

ALLE GEGEN DIE NEUE GS

Mit der völlig neu konstruierten R 1200 GS kommt BMW Ende Februar auf den Markt. Noch nie traf der Boxer dabei auf solch harte Konkurrenz. Mindestens acht Gegner warten bereits auf die Reiseenduro oder sind kurz vor dem Start. Wie stehen die Chancen der GS?



Von Michael Pfeiffer; Fotos: Bilski, fact, Gargolov, Jahn, jkuenstle.de, Hersteller

Es hat ja irgendwann so kommen müssen. Jahrelang schauten die Konkurrenten zu, wie die BMW GS immer beliebter wurde. Selbst als der bärige Boxer vor Jahren zum weltweit

meistverkauften Motorrad über 600 cm³ avancierte, schienen die großen Hersteller noch seelig zu schlafen. Aber vielleicht haben sie auch nur gewartet, bis BMW einen Modellwechsel ankündigte, um nun umso heftiger gegenzuhalten. Den Nachfolger eines Bestsellers zu bringen ist immer ein Risiko. Vor allem, wenn man wie BMW auch

noch die Technik grundlegend ändert. Und genau in diese eventuelle Schwächephase stoßen nun eine Menge Marken zielgerichtet hinein. KTM beispielsweise mit der neuen Adventure, die MOTORRAD bereits im Prototypstadium überzeugte und die ein harter Gegner werden wird. Oder auch Aprilia mit der neuen Caponord, die mit



Moto Guzzi Stelvio 1200 8V



KTM 1190 Adventure



Kawasaki Versys 1000



Triumph Tiger Explorer



Honda Crosstourer



Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré



Aprilia Caponord 1200



Ducati Multistrada 1200

Aprilia Caponord 1200



Zweizylinder-90-Grad-V-Motor, Kette, Leistung: 128 PS, **Hubraum:** 1197 cm³, **Gewicht:** ca. 250 kg, **Preis:** ab 13 500 Euro

- gegen Aufpreis elektronisch einstellbare Fahrmodi inklusive Fahrwerkseinstellung
- drehmomentstarker Motor
- vor allem mit Zusatzausstattung deutlich teurer
- nicht besonders sparsam

Ducati Multistrada 1200



Zweizylinder-90-Grad-V-Motor, Kette, Leistung: 148 PS, **Hubraum:** 1198 cm³, **Gewicht:** 232 kg, **Preis:** ab 15 490 Euro

- geringes Gewicht
- elektronisch einstellbare Fahrmodi, ABS, TCS inklusive Fahrwerkseinstellung
- sehr sportlicher, starker Motor
- robust
- vor allem mit Zusatzausstattung teuer
- ruppiger Motor, etwas hoher Verbrauch

Honda Crosstourer



Vierzylinder-V-Motor, Kardan, Leistung: 129 PS, **Hubraum:** 1237 cm³, **Gewicht:** 275 kg, **Preis:** 13 490 Euro

- außergewöhnlich kräftiger Motor
- reichhaltige Serienausstattung, z. B. ABS und Traktionskontrolle
- DCT möglich
- hoher Fahr- und Reisekomfort
- gute Soziustauglichkeit
- sehr schwer
- ungünstig geformter Lenker

Moto Guzzi Stelvio 1200 8V



Zweizylinder-V-Motor, Kardan, Leistung: 105 PS, **Hubraum:** 1151 cm³, **Gewicht:** 285 kg, **Preis:** 14 290 Euro

- hervorragender Windschutz
- reiche Serienausstattung
- große Reichweite
- bissige Bremsen mit guter Standfestigkeit
- Durchzugswerte für das Gewicht noch in Ordnung
- sehr schwer
- sturzempfindlich



Standortbestimmung GS

dem starken V2-Motor der Dorsoduro 1200 und bester Ausstattung konkurrenzfähig ist. Ducati brachte bereits eine umfassende Modellüberarbeitung für die Multistrada 1200, die sich ganz aktuell im MOTORRAD-Dauertest als außerordentlich zuverlässig erwies und in der ewigen Bestenliste deutlich vor der alten GS liegt (siehe Ausgabe 1/2013). Durchaus auf Augenhöhe, zumindest mit der alten, luftgekühlten GS, führen letztes Jahr beim MOTORRAD-Reiseenduro-Vergleichstest die Moto Guzzi Stelvio, die Kawasaki Versys 1000 und die Yamaha Super Ténéré. Und die Triumph Explorer mit ihrem bärenstarken Dreizylindermotor bietet eher mehr Laufkultur als eine aktuelle GS. Es könnte also durchaus eng werden für die neue GS.

