



Presse-Information
07.04.2010

BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS. Inhaltsverzeichnis.

1. 1980 - Der Start in ein neues Motorradzeitalter.	2
2. Die Serien-Sieger.	7
3. GS Modelle für das dritte Jahrtausend.	19

Firma
Bayerische
Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Postanschrift
BMW AG
80788 München

Telefon
+49 (0)89-382-2 77 97

Internet
www.bmwgroup.com



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 2

1. 1980 – Der Start in ein neues Motorradzeitalter.

München. Mit einem Lächeln auf den Lippen stand im September 1980 die BMW Mannschaft neben der neuesten Serienmaschine ihrer Marke am Stand auf der Kölner „Internationalen Fahrrad- und Motorradausstellung“. Hier, unter den kritischen Blicken des Fachpublikums und den erstaunten Augen der Besucher zeigte sich, dass die neueste Kreation der BMW Produktentwickler ins Schwarze getroffen hatte.

BMW Motorrad stellte sich mit der brandneuen R 80 G/S, die jeden Spaß mitmachen und zum Kurvenrübern wie zum Fernreisen taugen sollte, gegen den unübersehbaren Trend zur spezialisierten Maschine. G/S bedeute nicht „Geländesport“ sondern stand für „Gelände/Straße“, womit das breite Einsatzspektrum umrissen werden sollte. Dabei schien vor gut 30 Jahren das universell einsetzbare Motorrad eigentlich kein Thema mehr zu sein. Konstruktive und gestalterische Eindeutigkeiten gaben auf dem Massenmarkt einen Trend vor, gegen den BMW sich nun stemmte.

Das Münchner Unternehmen schuf mit der R 80 G/S eine neue Motorradgattung, die diesen Trend weitgehend umkehren sollte. Der Mut der Verantwortlichen bei BMW sollte mit einer Erfolgsgeschichte belohnt werden, die bereits 30 Jahre andauert und deren Ende nicht absehbar ist.

Die R 80 G/S war die erste Großserienmaschine, die ohne Abstriche an Straßen-, Fernreise- oder Alltagstauglichkeit adäquate Geländeeigenschaften mit sich brachte. Bis dato waren Motorräder, mit denen zwei Personen reisen konnten, ohne sich dabei übermäßig zu strapazieren, an ein festes Straßennetz gebunden. Demgegenüber waren Maschinen, die sich auf Geröllpfaden der Alpen, tunesischen Wüstenpisten und den Sandstraßen der finnischen Tundra bewährten, spartanische Geländegänger ohne Fernstraßentauglichkeit, entsprechende Fahrleistungen, Reichweite oder gar Fahrkomfort gewesen.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 3

Die jedes Jahr größer gewordene Gemeinde der Fernreisenden auf zwei Rädern hatte bislang lernen müssen, sich mit Behelfslösungen und unbefriedigenden Kompromissen zu arrangieren – bis BMW mit der R 80 G/S einen Meilenstein des Motorradbaus auf die Straßen und Pisten der Welt brachte.

BMW's neuer Boxer demonstrierte erstmals überzeugend, dass sich Geländetauglichkeit, ein hohes Maß an aktiver Fahrsicherheit, Kurvenspaß und Reisekomfort für zwei Personen samt Gepäck konstruktiv miteinander vereinbaren ließen. Unter dem Begriff „Reisenduro“ sollte nach dem Vorbild der R 80 G/S eine neue Gattung von Motorrädern Straßen und Showrooms erobern.

Aufbrechen, Reisen, Ankommen.

Der Gattungsbegriff Reiseenduro ist aus zwei Substantiven zusammengesetzt. „Reise“ als deutsches Wort stammt aus dem germanischen Sprachschatz und bedeutet ursprünglich nicht nur eine Ortsveränderung, sondern auch „aufstehen“ oder „sich erheben“ und findet sich in dieser Bedeutung in englischen Verb „to rise“ wieder, was mit „sich erheben“ zutreffend übersetzt werden kann. Das Wort Enduro stammt aus dem romanischen Sprachraum: „duro“ bedeutet im spanischen so viel wie „zäh“ und „hartnäckig“ und steckt ebenfalls im englischen „to endure“, womit die Verben „aushalten“, „ertragen“ und „durchhalten“ gemeint sind. So ist im Sinne des Wortes eine Reiseenduro ein Motorrad, mit dem man sich zu weitgesteckten Zielen aufmachen und auch über sich und das Gewohnte hinauswachsen kann. Genau in diesem Marktsegment setzt BMW bis heute die Maßstäbe und mehr als 500.000 GS-Kunden weltweit wissen genau, was sie an den GS-Modellen mit dem unvergleichlichen Boxermotor haben.

Wie entstand die G/S?

Dabei begann die Geschichte der GS-Modelle nicht unbedingt mit dramatischen Fernreisen, sondern dem ambitionierten Wochenendvergnügen zweier



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 4

Ingenieure und eines geländesportbegeisterten Technikers der BMW Motorrad Versuchsabteilung.

Die frühe R 80 G/S hatte mehrere Väter. Die Rolle eines Eisbrechers spielten der BMW Motorradversuchstechniker Laszlo Peres und seine schon Ende 1977 in der BMW Versuchsabteilung entstandene GS 800, die den Boden für die spätere G/S bereiten sollte. Parallel zu dieser, gezielt für den sportlichen Einsatz entwickelten 800er von Peres waren in der Motorrad-Versuchsabteilung private, seriennahe Enduro-Umbauten entstanden. Diese Fahrzeuge zeigten, dass der Boxer im Vergleich zu anderen hubraumstarken Maschinen eine auffällige Geländetauglichkeit mit sich brachte. In der Tat wurde den bereits ab Mitte der 60er Jahre konzipierten Modellen der /5, /6 und /7-Baureihen schon eine gewisse Off-Road-Eignung in die Wiege gelegt.

Immerhin fand die frühe Prototypenerprobung der Maschinen seit 1964 im Rahmen der deutschen Geländemeisterschaft statt. In den siebziger Jahren hatte man bei BMW die neuen Modellreihen, den Kundenwünschen entsprechend, jedoch mehr für den schnellen Straßenbetrieb konzipiert.

Zum 1. Januar 1979 war eine neue Führungsmannschaft an die Spitze der BMW Motorrad GmbH getreten. Es galt, das seit dem Vorjahr rückläufige Motorradgeschäft wieder in Schwung zu bringen. Die Geburtsstunde der BMW G/S fiel im Modelljahr 1979 in eine Phase des Absatzrückgangs nach einem knappen Jahrzehnt des Wachstums. Als Ursache wurde neben dem schwachen Dollar, der vor allem die Ausfuhr in den Hauptexportmarkt USA erschwerte, eine zu konservative Modellpolitik ausgemacht. Bei BMW hatte man sich aufgrund der vergleichsweise kleinen Stückzahlen - seinerzeit verkaufte die BMW Motorrad GmbH ein Drittel der heutzutage üblichen Stückzahlen – entschieden, das bewährte Baukastensystem beizubehalten und daher nicht für jedes Fahrzeug eine spezielle Antriebseinheit zu entwickeln. Anders dagegen die japanischen Mitbewerber, die seinerzeit eine fast schon inflationäre Modellpolitik pflegten.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 5

Dazu Karl Heinz Gerlinger, damaliger Geschäftsführer für Vertrieb und Marketing der BMW Motorrad GmbH:

„Man muss sich zunächst in die damalige Zeit zurückversetzen. Der Wettbewerb aus Fernost war erdrückend. Die japanischen Hersteller dominierten die Weltmärkte, gleichgültig ob das Motorrad noch Transportmittel oder bereits Hobbygerät war. „HOKASUYA Inc.“ beherrschte schlechthin das Marktgeschehen. Für jeden Geschmack, in jeder Preislage wurde etwas geboten. Alle denkbaren Marktfacetten waren belegt. In rascher Folge wurden neue Produkte auf den Markt geworfen. Der daraus resultierende Abverkauf der alten Bestände führte zu extremem Preisverfall. Der Motorradmarkt boomte, nur BMW war nicht dabei. Die Absatzzahlen gingen zurück. Der Handel war demoralisiert, weil er am boomenden Geschäft nicht teilhaben konnte. BMW Motorrad lief Gefahr, ein Nostalgie-Label zu werden.“

BMW stand mit seinen als konservativ wahrgenommenen Boxer-Modellen unter enormen Konkurrenzdruck. Die mit modernster Motorentechnologie gebauten Drei- und Vierzylindermaschinen der K-Baureihe sollten zu diesem Zeitpunkt noch drei bis vier Jahre auf sich warten lassen. Wenige Monate zuvor war erst der Startschuss zu dem umfangreichen Projekt einer komplett neuen Baureihe gefallen.

