem, dass die Kupplungslamellen unter Last durch die übertragenen Kräfte zusätzlich aufeinandergepresst werden. Dies erlaubt schwächere Kupplungsfedern und damit niedrigere Betätigungskräfte. Dank des optionalen Schaltassistent Pro (Aufpreis 360 € und Bestandteil des Dynamic-Paketes) muss die Kupplung deutlich weniger benutzt werden als bei Standardschaltungen. Der Schaltassistent ermöglicht während der Fahrt in

## 2,5 Getriebe

Die BMW F 750 GS verfügt über ein 6-Gang-Getriebe. Der Schaltassistent Pro an der Testmaschine ist optional. Laut BMW kann bei 70 bis 80% der Schaltvorgänge auf den Einsatz der Kupplung verzichtet werden.

⊕ Mit und ohne Einsatz der Kupplung verlaufen die Gangwechsel überwiegend schnell und präzise.

## 2,6 Kraftübertragung/Lastwechselreaktionen

Die Kraftübertragung ans Hinterrad erfolgt mittels O-Ring-Kette erstmalig bei den F-Modellen der GS-Serie auf der linken Fahrzeugseite. Bei den Vorgängermodell lief die Kette noch auf der rechten Seite.

⊕ Bedeutsame Reaktionen auf die Hinterradföhrung sind kaum spürbar. Gangwechsel mit dem Schaltassistent laufen schnell und fast vollständig reaktionsfrei ab. Die Antihopping-Funktion der Kupplung wirken beim abrupten Wechsel von

⊖ Bei hoher Last und Geschwindigkeiten (Autobahnrichtgeschwindigkeit und höher) können feine Vibrationen auf Dauer nerven. Teilweise kommen aus dem Motor irritierende Klickgeräusche.

vielen Situationen ein schnelles Hoch- und Runterschalten, ohne Betätigung der Kupplung.

⊕ Niedrige Betätigungskräfte

⊖ Kupplung arbeitet nicht ganz proportional. Die Dosierung der Kupplung in Kombination mit der Motorcharakteristik im unteren Drehzahlbereich erfordert zumindest anfänglich Übung und Feingefühl, oft wird dann mit relativ hoher Drehzahl angefahren, selten der Motor abgewürgt. Optimale Einstellung des Bedienhebel verbessert das Einkuppeln.

⊖ Der Schaltassistent Pro arbeiten in einigen Fällen etwas ruppig. Zudem gibt es einige von BMW in der Betriebsanleitung beschriebene Situationen, in denen die Nutzung des Schaltassistenten nicht vorgesehen bzw. nicht möglich ist. Die Zusammenhänge müssen anfangs erlernt werden. Der 6. Gang ist relativ lang übersetzt. Deswegen werden häufigere Wechsel in den 5. Gang erforderlich.

Vor- in den Schiebetrieb positiv. Dadurch bleibt das Heck gut kontrollierbar.

⊖ Im unteren Drehzahlbereich bis ca. 2500 U/min erzeugt die Lose der Ketten zusammen mit den Drehmoment-schwankungen am Getriebeausgang je nach Last ein deutliches Ruckeln und eine schwingende Kette. Schneller Gangwechsel bietet Abhilfe.

## 2,3 FAHRVERHALTEN

Der Radstand der BMW F 750 GS beträgt 1559 mm, der Lenkkopfwinkel 63°, der Nachlauf 104,5 mm. Der Brückenrahmen besteht aus tiefgezogenen und verschweißten Stahlblechteilen, der Motor ist mittragend.

## 2,2 Fahrstabilität

⊕ Die F 750 GS ist besonders auf Fahrstabilität getrimmt, der Geradeauslauf ist durchgängig gut, kein Lenkerflattern bei ca. 80 km/h, kein fahrwerkbedingtes Hochgeschwindigkeits-

pendeln. Auch die Stabilität bei starken positiven und negativen Beschleunigungen bleiben im Rahmen.



⊖ Bei hohen Geschwindigkeiten sind für Richtungsänderungen deutliche Lenkimpulse erforderlich (Nachlauf, Radgewichte).