Erstaunlich deshalb beispielsweise, dass BMW mit „nur“ 125 PS gegen die teilweise deutlich stärkere Konkurrenz antritt. Natürlich reichen die angebotenen Pferdchen in nahezu jeder Situation. Aber mit dieser Leistung liegt die BMW inzwischen auf der eher schwächeren Seite und reiht sich nur vor Moto Guzzi, Yamaha und Kawasaki ein. Klar geschlagen wird sie von Ducati, KTM und Triumph; der Honda Crosstourer mit seinem prächtigen V4-Motor und die Aprilia liegen leicht darüber. In Sachen Drehmoment scheint der neue Boxer aber kaum zu schlagen zu sein, 125 Nm sind ein Top-Wert.

Nicht mehr einzigartig ist der wartungsarme Kardantrieb. Hier zogen Triumph, Yamaha und Honda längst gleich. Und, das müssen sich die Münchner eingestehen, trotz einfacherer Konstruktionen mit gutem Ergebnis. Das Thema Fahrsicherheit ist



BMW R 1200 GS

Zweizylinder-Boxermotor, Kardan,
Leistung: 125 PS, **Hubraum:** 1199 cm³,
Gewicht: 238 kg, **Preis:** 14 100 Euro

- volles Elektronikprogramm
- neuer, drehfreudiger Motor mit kernigem Klang
- knackige Bremsen
- reaktionsarmer Kardan
- noch geringes Gewicht

ebenfalls keine Domäne Münchner Technologie mehr, trotz Offroad-ABS von Conti. Hier wird die neue KTM Adventure mit Bosch-Offroad-ABS und TCS mindestens mithalten können, die überarbeitete Ducati Multistrada bietet mit Offroad-ABS und feinsten Schlupfregelung ebenfalls Top-Technik in Sachen Sicherheit. Der größte Automobilzulieferer der Welt hat inzwischen durchaus das Geschäftsfeld Motorrad entdeckt und will natürlich möglichst viele Hersteller ausrüsten. Hier hat BMW im Vergleich zu früher wohl keinen Vorsprung mehr auf die Konkurrenz.

Wie sehr die Münchner inzwischen Gas geben müssen, sei an einem anderen Zuliefererteil erzählt. Reichlich überrascht war die MOTORRAD-Mannschaft beim Zerlegen der Ducati Multistrada 1200-Dauer-testmaschine. Die Kupplung, die übrigens klaglos 50 000 Kilometer wegsteckte, kam uns sehr bekannt vor. Das vom japanischen Zulieferer FCC gebaute Teil gleicht der neuen Boxerkupplung aufs Haar. Nur dass Ducati die schon drei Jahre verbaut.

Und wie sieht es in Sachen Gewicht aus? Auch hier wird die BMW auf ebenbürtige Gegner treffen. Denn leichter wurde die GS nicht. Trotz neuem Motor und Fahr-

Kawasaki Versys 1000

Vierzylinder-Reihenmotor, Kette,
Leistung: 118 PS, **Hubraum:** 1143 cm³,
Gewicht: 239 kg, **Preis:** 11 995 Euro



- satter Durchzug schon bei niedrigen Drehzahlen
- gut ausbalanciert, sehr gutes Handling
- hohe Zuladung
- niedriger Preis
- manche Details lieblos ausgeführt
- Design gewöhnungsbedürftig

KTM 1190 Adventure

Zweizylinder-75-Grad-V-Motor, Kette,
Leistung: 150 PS, **Hubraum:** 1199 cm³,
Gewicht: 240 kg, **Preis:** ab 13 990 Euro



- großes Sicherheitspaket mit ABS und TCS
- bullige Motorcharakteristik und hohe Leistung
- gutes Handling
- geländegängig
- durchdachtes Gesamtkonzept
- rauher Motorlauf bei höheren Drehzahlen

Triumph Tiger Explorer

Dreizylinder-Reihenmotor, Kardan,
Leistung: 137 PS, **Hubraum:** 1215 cm³,
Gewicht: 275 kg, **Preis:** ab 13 790 Euro