Somit war es für die BMW Produktplaner naheliegend, die Tugenden des bewährten Boxermotors auch neuen Kunden nahezubringen und seine Popularität auch für das siebte Jahrzehnt zu festigen. Karl Heinz Gerlinger erinnert sich:

„Ein Teil der Lösung fand sich in den Räumen der Entwicklungsabteilung. Da präsentierte sich eine BMW Enduro, die in aller Stille entstanden war. Ein Boxer mit Einarmschwinge, welch tolle Novität. Bei aller Begeisterung stellten sich aber viele Fragen, so nach dem Motto: Können Boxer wirklich fliegen? Ist ein so großes Kaliber von Motorrad den Kunden als Enduro glaubhaft zu vermitteln?“



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 6

„Können Boxer fliegen?“

Diese Frage sollte im sportlichen Wettbewerb beantwortet werden: Die Oberste Motorsportkommission hatte erstmals für Deutschland 1978 die Geländesportklasse über 750 cm³ ausgeschrieben und der routinierte Geländefahrer Peres schuf mit zwei Mitarbeitern und Unterstützung des Leiters des Motorradversuchs eine nur 124 Kilogramm schwere, zulassungsfähige Geländemaschine mit 800er Boxermotor. Die Maschine mit Peres im Sattel beendete die Meisterschaft mit dem Vizemeistertitel und demonstrierte die Off-Road-Qualitäten einer BMW. 1979 konnte BMW sogar mit Richard Schalber am Lenker deutscher Meister in der großen Geländesportklasse werden. Noch dazu zeigte das BMW Werksteam bei der im westdeutschen Siegerland stattfindenden Internationalen Sechstagesfahrt 1979 die Zähne und Fritz Witzel Junior sowie Rolf Witthöft errangen unter großer Anteilnahme des Publikums zwei Goldmedaillen. Die Sechstagesfahrt galt als die Olympiade des Motorradgeländesports. Wer hier mit einer Goldmedaille heimfuhr, konnte sich fahrerisch und fahrzeugtechnisch zur Spitze des Off-Road-Sports zählen. Nun war das Eis gebrochen.

Das Sportengagement brachte neben der Publicity wertvolle Erfahrungen, die in der neuen Enduro umgesetzt wurden. Dabei waren nicht nur der Sportbetrieb mit den Wettbewerbsmaschinen wertvoll, sondern auch jene Erfahrungen wichtig, die man mit den - auf Basis der R 80/7 entstandenen - Begleitmaschinen für die Geländefahrer sammeln konnte. Diese Motorräder mussten überall dort fahren können, wo die Wettbewerbsmaschinen fuhren und dennoch so seriennah wie möglich sein.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 7

2. Die Serien-Sieger.

Über den Sport zur Serie: Die R 80 G/S.

In der BMW Versuchsabteilung flossen all diese Erfahrungen in das neue Fahrzeug ein, das am 1. September 1980 in Avignon der internationalen Presse in die Hand gegeben wurde. Da das Konzept eines geländetauglichen Reisemotorrades weltweit genauso neu war wie die einseitige Radaufhängung bei einer hubraumstarken Maschine, war die Sensation perfekt. Hatten Skeptiker zunächst angemerkt, dass eine vier Zentner schwere 800er Kardanmaschine alles andere als ideal für Off-Road-Fahrten war, lobten die anwesenden Journalisten das neue Modell nach den Pressetagen eindeutig. „Das beste Straßenmotorrad, das BMW je gebaut hat“ resümierte die deutsche Fachzeitschrift „Motorrad“. Auf der Straße ließ die nun 50 PS starke 800er keine Wünsche offen und im Gelände zeigte sie sich brauchbarer als Skeptiker vermutet hatten. Kritiker, die vor der Präsentation geunkelt hatte, die neue BMW wäre ein schlechter Kompromiss, verstummten rasch, da sich abzeichnete, dass diese Neuerscheinung eine ganz neue Fahrzeugklasse begründet hatte.

BMW bewarb die Vielseitigkeit der R 80 G/S mit den Worten: „Sportmaschine, Tourenmaschine, Enduro... Lernen Sie jetzt eine Motorrad-Idee kennen, die viel mehr als einen Wunsch erfüllen kann.“

Genau das war der Reiz an der optisch frischen und innovativen Maschine. Ihre Allroundeigenschaften suchten Ihresgleichen. Ohne dramatische Einbußen bei Fahrkomfort und Straßentauglichkeit hatte man ein Motorrad geschaffen, das auf Straßen aller Art bis hin zum Pfad im Hochgebirge problemlos einzusetzen war und alle bisherigen Allrounder in der Bandbreite der Nutzungsmöglichkeiten weit überbot. Dazu kamen die BMW typische, einfache Wartung und ein Image, welches für Zuverlässigkeit stand.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 8

Rund 30 Kilogramm hatte die R 80 G/S gegenüber dem Straßenmodell R 80/7 eingespart, was nicht nur hervorragende Fahreigenschaften versprach, sondern der Maschine auch eine leichte Optik verlieh.

Moderne Technik im zeitlosen Look.

Dennoch war und blieb die damals nicht nur unter BMW Fans heiß diskutierte Einarmschwinge, „Monolever“ getauft, das markanteste Merkmal der neuen Maschine. Hier entfiel der linke Schwingenholm samt Federbein, da das Monolever-Konzept keine Achse besaß. Die Radnabe wurde wie bei einem PKW mit drei Radbolzen am Tellerrad des Hinterachsgetriebes verschraubt. Diese Lösung bot nur Vorteile: Die Konfiguration war zwei Kilogramm leichter als die konventionelle Lösung, die Schwinge war torsionssteifer, günstiger zu fertigen und vereinfachte Wartung und Reparaturen. Noch dazu störte auf der linken Seite nichts die kompakte Auspuffverlegung der 2-in-1-Anlage.

Der Rahmen war bis auf die Anlenkung des Federbeins an der rechten oberen Schleife, einige kleine Laschen und die Position der Fußrasten identisch mit dem Hauptrahmen der Modelle R 45 und R 65. Das bewährte OHV-Triebwerk war massiv überarbeitet und so über den anstehenden Modernisierungsbedarf hinaus fit für mehr als ein weiteres Jahrzehnt gemacht worden.

Ein verstärktes Motorgehäuse mit verbesserter Schmierung garantierte höhere thermische Stabilität und Lebensdauer. Die Ölwanne wurde durch eine gelochte Platte geschützt. 3,4 Kilogramm sparten die leichteren Zylinder mit beschichteten Laufbahnen. Enorme 4,7 Kilogramm Gewicht sparte die neue, um 40% leichtere Kupplung bei der G/S. Diese Kupplung, die ja auch als Schwungmasse diente, verbesserte die Schaltbarkeit des Fünfganggetriebes und die Agilität des Triebwerks. Ebenfalls Premiere bei BMW hatte die wartungsfreie, kontaktlose Transistorzündung von Bosch, die mit einer Doppelzündspule ebenfalls Gewicht und Bauraum einsparte. Leichtere Montage und reduzierte Ansauggeräusche verbürgte der neue Plattenluftfilter. Alle



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 9

Änderungen sorgten dafür, dass das G/S Triebwerk leichter, agiler und langlebiger als die Vorgängermotoren geriet.

Ebenfalls von den R 45 und R 65 stammte die übersichtliche Zentralelektrik. Bei dieser Elektrik saßen die Doppelzündspule und alle Relais unter dem speziell für die G/S gestalteten 19,5 Liter fassenden Tank mit dem Enduro-typischen Schraubdeckel.

Die Gabel und die Bremsscheibe stammten von der R 100/7. Niemals zuvor hatte es eine Enduro mit einer Scheibenbremse gegeben. Es hatte allerdings auch noch nie zuvor eine Enduro bei der Typprüfung 168 km/h erreicht. Dafür musste der Motor aus 798 cm³ 50 PS bei 6.500/min leisten.