## 2,5 Handlichkeit

⊕ Die F 750 GS ist wendig. Der enge Lenkeinschlag (Wendekreis aufrecht geschoben: 5,5 m) und die vergleichsweise schmalen Reifen ermöglicht ohne viel Übung ein flüssiges Durchfahren des 3-m-Slalom-Parcours. Dabei lässt sie sich auch dank des breiten Lenkers präzise steuern.

⊖ Selbst wenn die die F 750 GS wendig ist, sie ist nicht wirklich handlich. Das hohe Gewicht lässt schnelle Wechselkurven wie in dem 3-m-Slalom-Parcours zu echter Arbeit ausarten.

## 2,2 Federung/Radführung

Das Vorderrad wird über eine klassische Telegabel geführt, Standrohrdurchmesser 41 mm, der Federweg beträgt 151 mm. Das Hinterrad führt eine Zweiarmschwinge, der Federweg beträgt 177 mm. An der Testmaschine war das Dynamic ESA-System für 390 € installiert. Mit Hilfe dieser elektronischen Fahrwerkseinstellung kann die Dämpfung des Federbeins während der Fahrt, die Federvorspannung in drei Stufen nur im Stand bei laufendem Motor korrigiert werden. Außerdem werden die Dämpfungseigenschaften dynamisch an die Fahrsituation angepasst.

⊕ Trotz der fehlenden Einstellmöglichkeiten arbeitet die Vorderradgabel überwiegend gut. Hier wurde ein gelungener Kompromiss zwischen den verschiedenen Anforderungen gefunden. Die Möglichkeiten der Federbeineinstellung per Schalter und die vom Fahrmodi abhängig Anpassung der Dämpfungseigenschaften sind eine deutliche Komfort- aber auch Stabilitätsverbesserung.

## 2,4 Kurvenfahrt

Die BMW F 750 GS ist vorne und hinten serienmäßig mit Reifen des Typs Bridgestone Battlax Adventure 41 (vorne mit der Kennung F, hinten mit der Kennung R) ausgestattet. Die Reifendimensionen vorne: 110/80 R 19 M/C (59 V), hinten: 150/70 R 17 M/C (69 V). Alternative Bereifungen finden sich unter [bmw-motorrad.de](http://bmw-motorrad.de) oder auch auf dem Datenblatt (letzte Seite). Die Kurveneigenschaften sind überwiegend neutral.

⊕ Dank der schmalen Reifen im Kombination mit dem breiten Lenker erfolgt das Einlenken leicht, die großen Räder erzeugen hohe Stabilität. Damit wird die Lenkung



**Eher wendig als handlich: Der enge Lenkeinschlag macht den 3m-Slalom-Parcours gut machbar, das Gewicht verursacht echte Arbeit.**

⊖ Die Vorderradgabel ist nicht einstellbar, sie ist auch nicht in das ESA-System integriert. Bei Vollbremsungen wird der Federweg weit ausgeschöpft.

unempfindlicher gegen Störungen vom Untergrund. Korrekturen in Schräglage sind gut möglich, ohne dass die Reaktionen auf Lenkimpulse zu nervös wären. Die Schräglagenfreiheit ist ausreichend.

⊖ Mit steigenden Geschwindigkeiten wird das vergleichsweise hohe Trägheitsmoment der größeren Räder immer deutlicher spürbar. Ein Lenkimpuls muss dann mit Nachdruck eingeleitet werden. Beim Bremsen in Schräglage werden leichte Aufstellendenzen spürbar.



## 2,5 Fahrverhalten mit Beifahrer

Die Zuladepazität von über 200 kg ermöglicht auch Fahrten mit Doppelbesetzung. Das vergleichsweise hohe Fahrzeuggewicht und die solide Fahrstabilität machen die F 750 GS unempfindlich gegen Störungen durch einen Beifahrer. Das

Fahrverhalten wird durch die Mitnahme eines Beifahrers nur wenig beeinflusst, die Grundauslegung mit der Tendenz zu höherer Hinterradlast verändert sich durch die Belastungen des Beifahrersitzes nur wenig.

## 1,9 SICHERHEIT

### 2,1 Bremsen

Am Vorderrad der BMW F 750 GS wirken zwei Zweikolbenzangen auf 300 mm großen Bremsscheiben. Am Hinterrad verzögert eine Einkolben-Schwimmsattelbremse. Die Scheibe hat einen Durchmesser von 265 mm.