- toller Dreizylinder-sound, gepaart mit reichlich Kraft aus dem Drehzahlkeller
- stabil und haltbar ausgelegtes Motorrad
- ABS und Schlupfregelung serienmäßig
- moderate Sitzhöhe
- schwer
- Federung nicht perfekt abgestimmt

Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré

Zweizylinder-Reihenmotor, Kardan,
Leistung: 110 PS, **Hubraum:** 1199 cm³,
Gewicht: 267 kg, **Preis:** ab 13 995 Euro



- Fahrwerk hervorragend
- viel Komfort für Fahrer und Sozius
- knackige Bremsen
- reaktionsarmer Kardan
- Motor wirkt etwas zäh
- hohes Gewicht



Aprilia Caponord 1200: schlanker V2 mit viel Druck, aber bisher hohem Verbrauch



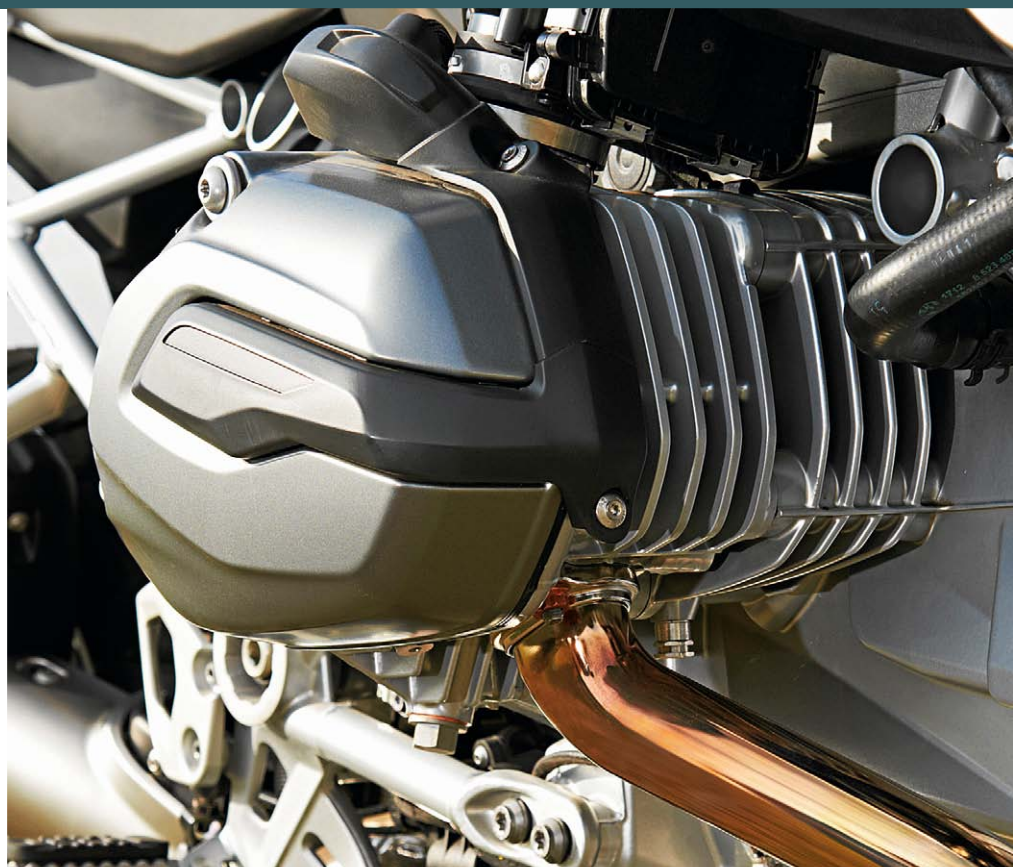
Ducati Multistrada 1200: erstaunlich robuster Desmo – wild, stark, aufregend



Honda Crosstourer: Dampfhammer-V4, kernig, auf Wunsch mit DCT-Automatik



Kawasaki Versys 1000: auf Durchzug getrimmter Reihenvierer, klassisch japanisch



BMW R 1200 GS: komplett neuer, wassergekühlter Boxer mit Luftkühl-Optik, jetzt senkrechter Durchströmung und weniger Schwungmasse. Druck- und temperamentvoll

Standortbestimmung GS

werk legte die Münchnerin einige Pfunde zu, die Wasserkühlung zahlt eben aufs Gewichtskonto ein. Wie viel genau, das muss die unbestechliche MOTORRAD-Waage dann beim ersten Test zeigen. Ziemlich sicher sind Ducati und KTM deutlich leichter gebaut, aber die neue GS ist mit Abstand das leichteste Kardanmotorrad unter den Reiseenduros.