Neue Kunststoffteile wie die Lampenmaske des erstmals bei einer Enduro verwendeten H-4 Scheinwerfers, der an der unteren Gabelbrücke befestigte Vorderradkotflügel, die Seitendeckel, die Sitzbank mit leichtem und korrosionsbeständigem Plastikboden und ein sachgerecht gestalteter Hinterradkotflügel ergänzten das schlanke Bild, das die R 80 G/S bot.

Bisher waren geländetaugliche Motorräder nicht schneller als 140 km/h gewesen und hatten auch nicht mehr als 150 Kilogramm auf die Waage gebracht. Neuland betrat man bei der G/S auch bei den Reifen, deren Geländeprofil nun 180 km/h Spitze vertragen musste. Mit ihren konstruktiven Neuerungen stellte die R 80 G/S die bisher grundlegendste Überarbeitung der 1969 eingeführten BMW Motorradtechnik dar.

Der Mut wird belohnt.

Die Begeisterung am IFMA-Messestand schlug sich nicht nur in zahlreichen spontanen Bestellungen, sondern auch in anhaltendem Kundeninteresse nieder: 6.631 Motorräder – mehr als doppelt so viele wie ursprünglich geplant – verließen bis zum Jahresende 1981 die Berliner Werkshallen. Jede fünfte



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 10

verkaufte BMW war 1981 eine G/S. BMWs Mut war dadurch belohnt worden, dass ein neues Marktsegment geschaffen wurde. Damit trug die Reiseenduro entscheidend dazu bei, dass es für BMW mit den Verkaufszahlen wieder aufwärts ging - und bis heute hat dieses Marktsegment seine enorme Bedeutung für BMW behalten.

Die R 80 G/S wurde praktisch aus dem Stand der Favorit aller Fernreisenden und abenteuerlustigen Motorradfahrer. Einer von ihnen war Hans Tholstrup. Der gebürtige Däne, der seit 1965 in Australien beheimatet war, hatte bereits 1974 die schnellste Weltumrundung per Motorrad - auch auf einer BMW - absolviert und ließ es auch 1981 flott angehen, so dass er einer der ersten „World Traveller“ war, die auf die G/S vertrauten und wohlbehalten wieder heimkehrten.

In die Wüste geschickt.

Parallel dazu verstärkte BMW sein Engagement im Geländesport. Nach den europäischen Wettbewerben wurde die schwerste und publicityträchtigste Off-Road-Veranstaltung der Welt, die Rallye „Paris-Dakar“, ins Auge gefasst.

1979 zum ersten Mal ausgetragen, führte dieses Rennen über 9.500 Kilometer. Lediglich 30% der Strecke bestanden aus befestigten Straßen. 1980 errang Jean-Claude Morellet – bekannt unter dem Pseudonym „Fenouil“ – den fünften Platz.

1981 stieg BMW mit mehr Engagement ein. Die Werks-Maschinen wurden von HPN im bayerischen Seibersdorf präpariert. HPN arbeitete eng mit BMW Motorsport zusammen. Die kleine Spezialfirma brachte ihre in Langstreckenrennen erworbene Kompetenz ein und schuf die technische Basis für den Sieg einer R 80 G/S. Hubert Auriol siegte mit drei Stunden Vorsprung, während „Fenouil“ Vierter wurde. Eine private BMW unter dem französischen Polizisten Bernard Neimer kam auf Platz sieben ins Ziel und demonstrierte, wie



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 11

viel Potential schon in einem nur minimal modifizierten Serienmotorrad steckte. Der Markt registrierte diese Erfolge aufmerksam und die Verkaufszahlen der G/S stiegen weltweit an.

1983 konnte BMW erneut den Gesamtsieg erringen. Der erfahrene BMW Tuner und Geländefahrer Herbert Scheck hatte die Motoren auf 980 cm³ und 70 PS gebracht und Hubert Auriol siegte zum zweiten Mal mit der Werks-BMW. Dieser Erfolg wurde von einem weiteren Sieg Auriols bei der Baja California unterstrichen.

1984 gewann der belgische Profi-Moto-Crosser Gaston Rahier die „Dakar“. Rahier, klein an Statur, aber ein großer Kämpfer, steuerte seine Werks-BMW vor Hubert Auriol auf der zweiten BMW ins Ziel. Der Doppelsieg gab prompt einem attraktiven Sondermodell der R 80 G/S den Namen.

Lange Strecken leicht gemacht: Die R 80 G/S „Paris-Dakar“.

Diese käufliche „Dakar“-Maschine unterschied sich von der Normalversion der G/S durch einen 32 Liter fassenden Tank sowie einen bequemen Einzelsitz mit Gepäckbrücke anstelle der Doppelsitzbank. Auch besaß die im Jargon bald nur „Dakar“ getaufte BMW ab Werk die Schutzbügel/Seitenständer-Kombination, die gerade bei härterem Enduroeinsatz Sinn machte. Ergänzt wurde das Bild durch eine grobstollige Serienbereifung von Michelin.

Die „Paris-Dakar“-Komponenten waren auch als Kit oder einzeln erhältlich. Knapp 3.000 Käufer zogen – neben den Kit-Kunden – die 800er Dakar der normalen R 80 G/S vor.

Angesichts der ab Ende 1984 lieferbaren „Paris-Dakar“ G/S passte es ausgezeichnet, das Gaston Rahier auch 1985 wieder als Erster in die senegalesische Hauptstadt einrollte und BMW den vierten Sieg in fünf Jahren feiern konnte. Die bange Frage von einst, ob ein so großes Motorrad wie eine



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 12

Boxer BMW den Kunden glaubhaft als Enduro zu vermitteln sei, war hinreichend beantwortet.

Das Off-Road-Potential des Boxers hatte BMW nicht nur mit vier Siegen bei der Dakar eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Auch auf dem amerikanischen Kontinent war man erfolgreich: Die Baja California ist eine 1200 Kilometer lange Halbinsel im Süden der nordamerikanischen Westküste. Dort fand seit 1975 ein legendäres Wüstenrennen für Motorräder statt. Lange Etappen und große Geländeunterschiede waren typisch für diese Veranstaltung. 1984 und 1985 fuhren Gaston Rahier und Eddy Hau auf ihrer BMW in der großen Klasse zum Sieg. Damit waren die robusten Talente der G/S auch den nordamerikanischen Kunden deutlich vor Augen geführt worden.

Die BMW R 80 G/S war auch wirtschaftlich ein großer Erfolg für BMW. Bis zum Juli 1987 wurden 21.864 G/S ausgeliefert.

Alle Wünsche erfüllt: Die R 80 GS / R 100 GS.

Der Erfolg hatte BMW jedoch nicht ruhen lassen und beim Nachfolgermodell wurden zahlreiche Kundenwünsche aufgegriffen. Das Ergebnis wurde im Spätsommer 1987 in Form des Duos R 80 GS / R 100 GS präsentiert, das mehr Komfort, bessere Fahrleistungen und bessere Bremsen versprach.

Der Motor der R 100 GS war schon aus der vorjährigen R 100 RS bekannt und passte mit seiner bulligen Charakteristik wunderbar in die Reise-Enduro. Nun standen – neben der bisherigen Motorisierung mit 50 PS bei 6.500/min aus 798 cm³ – auch 60 PS bei 6.500/min aus 980 cm³ parat. Doch viel entscheidender als die Anhebung des Hubraums waren die besseren Fahr- und Komforteigenschaften der neuen Modelle.

Eine neue Konstruktion der Hinterradschwinge, „BMW Paralever“ genannt, hatte die störenden Kardanreaktionen weitgehend eliminiert. Diese hatten bislang



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 13

dafür gesorgt, dass sich eine BMW beim Beschleunigen hinten aus den Federn hob und sich die Federung am Heck verhärtete. Dieses Phänomen, das speziell bei starker Beschleunigung auf schlechtem Untergrund zum Problem wurde, war den Technikern seit Jahrzehnten bekannt. BMW Konstrukteur Alex von Falkenhausen hatte bereits 1955 die BMW Werksrennmaschinen mit einer Doppelgelenkschwinge ausgestattet, um das Fahrverhalten zu verbessern.

In die Serie fand diese für BMW patentierte Technologie zunächst keine Übernahme. Am Heck der BMW Maschinen blieb es bis 1987 bei der Standardschwinge mit einem Kreuzgelenk. Der Kunstgriff, die Hinterradschwinge durch eine Parallelogrammaufhängung von Antriebs- und Verzögerungskräften zu entkoppeln, bescherte den neuen BMW Motorrädern eine Federung, die nun praktisch ohne Aufstellmomente arbeiten konnte.