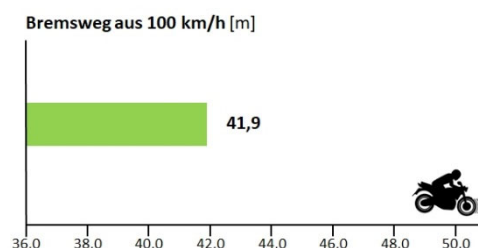
⊕ Der Druckpunkt der Vorderradbremse ist klar spürbar, deswegen ist eine gute Dosierbarkeit gegeben. Die bei Vollbremsungen aus 100 km/h erzielbaren Verzögerungen (im Mittel 9,2 m/s<sup>2</sup>) bzw. Bremswege (41,9 m) können in dieser Fahrzeugklasse überzeugen. Der kürzeste Bremsweg in der Messreihe betrug 40,4 m. Auch nach häufigen Vollbremsmanövern ist kein Nachlassen der Bremswirkung spürbar.

⊖ Bei einzelnen wenigen Bremsungen kommen abhängig von den Rahmenbedingungen (z.B. Bodenunebenheiten, Art der Einleitung der Bremsung, Sitzposition), leichte Bewegungen um die Hoch- (Gieren) und Querachse (Nicken) der Maschine zustande. Die Telegabel nutzt den Federweg bei hohen Verzögerungen fast vollständig aus.

### 1,6 Assistenzsysteme

Serienmäßig ist die BMW F 750 GS mit folgenden Assistenzsystemen ausgestattet: Standard-ABS (mit Hinterradabhebeerennung, abschaltbar), Traktionskontrolle (ASC, mit Vorderradabhebeerennung, abschaltbar), Anti-Hopping-Kupplung, zwei verschiedene Fahrmodi (Rain, Road). Die Testmaschine war zusätzlich mit allen optional verfügbaren Assistenzsystemen ausgestattet. Hierzu zählen: Fahrmodi Pro inklusive kurventauglichem ABS (ABS Pro), schräglagensensibler Traktionskontrolle (DTC) und zwei zusätzliche Fahrmodi (Dynamic, Enduro), Temporegelung, Schaltassistent, intelligenter Notruf. Die verschiedenen Fahrmodi haben Einfluss auf das Ansprechverhalten der Gassteuerung. Zudem werden die ASC, DTC, Dynamic ESA von den Fahrmodi beeinflusst. Die nachfolgenden Aussagen beziehen sich auf die Vollausrüstung.

⊕ Das ABS arbeitet situationsabhängig etwas unterschiedlich. Überwiegend ist das Eingreifen des ABS unauffällig aber effektiv. Nur selten entstand bei den ABS-Bremsungen leichte Unruhe. Dank des kurventauglichen ABS verlieren Bremsungen in Schräglage ihren Schrecken. Die



#### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5)
 ■ gut (1,6–2,5)
 ■ befriedigend (2,6–3,5)
 ■ ausreichend (3,6–4,5)
 ■ mangelhaft (4,6–5,5)



Bleibt überwiegend stabil und gut beherrschbar.

Traktionskontrolle arbeitet soweit getestet perfekt. Der Schaltassistent erlaubt in vielen Situationen schnelle Gangwechsel ohne Auswirkungen auf die Fahrzeugdynamik. Das System „Intelligenter Notruf“ funktioniert soweit getestet.

⊖ Gelegentlich sind während der Bremsungen relativ lange Regelintervalle spürbar. Auf die erzielbaren mittleren Verzögerungen haben diese Intervalle offensichtlich wenig Einfluss. Der Schaltassistent ist nicht in allen Fahrsituationen eingesetzt werden.

## 2,0 Beleuchtungsanlage

Serienmäßig ist die F 750 GS an Scheinwerfer und Rücklicht mit LED-Leuchtmitteln ausgestattet.

⊕ Moderne und robuste Lichtanlage. Das Erscheinungsbild ist auffällig, Abblend- und Fernlicht leuchten die Straße gut aus.

## FAHRZEUGKOSTEN

---

### Monatliche Gesamtkosten

Eine Übersicht der geschätzten Kosten enthält das Datenblatt auf der letzten Seite. Sie basiert auf einer Nutzungsdauer von 5 Jahren bei einer Jahresfahrleistung von 5000 km.