Herausragend waren bisher immer die Fahrwerkeigenschaften der GS. Dank Telelever und elektronisch einstellbaren Federn und Dämpfern war man der Konkurrenz meilenweit voraus. Die Bremsstabilität der BMW-Konstruktion mit dem am Motor angeflanschten Längslenker ist und bleibt unerreicht. Hier hat auch die beste Telegabel das Nachsehen. In Sachen elektronisches Fahrwerk haben einige Marken aber aufgeholt. Ducati liefert das volle Programm mit vier Fahrmodi, die auch Federn und Dämpfer beeinflussen. KTM und Aprilia gehen in die gleiche Richtung. Aus Japan gibt es da noch nichts. Und die Guzzi kann eh als technisch eher an der alten GS orientiert gelten.

Also: Technisch kann sich die BMW keineswegs von der Konkurrenz absetzen. Wie sieht es aber konzeptionell aus? Und wie sehr spielt das Image der GS eine Rolle? Klar ist: Kein anderes Motorrad steht für ein ganzes Genre von Maschinen wie die GS für Reiseenduros. 170 000 gebaute Maschinen, zehntausende zufriedene Kunden, viele Millionen genussvoll gefahrene Kilometer, das ist eine Bank. Die Newcomer von Aprilia, Ducati, Triumph, Kawasaki und Honda haben es da schwer, denn sie müssen erst einmal für Interesse sorgen. Nur die Yamaha Super Ténéré und die KTM Adventure können auf ein Vorgängermodell zurückgreifen. Und das von der Yamaha ist schon fast historisch. Hier bietet die erfreuliche Modellkonstanz der Münchner einen unschlagbaren Vorteil.

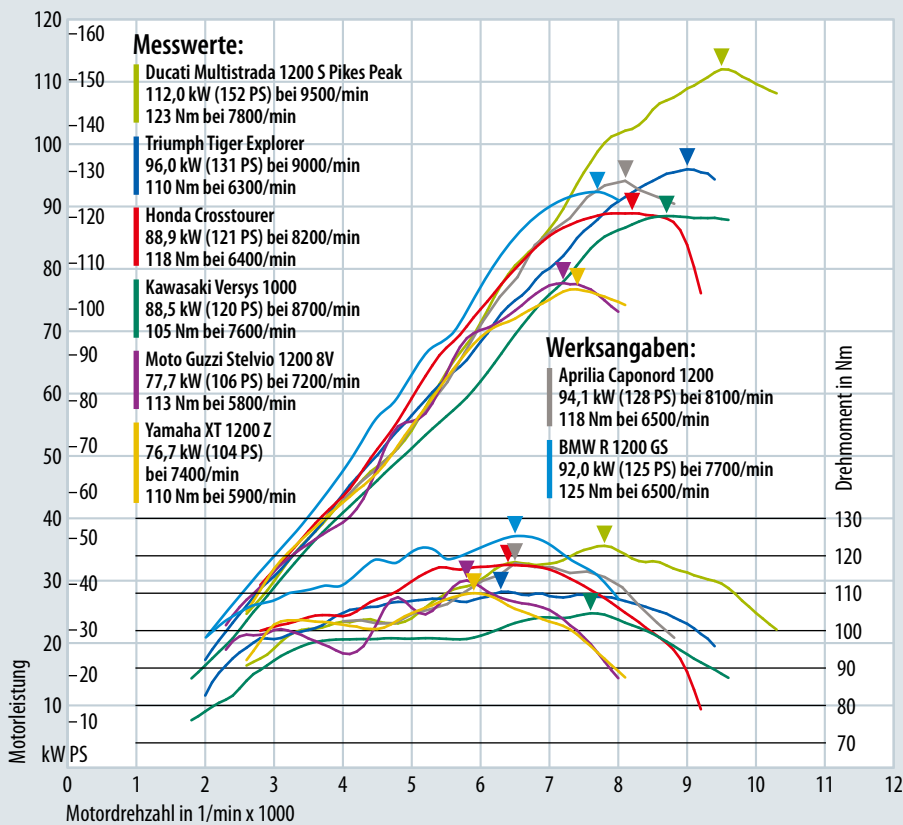
Und was BMW schon seit Langem pflegt: Als GS-Fahrer bist du Mitglied in der GS-Welt. Was Harley-Davidson bei den Freunden der Chopperkultur im Laufe der Jahre geschaffen hat, das darf man getrost auch BMW bei der GS nachsagen. Es beginnt bei den Fahreranzügen im GS-Look und endet noch lange nicht bei der Sportveranstaltung GS Challenge. Auch zahlreiche Weltreisende wurden mit GS-Maschinen ausgestattet und so perfektes Product-