Das technische Alleinstellungsmerkmal dieser reaktionsarmen Schwinge wollte man bei BMW nicht ungenutzt lassen und so entschied man sich nach den guten Testergebnissen rasch dafür, die Paralever-Einarmschwinge für das Nachfolgemodell der R 80 G/S, die R 80 GS, zu übernehmen.

Innovationen fanden sich auch an der Vorderradführung der GS. Um bei der wesentlich stabileren Gabel eine wegabhängige Dämpfung zu erreichen - damals technisches Neuland - realisierte man einen konventionellen Gabelaufbau im linken Holm, während rechts eine konische Buchse in Verbindung mit einem Ventil bewirkte, dass die Gabeldruckstufe im ersten Teil des Federwegs kaum wirksam war und so hervorragender Fahrkomfort geboten wurde. Wenn aber die Gabel einfederte, sorgte der Konus für eine Querschnittsverringerung des Ringspalts, so dass eine dämpfungsverhärtende Progression einsetzte und die Gabel auch beim Springen nicht durchschlug.

Noch dazu verwand sich die Gabel durch Montage einer hohlen und damit leichten, 25 mm im Durchmesser messenden Achse kaum noch. Aber nicht nur die Schwinge und die Telegabel der R 80 GS / R 100 GS waren innovativ. Auch



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 14

die Bauart der neuartigen „Kreuzspeichenräder“ sorgte für eine Weltpremiere. Diese Drahtspeichenräder ermöglichten auch den Einsatz schlauchloser Reifen. Einzelne Speichen konnten bei montiertem Rad und mit montierter Bereifung gewechselt werden. Doch die wichtigste Errungenschaft war die Robustheit der Räder gegen Stoß und Überladung durch den elastizitätsfördernden flachen Speichenwinkel. Mehr Platz für den voluminöseren Bremsattel der ebenfalls vergrößerten Bremsscheibe ergab sich ebenfalls.

Nicht nur einzelne Komponenten, sondern das Fahrwerk als Ganzes war neu durchdacht und konstruiert worden, so auch der Rahmen. Verstärkt gegenüber der R 80 G/S waren die Querrohre unterhalb und oberhalb der ebenfalls geänderten Schwingenlagerung. Auch die Federbeinanlenkung rechts hinten am Hauptrahmen war modifiziert worden. Ganz neu war nur das steifere, längere und schwerere Rahmenheck, das nach wie vor an den Hauptrahmen geschraubt wurde.

Den Wünschen vieler Kunden entsprechend, spendierte BMW auch einen größeren Tank mit 26 Litern Fassungsvermögen. Er bot einen guten Kompromiss zwischen dem Serientank des Vorgängermodells mit 19,5 Litern und dem der „Dakar“-Version mit selten benötigten 32 Litern.

Eine größere und bequemere Sitzbank stand schon lange auf der Wunschliste und auch an Details wurde kräftig gefeilt. Das neue, längere Rahmenheck ließ auch den Einbau einer stärkeren Batterie zu. Vier Radschrauben sorgten für sicheren Sitz des Hinterrades, Klapp- statt Schraubschellen hielten die Faltenbälge an der Gabel, der große Tankdeckel war nun abschließbar und erleichterte die im Gelände häufige Betankung per Kanister. Der vordere Kotflügel wurde im Windkanal entwickelt und verminderte das Pendeln der Maschine bei hohem Autobahntempo. Vor dem Hauptständer mit breiter Bodenauflage schützte eine große Leichtmetallplatte nicht nur die Ölwanne, sondern auch die Krümmeranlage der Maschine.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 15

Die 15 Kilogramm, die die BMW R 80 GS mehr wog als der Vorgänger R 80 G/S, waren zu mehr als einem Drittel dem größeren Tankvolumen geschuldet. Die netto zehn Kilogramm Mehrgewicht waren in den oben genannten Verbesserungen gut angelegt. Die R 100 GS war von der günstigeren 800er durch ein Windschild und die serienmäßigen Sturzbügel mit montiertem Ölkühler zu unterscheiden.

Presse und Kunden waren begeistert und die Verkaufszahlen übertrafen die R 80 G/S noch. In Deutschland führte die BMW R 100 GS auf Anhieb die Zulassungsstatistik an. Trotz des höheren Preises war die 1000ccm Variante die deutlich beliebtere Version, was zeigte, dass BMW mit dem „Mehr“ an Leistung absolut richtig lag.

Die „27-PS“-GS: Die R 65 GS.

Auch an die Führerscheinnovizen, die seit dem 1. April 1986 in der Bundesrepublik nur noch Motorräder mit maximal 27 PS fahren durften, hatte man bei BMW gedacht. Ab Dezember 1987 war exklusiv für den deutschen Markt die R 65 GS lieferbar. In diese Maschine wurde das 27 PS leistende Triebwerk der BMW R 65 im Fahrgestell der BMW R 80 G/S verbaut. Einerseits wollte man das Motorrad deutlich von der neuen Mittelklasse-Enduro R 80 GS abgrenzen, andererseits hatte sich auch die Erkenntnis durchgesetzt, dass Anfänger mit der wuchtigeren R 80 GS im täglichen Umgang eher überfordert sein könnten, als mit der vergleichsweise zierlichen und leichten R 65 GS.

Die Verkaufszahlen erreichten mit 1.727 Stück nicht die von den 800er Modellen gewohnten Ziffern. Dabei war auch die 146 km/h schnelle R 65 GS eine typische BMW GS: Kompetent, tragfähig und bequem. Der Motor mit 650 cm³, der 56 mm schmaler baute als das 800er Triebwerk, bekam dem Handling ausgezeichnet. Optisch unterschied sich die Maschine von der R 80 G/S nur durch ein anderes Dekor auf dem Tank. Doch im Schatten der neuen, begeistert aufgenommenen größeren Geschwister ging die kleinste GS



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 16

unter, wenn auch in der Presse keinerlei Kritik an dieser Maschine geübt wurde. Ihre Produktion endete 1991. Ersetzt wurde die R 65 GS durch eine 27 PS Variante der R 80 GS.

Beliebtes „Wüstenschiff“: Die R 100 GS „Paris-Dakar“.

Wesentlich erfolgreicher war dagegen eine Ableitung der R 100 GS. Die R 100 GS „Paris-Dakar“ war ähnlich wie die R 80 G/S „Paris – Dakar“ aus dem Wunsch entstanden, ein perfektes Fernreisemotorrad auch für die einsamsten Straßen der Welt anzubieten. Die sportliche Legitimation hatte ein paar Monate zuvor Eddy Hau geliefert, als er auf einer von HPN modifizierten Serien-G/S die Marathonwertung bei der Rallye „Paris-Dakar“ als bester Privatfahrer gewann.

Zunächst wurde lediglich ein Umbau-Kit angeboten, dem im März 1989 das komplette Motorrad folgte. Der Umbausatz umfasste nicht nur einen 35 Liter fassenden Tank, der auf dem Rücken ein abschließbares Fach besaß, sondern zeichnete sich auch durch einen Motorschutz samt komfortablem Einzelsitz aus. Jener ließ sich mit einer weiteren Gepäckbrücke anstelle des Soziussitzes kombinieren. Vorn am Tank schloss eine schlanke Frontverkleidung aus Kunststoff mit einem Rechteckscheinwerfer und einer kleinen Windschutzscheibe an. Auf der Innenseite der Verkleidung fand sich ein „Instrumentenkombi“, das mit Tachometer, Kontrollleuchten, Drehzahlmesser und Uhr aufwartete. Angesichts von vier „Paris-Dakar“ Siegen war die berühmte Wüstenrallye nach wie vor der beste Botschafter, um die Qualitäten des strapazierfähigen Reisemodells ins rechte Licht zu rücken.

Privatfahrer feiern Erfolge mit GS-Modellen.