Die Betriebsaufwendungen ergeben sich vorrangig aus den Kraftstoffkosten. Mit einem geschätzten Alltagsverbrauch von 4,1/100 km (basierend auf amtlicher WMTC-Messung) und einer Jahresfahrleistung von 5000 km ergeben sich bei dem aktuellen Preis von 1,40 Euro/Liter Superkraftstoff (Stand: 09/2019) jährliche Spritkosten von ca. 290 Euro. Zusammen mit einer Pflegepauschale von ca. 70 Euro kommen somit jährliche Betriebskosten von ca. 360 Euro zusammen.

Nach der 1000 km-Inspektion sieht BMW für die F 750 GS einen jährlichen sowie alle 10 000 km einen laufleistungsabhängigen BMW Service mit Standardumfang vor, je nachdem was zuerst eintritt. Nach dem gleichen Rhythmus wird ein Motoröl- und Ölfilterwechsel angesagt. Alle 20000 km wird das Ventilspiel geprüft. Gemittelt ergeben sich je nach Stundensatz jährliche Arbeitskosten von ca. 160 bis 200 €.

Die Ersatzteilkosten bei regulärer Wartung können über fünf Jahre mit ca. 600 Euro angesetzt werden. Den Löwenanteil machen das Motoröl und die zugehörigen Filter aus. Der jährliche Anteil ist entsprechend ca. 120 Euro. Für Wartungsarbeiten ohne Reifen ergeben sich Kosten von ca. 280 bis 320 Euro pro Jahr.

Als Reifenkosten können bei einer Laufleistung von 6000 km pro Reifensatz jährliche Aufwendungen von ca. 240 bis 260 Euro angesetzt werden, wenn Aus- und Einbau der Räder von der Werkstatt vorgenommen werden.

Bei der Abschätzung des Wertverlustes der F 750 GS können entsprechende Daten des Vorgängermodells F 700 GS herangezogen werden. Nach fünf Jahren ist mit einem Wertverlust von ca. 47% zu rechnen. Damit können ausgehend von dem Basis-Preis von 9450 € als gemittelter jährlicher Wertverlustanteil ca. 825 € angesetzt werden. Bei Vollausstattung und entsprechenden Kaufpreis von ca. 13 000 € ergeben sich Wertverlustanteile von ca. 1200 € pro Jahr.

### Nützliche Informationen

Wie bereits bei dem Vorgängermodell F 700 GS wird auch der F 750 GS die F 850 GS als größeres Schwestermodelle zur Seite gestellt. Beide Modelle sind mit dem baugleichen Motor ausgerüstet. Abgesehen von dem höheren Preis der F 850 GS (Basispreis 12000 €) betreffen die Unterschiede zwischen diesen beiden Schwestermodelle folgende Komponenten bzw. Werte:

Motor der F 850 GS: Leistung 70 kW (95 PS), Drehmoment 92 Nm, Superbenzin erforderlich (ROZ 95), wird auch mit 35 kW angeboten.

Vorderradgabel der F 850 GS: Up-Side-Down-Gabel mit einem Durchmesser von 43 mm, Federweg 204 mm,

Federweg hinten: 219 mm

Sonstige abweichende Abmessungen der F 850 GS: Nachlauf: 126 mm, Radstand: 1593 mm, Lenkkopfwinkel: 62°, Sitzhöhen: 815 bis 890 mm, Leergewicht: 229 kg, zulässiges Gesamtgewicht: 445 kg.

Räder: Kreuzspeichenräder, Reifendimensionen: vorne 90/90 21, hinten 150/70 R 17

Im Ganzen ist die F 850 GS die geländetauglichere F - GS. Die 750er ist dafür die bessere Allrounderin, auf die auch kleinere Personen passen.