Placement erzeugt. Man denke nur an den Fotografen Michael Martin und seine faszinierenden Bilder. Klar, dass der Mann eine GS braucht, um durch die Wüsten der Erde zu kommen. Genial auch die Idee des BMW-Enduro-Parks in Hechlingen. Hier schufen die Münchner mit kleinem Aufwand ein echtes Mekka für Offroad-Jünger. Welcher Hersteller macht sich sonst schon jahrzehntelang solche Mühe, seinen Kunden etwas ganz Besonderes zu bieten?

Aber sprechen wir noch von der Konzeption und damit auch von der Optik. Auch hier setzt BMW den Standard. Als die erste Entenschnabel-GS 1994 auf den Markt kam, war das Geschrei groß. Heute tragen fast alle irgendwelche Schnäbel oder ähnliche Fortsätze. Der Vorteil bei der Aerodynamik ist unbestritten.

Einarmschwinge sowie der eng und hochgelegte Auspufftopf wurden ebenfalls von vielen aktuellen Maschinen übernommen. Nur waren die Bayern als Erste damit auf dem Markt. Mit der GS kauft man also irgendwie das Original. Gut deshalb, dass die Neue der Alten gleicht. Rein konzeptionell wurde an der neuen GS wenig geändert. Es bleiben Boxermotor, Einarmschwinge, Kardanantrieb, Telelever, Stahlrohr-Rahmenheck und die bequeme zweiteilige Sitzbank. Und damit auch diese robuste und zigtausendfach bewährte Konfiguration einer Reiseenduro, die auch einmal im Stand umfallen kann, ohne dass gleich eine satte Summe für Sturzteile fällig wird. Die beiden Wasserkühler wurden dabei so listig versteckt, dass man nicht einmal auf die Idee kommen kann, die BMW wäre anfälliger als bisher.

Leistungs-Vergleich¹



Achtung: Um einen ersten Eindruck zu geben, werden die Werksangaben von BMW und Aprilia verwendet und mit von MOTORRAD gemessenen Kurven verglichen. Der neue Boxermotor überzeugt mit einem hohen Drehmoment. In der Spitzenleistung hinkt er eher hinterher. Leider wollte KTM MOTORRAD noch keine Leistungskurve der neuen 1190 Adventure liefern,

man scheint hier noch keine Homologation bekommen zu haben. Die Ducati Multistrada zu schlagen dürfte der KTM aber schwerfallen. Triumph-Drilling, Aprilia-V2 und Honda-V4 bilden eine Liga, der Reihenvierzylinder der Kawasaki dreht mit seinem Hubraumvorteil am höchsten. Eher auf der zahmen Seite liegen die Yamaha und die Moto Guzzi.

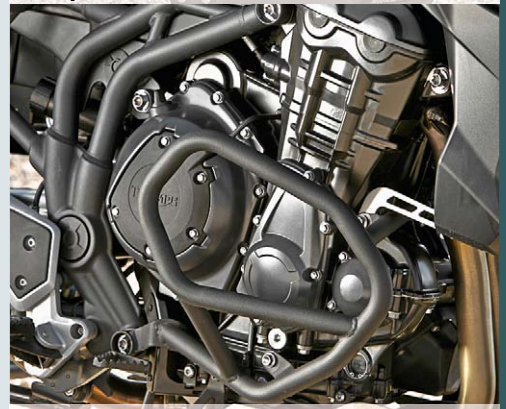
¹ Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf dem Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5 %; BMW R 1200 GS und Aprilia Caponord: Werksangaben



KTM 1190 Adventure: extrem kräftiger V2, sanfter als im Sportler laufend, top



Moto Guzzi Stelvio 1200 8V: echter Guzzi-V2, stampfend, donnernd und durchaus flott