Nachdem das Werksengagement bei der „Dakar“ ab Ende 1986 zurückgefahren wurde, sorgten Eddy Hau, Richard Schalber und Jutta Kleinschmidt für Paukenschläge, die das sportliche Talent der GS-Boxer unter Beweis stellten. Besonders erwähnenswert waren neben dem ersten Platz, den Eddy Hau mit



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 17

einer privaten HPN-GS in der 1988er Marathonwertung der „Dakar“ erkämpfte auch der fünfte Platz Jutta Kleinschmidts in der Marathonwertung der Rallye „Paris-Kapstadt“. Über 12.700 Kilometer spulte die damalige BMW Ingenieurin 1992 auf einer - bis auf die Federelemente und den Auspuff serienmäßigen - R 100 GS „Paris-Dakar“ bis ins Ziel ab und stellte die Steherqualitäten des Boxers in rauem Geläuf unter Beweis. Die eindrucksvolle und komfortable 1000er avancierte rasch zum Publikumsliebbling und sollte bis 1995 im Programm bleiben.

Mehr Tourenkomfort für die GS.

Da der Tourenkomfort der Paris-Dakar beim Publikum gut ankam und überhaupt die meisten GS-Käufer hauptsächlich auf Asphalt unterwegs waren, fiel die gründliche Modellpflege, die R 80 GS und R 100 GS zum Modelljahr 1991 zuteil wurde, dementsprechend aus. Mit dem einfachen Windschild der R 100 GS, das es für die 800er nur gegen Mehrpreis gegeben hatte, verschwand der kleine Rundscheinwerfer. Stattdessen erhielten die GS-Modelle eine rahmenfeste Halbverkleidung mit einem Rechteckscheinwerfer, die derjenigen von der R 100 GS Paris-Dakar ähnelte, aber auf den 26 Liter fassenden GS-Tank zugeschnitten war. Ähnlich wie bei der „Paris-Dakar“ waren auch hier Schutzbügel an den Rahmenrohren verbaut. Neu und ebenfalls gleich für die „Dakar“ übernommen war das Cockpit mit zwei 100 mm großen Rundinstrumenten.

Der Enduro-Tankdeckel wich dem Schraubdeckel mit Klappgriff und Schloss. Alle Modelle erhielten eine verbesserte Sitzbank und andere Lenkerschalter. Statt der bisherigen Schalter kamen nun die Lenkerarmaturen der K-Modelle zum Einsatz. Diese ließen sich auch mit dicken Handschuhen ausgezeichnet bedienen. Das hintere Federbein wurde durch ein hochwertigeres Bauteil mit verstellbarer Dämpferzugstufe ersetzt.



Presse-Information

Datum 07.04.2010

Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.

Seite 18

Gegen Aufpreis konnten nun die GS-Modelle wie alle anderen Boxer mit dem schadstoffreduzierenden Sekundärluftsystem ausgerüstet werden. Das bereits in den USA bewährte SLS arbeitete nach dem Prinzip der Abgas-Nachverbrennung und reduzierte die Emissionen von Kohlenmonoxid um 40 Prozent, die von Kohlenwasserstoffen um 30 Prozent. Derartige Nachrüstungen zeigten, dass der alte Boxermotor an die Grenzen seiner Konzeption stieß und das BMW Motorrad Programm einmal mehr neu überarbeitet werden musste. Immerhin ließen sich bis 1996 über 45.000 Exemplare der Modelle R 80 GS / R 100 GS verkaufen. Somit stellte die Boxer-Enduro ein wichtiges Modell im BMW Programm dar.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 19

3. GS Modelle für das dritte Jahrtausend.

Fortschritt in Siebenmeilenstiefeln: Die R 1100 GS.

Aufgrund von veränderten Umweltauflagen, Fortschritten in der Fertigungstechnologie und geänderten Ansprüchen der Kunden erfolgte dreizehn Jahre nach der Präsentation der weltweit ersten Reisenduro die Wachablösung für die bewährten Zweiventiler.

Nachdem in Januar 1993 mit der R 1100 RS der erste Vierventilboxer die Bühne betreten hatte, folgte im September des gleichen Jahres die R 1100 GS. Ihr imposanter Auftritt und die konsequent funktionale Linie sorgten für Aufsehen. Die sensationelle Technik hatte die Motorradfreunde schon bei der R 1100 RS in Erstaunen versetzt. BMW Motorrad hatte konsequent alte Zöpfe abgeschnitten und jedes Bauteil einer Überprüfung unterzogen. Die Maschine war nicht nur die Basis für ein bis heute exzellentes Motorradkonzept, sondern zugleich ein Musterbeispiel an Nachhaltigkeit: Erstmals war eine Enduro ab Werk mit geregelter Katalysator und einem Anti-Blockier-System lieferbar. Alle Kunststoffteile waren für ein späteres Recycling gekennzeichnet, der komplett aus Edelstahl gefertigte Auspuff war kein Verschleißteil mehr und Wartungsintervalle von 10.000 km waren bei Enduros bis dato unbekannt gewesen.

Das bewährte und einzigartige Prinzip des fahrtwindgekühlten Boxers mit Kardanwelle in der Paraleverschwinge war allerdings unverändert geblieben.

Der neue Vierventilmotor zeichnete sich dadurch aus, dass die Nockenwellen, die seitlich in Höhe der Ventile lagen, über drei Ketten und ein Zwischenrad angetrieben wurden. Die ungewöhnliche Position der Nockenwellen war gewählt worden, um gegenüber einem ohc-Ventiltrieb Baubreite zu sparen und zugleich einen drehzahlfesten Ventiltrieb realisieren zu können.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 20

Ein elektronisches Motormanagement, Einspritztechnik samt Hubraumplus – nunmehr waren es 1.085 cm³ - und ein erhöhter Gasdurchsatz ließen die Leistung des Motors gegenüber den Zweiventilern auf 80 PS bei 6.750/min steigen. Gleichzeitig waren die Abgas- und Geräuschemissionen wie auch der spezifische Verbrauch zurückgegangen.

Die Kraftübertragung orientierte sich an der R 100 GS; auch die bewährten Kreuzspeichenräder fanden sich bei der neuen GS wieder.

Vollkommen neu war das Fahrwerk. Motor und Getriebe bildeten eine tragende Einheit. Über diese war das Rahmenheck aus Stahlrohr geschraubt, gegen das sich das Federbein in der Hinterradschwinge abstützte. Die Federvorspannung und die Zugstufendämpfung des Federbeins waren von Hand stufenlos einstellbar.

Das Vorderrad wurde mittels einer revolutionären Vorderradaufhängung, „Telelever“ getauft, geführt. Das Telelever-System stellte eine Kombination aus Schubschwinge und Teleskopgabel dar. BMW Motorrad, obgleich auch Pionier der hydraulisch gedämpften Teleskopgabel, zeigte mit dem Telelever, wie es noch besser geht: Die telegabelartige Kombination aus Stand- und Gleitrohren dient nur der Radführung und erlaubt dem Vorderrad, sensibel auf Unebenheiten anzusprechen. Für Federung und Dämpfung ist ein zentrales Federbein vor dem Lenkkopf zuständig, das sich nach oben gegen das gegossene Rahmenfrontteil und nach unten gegen einen Dreieckslenker abstützt. Dieser Lenker ist an seinem vorderen Ende mittels eines Kugelgelenks in der unteren Gabelbrücke der teleskopgabelartigen Radführung gelagert.

Die obere Gabelbrücke nimmt den Lenker samt Armaturen und die Standrohre auf. Sie ist drehbar im Lenkkopf gelagert. Das Ergebnis dieser Trennung von Radführung und Federung ist ein extrem komfortables und dabei präzises Fahr- und Lenkverhalten. Durch entsprechende geometrische Auslegung konnte noch dazu das Bremsnicken, sonst bei weicher Federung und langen Federwegen unvermeidlich, reduziert werden.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 21

Die mit einer Doppelscheibenbremse vorne und Einfachscheibenbremse hinten ausgerüstete R 1100 GS war noch dazu die erste Enduro, die mit einem Anti-Blockier-System lieferbar war. Dieses ließ sich für Geländebetrieb abschalten.

Die Fahrleistungen - Spitze 195 km/h - wie auch der Durchzug waren beeindruckend und noch dazu gepaart mit superbem Fahrkomfort und hervorragendem Handling. Pfiffig war auch die Höhenverstellung des Fahrersitzes, das in der Neigung verstellbare Windschild oder der abnehmbare Soziussitz, unter dem sich eine Gepäckbrücke befand.

Zum Kult wurde der doppelte Kotflügel vorn. Die Kunden standen Schlange und ab dem Frühjahr 1994 war die neue GS der Favorit der BMW Motorradkäufer.