## HERSTELLERANGABEN

2-Zylinder-Viertakt-Reihenmotor	Schadstoffklasse EURO 4
Hubraum	853 ccm
Leistung	57 (77) kW (PS)
bei	7500 U/min
Maximales Drehmoment	83 Nm
bei	6000 U/min
Ventile pro Zylinder	4
Ventilsteuerung	2 obenliegende Nockenwellen u. Schleppebel
Kraftstoffart (Mindestqualität)	Normalbenzin (ROZ 91), auch E10
Kühlung	Flüssigkeit
Kraftübertragung	Kette (links)
Getriebe	6-Gang-Getriebe
Rahmen	Stahlbrückenrahmen (Schalenbauweise)
Radstand	1559 mm
Lenkkopfwinkel	63°
Vorderradführung	Standardtelegabel Ø 41 mm
Federweg vorn/hinten	151/177 mm
Reifengröße, vorn	110/80 R 19 M/C 59 V
Reifengröße, hinten	150/70 R 17 M/C 69 V
Bremsen, vorn/hinten	2 Scheiben Ø 305 mm/Scheibe Ø 265 mm
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Verbrauch pro 100 km (WMTP)	4,1 l/100 km
Tankinhalt	15 l
Garantie	2 Jahre
Alternative Leistung für Führerschein-Klasse A2:	35kW b. 6500 U/min

## ADAC MESSWERTE

Wendekreis (aufrecht geschoben)	5,5 m
Überholvorgang 60-100 km/h (5. Gang)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	41,8 m
Test-Verbrauch, gemittelt	4,7 l/100km
Länge/Breite/Höhe	2275/887/1358 mm
Sitzhöhe (mit Fahrer 84 kg besetzt)	810mm
Leergewicht/Zuladung	236/204 kg
Reichweite (im WMTC)	320 km
Tachoabweichung (anzeige 50/100 km/h)	46/96 km/h

## REIFENFREIGABEN

Laut Zulassungsbescheinigung Teil 1 besteht keine Reifenbindung.  
 Auf der Testmaschine montiert waren folgende Reifen: vorne: Bridgestone Battlax Adventure 41 F G, hinten: Bridgestone Battlax Adventure 41 R G.  
 Laut Übersicht unter [bmw-motorrad.de](http://bmw-motorrad.de) auch empfohlen: Michelin Anakee 3, hinten mit der Kennung C.  
 Auf Eignung getestete und freigegebene Reifenmodelle werden auch angeboten von Dunlop (Trailsmart Max).

## KOSTEN (Abschätzung pro Jahr, fünfjährige Haltung, 5.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>ca. 360 Euro</b>
<b>Werkstattkosten</b>	<b>ca. 550 Euro</b>
<b>Wertverlust</b>	<b>ca. 830 Euro</b>
Steuer	64,40 Euro
<b>Versicherung</b>	
Haftpflicht (SF5, 35%)	ca. 80 Euro
Teilkasko (SB 150 Euro)	ca. 150 Euro
Vollkasko (SB 300 Euro)	ca. 400 Euro
Basispreis (ABS-Version, o. Nebenkosten)	9450 Euro

Dieser ADAC Motorradtest wurde nach dem seit 1.2.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Tests vergleichbar. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)  
 ■ gut (1,6 – 2,5)  
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)  
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG/ZUBEHÖR (Auswahl, ohne Gewähr)

### TECHNIK/KOMFORT

Anzeige mit analogem Drehzahlmesser u. Multifunktionsdisplay	Serie
Farbige TFT-Anzeige m. Connectivity (an Testmaschine vorh.)	515 €
Comfort-Paket	650 €
Dynamik-Paket	640 €
Touren-Paket	730 €
Licht-Paket	250 €
Komfortsitzbank (Sitzhöhe 83 cm, Aufpreis)	45 €
Niedrigere Sitzbank (79 cm, wahlweise b. Kauf)	Serie
Dynamic ESA	390 €
Hauptständer	140 €
Vario-Koffersystem inkl. Halter	858 €
Großes Windschild (klar/getönt)	154 €
Schaltassistent Pro	425 €

### SICHERHEIT

BMW-ABS (abschaltbar)	Serie
Einfache Traktionskontrolle (ASC, abschaltbar)	Serie
2 Fahrmodi (Rain u. Road)	Serie
Schräglagensensible Traktionskontrolle u. ABS	350 €
Intelligenter Notruf (eCall, an Testmaschine)	310 €
Reifendruckkontrollsystem (RDC)	225 €

## TESTURTEIL

### MOTORRADTEST

2,2

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

\*Sicherheit wird doppelt gewertet

Stand: Oktober 2019  
 Test und Text: Ruprecht Müller