Triumph Tiger Explorer: Traktor-Drilling, pullt ab Standgas, Druck in jeder Lage



Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré: sanfter Begleiter, macht keinen Stress, unkaputtbar

Rankings **der Konkurrenten**

MOTORLEISTUNG



1. KTM 1190 Adventure

110 kW (150 PS)
bei 10000/min



2. Ducati Multistrada 1200

109 kW (148 PS) bei 9250/min,
125 Nm bei 7500/min

3. Triumph Tiger Explorer

101 kW (137 PS) bei 9000/min,
121 Nm bei 6400/min

4. Honda Crosstourer

95 kW (129 PS) bei 7750/min,
126 Nm bei 6500/min

5. Aprilia Caponord 1200

94 kW (128 PS) bei 8500/min,
120 Nm bei 6500/min

6. BMW R 1200 GS

92 kW (125 PS) bei 7700/min,
125 Nm bei 6500/min

7. Kawasaki Versys 1000

87 kW (118 PS) bei 9000/min,
102 Nm bei 7700/min

8. Yamaha XT 1200 Z

Super Ténéré
81 kW (110 PS) bei 7250/min,
114 Nm bei 6000/min

9. Moto Guzzi Stelvio 1200 8V

77 kW (105 PS) bei 7250/min,
113 Nm bei 5800/min

FAHRLEISTUNGEN



1. Ducati Multistrada 1200

v_{max} 245 km/h
Beschleunigung 0–200 10,1 sek
Durchzug 60–140 8,4 sek



2. KTM 1190 Adventure

v_{max} 240 km/h
Beschleunigung 0–200 ca. 10,5 sek
Durchzug 60–140 ca. 8,1 sek

3. Kawasaki Versys 1000

v_{max} 226 km/h
Beschleunigung 0–200 12,4 sek
Durchzug 60–140 7,7 sek

4. Triumph Tiger Explorer

v_{max} 215 km/h
Beschleunigung 0–200 12,0 sek
Durchzug 60–140 8,1 sek

5. BMW R 1200 GS

v_{max} 220 km/h
Beschleunigung 0–200 12,5 sek
Durchzug 60–140 ca. 7,8 sek

6. Aprilia Caponord 1200

v_{max} 210 km/h
Beschleunigung 0–200 12,5 sek
Durchzug 60–140 8,0 sek

7. Honda Crosstourer

v_{max} 209 km/h
Beschleunigung 0–200 14,3 sek
Durchzug 60–140 8,6 sek

8. Moto Guzzi Stelvio 1200 8V

v_{max} 220 km/h
Beschleunigung 0–200 18,1 sek
Durchzug 60–140 9,8 sek

9. Yamaha XT 1200 Z

Super Ténéré
 v_{max} 210 km/h
Beschleunigung 0–200 22,6 sek
Durchzug 60–140 9,7 sek

ASSISTENZSYSTEME



1. BMW R 1200 GS

ABS, TC, 5 Fahrmodi,
semiaktives Fahrwerk



2. Ducati Multistrada 1200

ABS, TC, 4 Fahrmodi,
semiaktives Fahrwerk

3. KTM 1190 Adventure

ABS, TC, 4 Fahrmodi

4. Aprilia Caponord

ABS, TC, 4 Fahrmodi,
semiaktives Fahrwerk

5. Triumph Tiger Explorer

ABS, TC, 2 Fahrmodi

6. Honda Crosstourer

ABS, TC, 3 Fahrmodi

7. Yamaha XT 1200 Z

Super Ténéré
ABS, TC, 2 Fahrmodi

8. Kawasaki Versys 1000

ABS, TC

9. Moto Guzzi Stelvio 1200 8V

ABS, TC

GEWICHT



1. Ducati Multistrada 1200

229 kg



2. KTM 1190 Adventure

230 kg

3. BMW R 1200 GS

238 kg

4. Kawasaki Versys 1000

241 kg

5. Aprilia Caponord 1200

250 kg

6. Yamaha XT 1200 Z

Super Ténéré

267 kg

7. Triumph Tiger Explorer

275 kg

8. Honda Crosstourer

283 kg

9. Moto Guzzi Stelvio 1200 8V

291 kg



Standortbestimmung GS

Da können die anderen nicht mithalten. Bis auf die KTM dürften die Reiseschiffe der Konkurrenz im Falle eines Falles eher Schaden nehmen. Da müssen dann schon ziemliche Sturzbügel helfen. Mit Triumph, Honda, Ducati und Moto Guzzi sollten eh nur Experten deftigeren Schotter unter die Räder nehmen. Die Ducati ist irgendwie zu schade,