Einer, der die Maschine nicht kaufen musste, war Weltenbummler Helge Pedersen. Der R 80 G/S-Kunde der ersten Stunde war mittlerweile mitsamt seiner „Olga“ getauften 800er zur Legende geworden. Der norwegische Fotograf hatte seine BMW R 80 G/S 1981 neu gekauft und mit einem 40 Liter fassenden Tank samt Gepäcksystem ausgerüstet, bevor er auf Weltreise ging. Mittlerweile war er von seiner Weltumrundung, bei der er in zehn Jahren 350.000 Kilometer zurückgelegt hatte, heimgekehrt. Die R 80 G/S hatte ihn nicht enttäuscht und Pedersens Reiseberichte, Bilder und Bücher zeigten was man der G/S alles zumuten konnte. 1994 überließ er der BMW AG seine treue R 80 G/S für das BMW Museum und durfte sich im Tausch eine brandneue R 1100 GS abholen.

BMW's neuer Einzylinder: Die F 650.

Die stärker, größer und auch schwerer gewordene BMW R 1100 GS konnte Einsteigern schon reichlich Respekt einflößen. Für diese gab es nun Alternativen im größer gewordenen BMW Programm. Ein in enger Kooperation mit Rotax entwickelter 650er Einzylindermotor in einer bei Aprilia gefertigten „Funduro“ erfreute seit Herbst 1993 die Kunden, denen die 1100er zu viel Leistung und



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 22

Masse mitbrachte. Mit 650 cm³ Hubraum und gesunden 50 PS aus ihrem flüssigkeitsgekühlten Vierventil-Einzylindermotor übertraf die neue BMW etablierte Konkurrenten, die auf weniger moderne Triebwerke setzten.

Auch wenn Nostalgiker und Puristen zunächst kritisierten, dass eine „richtige“ BMW ja wohl einen Boxermotor und Karadanantrieb haben müsste, machte die F 650 rasch ihren Weg. BMW nannte sie bewußt nicht „Enduro“, sondern Funduro, was umschrieb, dass die F ein Motorrad sein sollte, welches in jeder Rolle und auf allen Straßen und Pisten Fahrspass vermitteln sollte. Sie war erschwinglich, leicht zu handeln und erstaunlich sparsam. Noch dazu bot sie einen Fahrkomfort, der bei Einzylindern bisher unbekannt war. Die Kunden goutierten das frische Angebot und kauften die F 650 so gern, dass sie – stets weiterentwickelt – bis heute im BMW Angebot ist.

Ende einer Legende: Die R 80 GS „Basic“.

Traditionalisten und Puristen konnten sich 1996 für die letzte Zweiventil-GS erwärmen, die den vorhandenen Baukasten so exzellent nutzte, dass der „alte“ Boxer nochmals zur Hochform aufrief.

1997 war nach 3003 produzierten „Basic“ endgültig Schluss mit dem Zweiventilboxer. Dass gerade die puristische und geländetaugliche R 80 GS „Basic“ der letzte Zweiventiler war, mutet wie ein symbolträchtiger Ringschluss an. Der allererste Zweiventil-Prototyp, aus dem dann die R 75/5 als Serienmotorrad entstehen sollte, war ebenfalls eine auf der Straße und im Gelände sportlich zu fahrende Enduro. Die R 80 G/S hatte dafür gesorgt, dass es Anfang der 80er Jahre zu einer Boxer-Renaissance kam und BMW Motorrad das Reiseenduro-Segment schuf. Damit übergab die Zweiventilboxergarde endgültig die Stafette an die Vierventiler, deren Erfolg den der Zweiventiler noch in den Schatten stellen sollte.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 23

1998 feierte BMW 75 Jahre Motorradbau und brachte anlässlich des Jubiläums eine üppig ausgestatte Jubiläumsversion der R 1100 GS heraus.

Die bessere R 1100 GS: Die R 1150 GS.

Doch ist „das Bessere ist des Guten Feind“. So erprobten zu diesem Zeitpunkt die Versuchstechniker schon eifrig die R 1150 GS, die 1999 auf den Markt kam. Doch vorher machte die BMW GS einen Ausflug in die kleineren Hubraumregionen. Vom Einstiegsmodell der Boxerbaureihe, der R 850 R, hatte man ein 70 PS bei 7.000/min leistendes 848 cm³-Triebwerk in die GS verpflanzt. Doch die kultivierte Vierventil-Enduro verkaufte sich wesentlich schlechter als die 1100er Variante. Hier wiederholte sich die Erfahrung, die BMW bereits mit den R 65 GS und R 80 GS gemacht hatte. Es wurden lediglich 1.954 R 850 GS gegen über 43.628 R 1100 GS abgesetzt.

BMW Boxerkunden lieben hubraumstarke Motoren und kaufen gern nach dem Motto „Wenn schon, denn schon!“.

Die ab September 1999 lieferbare R 1150 GS schickte sich alsbald an, erfolgreicher als ihre Vorgängerin zu werden. Nicht nur der größere Hubraum sollte die R 1150 GS von der der R 1100 GS unterscheiden: Das Triebwerk hatte durch einen geschickten Griff eine Leistungssteigerung auf 85 PS bei 6.750/min aus 1130 cm³ erfahren. Zylinder samt Kolben stammten von der BMW R 1200 C, Kurbeltrieb und Zylinderköpfe kamen von der BMW R 1100 S. Eine kompaktere Kupplung und das Sechsganggetriebe der R 1100 S komplettierten zusammen mit der leistungssteigernden Auspuffanlage das üppige Technikpaket.

Frisches aus Berlin: F 650 GS, F 650 GS Dakar.

Der Abschied von der R 850 GS fiel den Kunden, die keine 1100er GS wünschten, auch deshalb leicht, weil die F 650 im Frühjahr 2000 als F 650 GS und F 650 GS Dakar debütierten. Die Fertigung wurde von Italien in das BMW



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 24

Werk Berlin verlegt. Parallel mit der Produktionsverlagerung hatten die BMW Techniker das kompakte Erfolgsmodell, dass der Marke viele neue Motorradfahrer zugeführt hatte, nach sieben Jahren über den üblichen Modernisierungsbedarf hinaus massiv überarbeitet.

Beide Maschinen übernehmen die Gesamtkonzeption der erfolgreichen F 650, wurden aber nicht nur optisch frischer, sondern vor allem technisch kompetenter, was den anhaltenden Erfolg der Einzylinderbaureihe garantierte.

Ein Brückenrahmen ersetzte den Einschleifenrahmen, die Doppelvergaser wichen einer Einspritzung und ein Dreiwegkat kam serienmäßig an Bord. Nun besaßen alle BMW-Maschinen einen solchen Abgasreiniger.

Der Tank wanderte schwerpunktünstig in das Rahmendreieck und durch die Einspritzung samt der neuen Motorabstimmung setzten Verbrauch, Durchzug und Leistungsfreude des F 650-Motors erneut Maßstäbe. Off-Road Fans freuten sich über die ganz neue F 650 GS Dakar, die mit längeren Federwegen, einem 21 Zoll-Vorderrad und gut schützender Frontscheibe begeisterte. Zunächst war sie nur als Sondermodell gedacht, verkaufte sich so gut, dass bis 2007 im Programm bleiben sollte.

Leistung und Gewicht der 650er entsprachen bei besserem Fahrkomfort und geringerem Verbrauch ungefähr den Eckdaten der R 80 G/S. Schon 1998 hatte sich das BMW Werk mit den robusten Einzylindern wieder im Langstrecken-Off-Road-Wettbewerben engagiert, um dann 1999 mit einer F 650 RR die Rallye „Paris-Dakar“ erneut zu gewinnen.

Vierventil - GS am Start: R 900 RR.

Doch die Fans liebten den Boxer und so startete Ende 1999 eine BMW R 1150 GS zur Vorbereitung der Dakar 2000 unter dem Briten John Deacon und dem Kalifornier Jimmy Lewis bei der UAE Desert Challenge. Für die Dakar wurde der



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 25

Hubraum von 1085 auf spritzige 900 cm³ reduziert. Nach einer extrem harten Rallye verbuchte BMW zu Beginn des neuen Jahrtausends einen sensationellen Vierfach-Sieg bei der legendären Afrika-Rallye. Lewis fuhr auf der Boxer-Maschine R 900 RR zwischen drei F 650 RR als dritter durch das Ziel.