und die anderen sind einfach zu schwer. Die KTM Adventure gibt es als Einzige in einer 21-Zoll-Vorderrad-Version, die auch noch Größeres vertragen soll. Was bleibt? Der Charakter. Das Wummern des Guzzi-V2, der Dreizylinder-Dampfhammer der Triumph, der Honda-V4-Bulle, den es sogar mit DCT-Automatik gibt – alles klasse Langstreckenmotoren. Auch das Durchzugswunder Kawasaki, die (hoffentlich) kräftige Aprilia

sowie die sanfte und unkaputtbare Yamaha bieten viel fürs Gemüt. Wilden Jungs (und Mädchen) seien die Ducati und KTM empfohlen, deren V2-Motoren direkt aus dem Straßenrennsport stammen. Und der neue Boxer? Der Autor durfte ja schon ein paar-mal am Gas drehen. Der neue Motor hängt deutlich spontaner am Gas, dreht richtig willig hoch und läuft sanfter. Klanglich hat er einiges drauf. Ob er auch diesen Ochsen-

REICHWEITE



1. Moto Guzzi Stelvio 1200 8V

ca. 600 km



2. Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré

450 km

3. KTM 1190 Adventure

430 km

4. Kawasaki Versys 1000

420 km

4. Triumph Tiger Explorer

420 km

6. Honda Crosstourer

400 km

7. BMW R 1200 GS

380 km

7. Aprilia Caponord 1200

380 km

9. Ducati Multistrada 1200

360 km

Viele Werte beruhen noch auf Werksangaben oder im Falle von KTM und Aprilia auf Schätzungen. Die Tests folgen ab März



AUSSTATTUNG



1. BMW R 1200 GS

LED-Tagfahrlicht, Bordcomputer, Windschutz, Sitzhöhe, viel Sonderzubehör



2. Triumph Tiger Explorer

Kardan, Tempomat, Sitzhöhe, Windschutz, Reifendruck, Bordcomputer, viel Sonderzubehör

3. Ducati Multistrada 1200

LED-Tagfahrlicht, Bordcomputer, Windschutz, viel Sonderzubehör

4. KTM 1190 Adventure

LED-Tagfahrlicht, Bordcomputer, Sitzhöhe, Windschutz, viel Sonderzubehör

5. Aprilia Caponord 1200

Tempomat, LED-Tagfahrlicht, Bordcomputer, viel Sonderzubehör

6. Honda Crosstourer

Kardan, Bordcomputer, Windschutz, viel Sonderzubehör

7. Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré

Kardan, Bordcomputer, Windschutz

8. Kawasaki Versys 1000

Bordcomputer, Windschutz

9. Moto Guzzi Stelvio 1200 8V

Kardan, Bordcomputer, Windschutz

PREIS



1. Kawasaki Versys 1000

11 995 Euro



2. Honda Crosstourer

13 490 Euro

3. Aprilia Caponord 1200

13 500 Euro

4. Triumph Tiger Explorer

13 790 Euro

5. KTM 1190 Adventure

13 990 Euro

6. Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré

13 995 Euro

7. BMW R 1200 GS

14 100 Euro

8. Moto Guzzi Stelvio 1200 8V

14 290 Euro

9. Ducati Multistrada 1200

15 490 Euro



GESAMT

1. KTM 1190 Adventure



2. Ducati Multistrada 1200

3. BMW R 1200 GS

3. Triumph Tiger Explorer

5. Kawasaki Versys 1000

5. Aprilia Caponord 1200

7. Honda Crosstourer

8. Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré

9. Moto Guzzi Stelvio 1200 8V

Fazit

Die erste Standortbestimmung sagt ein knappes Ergebnis vorher. Und die Fahreigenschaften konnten eh noch überhaupt nicht einfließen. Klar scheint schon heute: Die neue GS trifft auf eine deutlich erstarkte Konkurrenz, die in einzelnen Bereichen sogar vorne liegt. In einem ist die BMW absolut unschlagbar: Sie bleibt die leichteste Kardanenduro. Und in Sachen Ausstattung und Sonderzubehör macht ihr kaum eine andere etwas vor. Spannend.