Favorit aller Globetrotter: R 1150 GS „Adventure“.

In bester Tradition stand für Globetrotter zum Modelljahr 2002 die R 1150 GS „Adventure“ in den Verkaufsräumen der BMW Händler. Die mit längeren Federbeinen mit wegabhängiger Dämpfung, eloxierten Felgen, großer Windschutzscheibe, einteiliger Sitzbank, massiverem Ölwannenschutz auftretende Adventure bot den Weltreisenden eine ausgezeichnete Basis, um sich ein konditionsstarkes Fernreisemotorrad mit Off-Road-Kompetenz zu schaffen. BMW bot zugleich ein üppiges Zubehörgramm: Vom modellspezifischen Zubehör wie einem 30 l fassenden Tank und einem besonders robusten Alu-Koffersystem bis hin zu allgemeinen BMW Zubehörklassikern wie Heizgriffen oder dem weiterentwickelten ABS II. Auch an Details war gedacht worden: Der Seitenständer wies eine größere Fußplatte zum Abstellen der Maschine auf weichem Untergrund auf.

Wenige Wochen nach Erscheinen der „Adventure“ erhielten alle Vierventiler eine Doppelzündung, um so die Euro 3-Abgashürde zu passieren und besseren Rundlauf bei wenig Last und Drehzahl zu bieten.

Weltweiter Erfolg.

War die große Vierventil-GS schon jahrelang Topfavorit deutscher Motorradkäufer, kamen nun auch vermehrt andere Europäer, allen voran Briten und Italiener, auf den Geschmack. Inklusive der Adventure-Modelle fanden 71137 Exemplare der R 1150 GS zufriedene Käufer.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 26

Die bekanntesten Adventure-Piloten sollten die Briten Ewan McGregor und Charley Boorman werden. Sie reisten ohne Eskorte um die Welt und produzierten darüber für die BBC die Fernsehserie „Long Way Round“, die in vielen Ländern des Erdballs erfolgreich ausgestrahlt wurde. Das führte dazu, dass Fernreisen mit GS-Motorrädern immer beliebter wurden, da die Motorräder sich gut bewährten und so vielen europäischen Fernsehzuschauern die Steherqualitäten der GS unterhaltsam präsentiert wurden. Speziell in der englischsprachigen Welt wurden daraufhin die GS-Modelle populärer denn je.

Fernreisende sahen sich mit der Adventure ausstattungsmäßig oft am Ziel ihrer Wünsche, aber genau diese Wünsche hatten auch das Gewicht ansteigen lassen und den Schwerpunkt nach oben verschoben, so dass die nächste Vierventil-Generation auf Diät gesetzt werden musste.

Neuaufgabe: Die R 1200 GS.

Im Sommer 2004 präsentierte BMW mit der R 1200 GS die nächste Auflage des Enduro-Klassikers. Statt die R 1150 GS modellzupflegen, war mit der R 1200 GS ein neues Motorrad geschaffen worden, das alle Vorteile der Vorgängermodelle bewahrte, aber ungleich dynamischer antrat.

Eindrucksvoller als der abermalige Nachschlag an Hubraum (nun 1170 cm³), Drehmoment (erstaunliche 115 Nm bei 5.500/min) und Leistung (98 PS bei 7.000/min) waren die erzielten Reduktionen: Der Kraftstoffverbrauch war um 8 % gesunken und, was noch wichtiger war, die BMW R 1200 GS hatte gegenüber dem Vorgänger fast 30 Kilogramm abgespeckt.

Mit einem Trockengewicht von 200 Kilogramm setzte die BMW R 1200 GS einen neuen Maßstab bei den großen Reiseenduros. Fast jedes Bauteil der BMW wurde leichter ausgeführt, um diese Reduktion zu erreichen. So hatten gleichermaßen die Schwinge, der Rahmen, die Räder und der Kabelbaum – dank CAN-BUS-Technologie – Gewicht verloren. Selbst das stärkere Triebwerk zeigte



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 27

sich drei Kilo leichter, obwohl eine zur Kurbelwelle gegenläufige Nebenwelle mit Gewichten als Ausgleichswelle eingebaut war, um die legendäre BMW Laufkultur auch bei den großen Zylinderhubräumen zu gewährleisten.

Innovativ war auch die Elektronik: Durch den vereinfachten Kabelbaum strömten CAN-BUS-Signale, ein serienmäßiger Info-Flatscreen informierte den Fahrer über Tankinhalt, Öltemperatur, Uhrzeit und andere Fakten und eine erstmalig vollsequentielle Einspritzung mit einer Kennfeldzündung ließ die BMW R1200 GS schneller und sparsamer als ihre Vorgänger sein.

Praktisch für Fernreisende erwies sich die Klopfregelung - im Bedarfsfall mit unterschiedlichen Zündzeitpunkten für alle vier Kerzen. Damit konnten auch minderwertige Kraftstoffe getankt werden, ohne dass der Motor Schaden nahm - perfekt für Reisen abseits gut ausgebauter Tankstellennetze.

Neu war auch das erstmals komplett schrägverzahnte, und daher leise laufende, Getriebe. Jenes hatte nun noch längere Wartungsintervalle. Ergänzt wurde das positive Bild durch den neuen, leichteren Hinterachsantrieb mit Lebensdauerfüllung und die serienmäßigen Stahlflexbremsleitungen.

Der Vorderrahmen bestand bei der 1200er nicht mehr aus Aluguss, sondern aus einer verschweißten Stahlkonstruktion, was gerade im Geländebetrieb mehr Robustheit versprach.

Das Design war ebenfalls verschlankt worden, so dass die Diät der großen GS nicht nur beim Fahren, sondern auch im Stand zu spüren war. Die Kreuzspeichenräder waren zur Option geworden, leichtere Gussräder nun Standard. Wer das abschaltbare ABS mitbestellte, erhielt eine teilintegrale Version, bei der der Handhebel das Hinterrad mitverzögerte und ein Bremskraftverstärker das System unterstützte.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 28

All diese Verbesserungen wurden ein gutes Jahr später auch an der BMW R 1200 GS Adventure realisiert, die die BMW R 1150 Adventure ablöste.

Der Erfolg konnte nicht ausbleiben: Seit 2005 ist die R 1200 GS unangefochten die Nummer 1 auf dem deutschen Markt. Und weltweit finden sich immer mehr Freunde des Allrounders. Bereits nach drei Jahren waren über 100.000 Exemplare der beiden großen BMW Enduros produziert.

Die HP2 Enduro, ein Powerboxer für´s Grobe.

Niemals vorher hatte man 920 mm Höhe überwinden müssen, um auf die Sitzbank einer Serien-BMW zu gelangen. Doch glasklare Kompromisslosigkeit machte den Charme der 2005 vorgestellten Geländesportlerin HP2 Enduro aus. Schon der Name – HP steht für „High Performance“ – signalisierte den Vorrang der Sportlichkeit.

Für viele Boxer-Fans ging ein Traum in Erfüllung. So leicht, athletisch und geländetauglich war noch kein Boxer zuvor gewesen. Projektleiter Markus Theobald hatte das Vergnügen, die zugleich puristische und doch anspruchsvolle HP2 Enduro zu gestalten. Überlegungen für einen radikalen Off-Road-Boxer hatte es schon Jahre zuvor gegeben, doch erst die relativ leichte R 1200 GS brachte die technische Basis mit, um die HP2 Enduro entstehen zu lassen. Erfahrungen mit dem Gitterohrrahmen hatten die BMW Techniker schon mit R 900 RR sammeln können. Motor und Antrieb waren aus der R 1200 GS bekannt. Luftfederbein und WAD-Teleskopgabel ließen auf den schlimmsten Off-Road-Pisten Wettbewerbstempo zu. Hier brillierte die HP2 Enduro gegenüber allen vorher gebauten GS. Auch ihr Handling, das vom 21er Vorderrad und ihrem Gewicht geprägt war, blieb einzigartig. Doch ein Sammlerstück ab Werk konnte weder billig sein, noch eine große Bandbreite an Wünschen erfüllen. Daher blieb die Produktion auf die Jahre 2005 und 2006 beschränkt.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 29

Long Way down... und andere Reisestories mit der GS.

2007 waren auch die beiden populären Briten McGregor und Boorman wieder unterwegs. „Long Way Down“ lautete der Titel ihrer Film-, DVD- und Buchproduktion, in der eine drei Monate währende Reise von Schottland bis nach Südafrika durch Westeuropa und den schwarzen Kontinent medial aufbereitet wurde. Es konnte nicht überraschen, dass das Duo für die 25.000 Kilometer lange Strecke wieder auf BMW vertraute. Diesmal erreichten sie ihr Ziel auf der BMW R 1200 GS Adventure.

Der bekannteste deutsche „World Explorer“ auf zwei Rädern ist zweifellos Michael Martin. Der gebürtige Münchner vertraut seit 1992 bei seinen aufsehenerregenden Expeditionen, die beispielsweise von 1999 bis 2004 durch alle Wüsten der Erde führten, auf die großen GS-Modelle von BMW. 15 Bücher und mehr als 1.000 Diavorträge über seine Reisen sind das Ergebnis seiner kreativen, aber oft auch an die physischen Grenzen gehenden Tätigkeit.

Auch Helge Pedersen ist nach wie vor auf den großen GS BMW unterwegs. 2008 fuhr er im Rahmen einer GlobeRiders Worldtour unter anderem die 16.000 Kilometer von Beijing bis München.

Während Mc Gregor, Boorman, Pedersen und Martin auf aktuelle GS vertrauen, gibt es nach wie vor Weltreisende, die ihren in die Jahre gekommenen Zweiventil-GS die Treue halten. So umrundete der österreichische Triathlet Felix Bergmeister die Welt mit einer BMW R 80 GS Basic. Auch die Engländerin Tiffany Coates kann sich nicht von ihrer 18 Jahre alten BMW R 100 GS trennen: Die 280.000 Kilometer, die die Britin bis heute auf allen Kontinenten abgespult hat, sind ein weiterer Beweis für die Zuverlässigkeit und die Langlebigkeit der großen BMW Enduros. Ebenfalls nach wie vor unterwegs ist der Schotte Mike McCabe, der mit seiner R 1200 GS Adventure nach elf Jahre beruflicher Tätigkeit in Hong Kong wieder zurück ins heimatliche Schottland reist.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 30

F-Modelle weiter auf Erfolgskurs: F 650 GS / F 800 GS.

Nicht nur bei den Boxer-GS waren stärkere Triebwerke en vogue, auch die Funduro F 650 GS und ihre Schwester F 650 GS „Dakar“ wurden 2008 von einem ebenso getauften 800er Twin abgelöst. Der Paralleltwin der neuen Modelle stammt aus den 2006 vorgestellten Straßenmodellen F 800 S und F 800 ST.

Das gleiche Triebwerk beflügelt die mit dem gleichen Gitterrohrrahmen wie die 800er Straßenmaschinen ausgerüstete Enduro F 800 GS. Diese nimmt, was Hubraum und Gewicht angeht, die Tradition der Ur-GS-Boxer auf. Mit einem 21 Zoll messenden Vorderrad, großer Bodenfreiheit und Federwegen jenseits der 200 Millimeter-Marke ist sie jedem Terrain gewachsen und auf Asphalt dank ihres agilen 85-PS Motors temperamantvoll bis zur 200 km/h-Marke.

Allerdings bietet sie mit einem Twin-Motor, Flüssigkeitskühlung und Kettenantrieb zum Hinterrad ein gänzlich anderes technisches Konzept als die bewährten Boxer. Die Kunden freuen sich, dass BMW sich nicht nur auf klassische Boxer beschränkt.

BMW bietet mit der GS-Palette das optimale Konzept für jeden Anspruch. Der 800er Twin glänzt nicht nur durch kompakte Bauweise, sondern durch vorbildliche Sparsamkeit, agile Fahrleistungen und Unempfindlichkeit.

Ein wenig das „Licht unter den Scheffel“ stellt seit 2008 die neue F 650 GS, die ebenfalls 798 cm³ Hubraum besitzt. Ihr Triebwerk ist lediglich ein wenig zahmer als in der F 800 GS abgestimmt und kommt damit weniger routinierten Piloten und stark genussorientierten Fahrern entgegen. Mit 71 PS ist auch die F 650 GS kein Kind von Traurigkeit und bereit dank einer Sitzhöhe von nur 790 mm und dem 19er Vorderrad samt passender Lenkgeometrie ein enorm wendiges Allroundmotorad, das vom ersten Meter an Vertrauen einflößt.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 31

Ihre Vorgängerin, die Einzylinder F 650 GS, wird in Berlin und Brasilien für vereinzelte Märkte nach wie vor produziert.

Wie die GS immer besser wird.

2007, drei Jahre nach Vorstellung der BMW R 1200 GS, wurden im Rahmen der Modellpflege zahlreiche Detailverbesserungen umgesetzt. Noch ein wenig agiler wurde die große GS durch das sportlicher gestufte Sechsganggetriebe, das dem Straßensportboxer HP2 Sport entstammt. Kolben und die Nockenwelle teilt sich die GS nun mit R 1200 R und RT, was die Motorleistung auf 105 PS bei 7.500/min an hob. Der ohnehin schon gute Sitzkomfort verbessert sich durch ein etwas üppigeres Polster der Bank im Frontbereich. Variabler und komfortabler präsentiert sich der nun aus Leichtmetall konifiziert gefertigte Lenker. Neu entwickelte Klemmböcke gestatten eine bessere Anpassung des Lenkers an die Körpermaße des Piloten unter unterschiedlichsten Einsatzbedingungen im Gelände und auf der Straße. Optisches Erkennungsmerkmal der überarbeiteten BMW R 1200 GS sind die markanten Leichtmetallblenden am Tank sowie das ausfallsichere Diodenrücklicht, die der funktionalen Maschine technoiden Charme verleihen. Eine weitere Innovation, die BMWs hohen Anspruch an nutzerorientierter Technik zeigte, ist das seit 2008 lieferbare Enduro-ESA.

Das ESA (Electronic Suspension Adjustment) erlaubt es während der Fahrt die Zugstufe der Stoßdämpfer samt der Federvorspannung vom Lenker über Stellmotoren zu verändern. Diese nutzerfreundliche Innovation erlaubt eine Adaption der Federelemente an unterschiedliche Straßen- und Beladungszustände respektive persönliche Präferenzen von Fahrer und Beifahrer. Somit passt das von den Sportmaschinen der Marke übernommene und verfeinerte Enduro-ESA zum Anspruch der GS, eben jedem Anspruch bestens gerecht werden zu können.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 32

Abermals modernisiert: Die GS im dreißigsten Jahr.

Zum 30. Jubiläum erhielt das immergrüne Boxertriebwerk einen noch sportlicheren Charakter, in dem die GS-Baureihe im Jahr 2010 die hochwertigen, mit jeweils zwei oben liegenden Nockenwellen ausgestatteten Zylinderköpfe der rasanten HP2 Sport erbt. Höhere Drehzahlfestigkeit, bessere Zylinderfüllung und günstigere Brennraumgestaltung sind das Ergebnis der nun radialen Ventilanordnung. Eine ausschließliche Erhöhung der Spitzenleistung wäre nicht im Sinne der Vielseitigkeit gewesen, die auch die jüngsten Boxer-Triebwerke auszeichnet. Daher fiel die Leistungssteigerung auf nun 110 PS bei 7.750/min moderat aus. Wichtiger war der abermalige Anstieg des über einen weiten Bereich verfügbaren Drehmoments. Die höhere Verdichtung beschert der GS eine vorbildliche Kraftstoffausnutzung und ist dank der hochmodernen Brennraumgestaltung und der Klopfgelung für die zentral angeordneten Zündkerzen kein Hemmschuh auf Fernreisen in Länder mit schwankender Kraftstoff-Qualität. Zur Anpassung an die radiale Ventilkonfiguration sind die Nocken der Nockenwellen konisch geschliffen. Für bessere Füllung wuchsen die Ventildurchmesser und der Durchmesser der Drosselklappenstutzen. Ein Luftfilter mit höherem Luftdurchsatz ergänzt das leistungsfreudige Gesamtbild. Entsprechend den hiesigen Versicherungsklassen gibt es alternativ für den deutschen Markt eine 98 PS leistende Variante der 2010er GS.

Das modifizierte Triebwerk lässt sich durch die neu gestalteten Ventildeckel auf den ersten Blick vom Vorgänger unterscheiden.

Die „GS“ mitsamt dem Schwestermodell Adventure ist seit Jahren nicht nur die beliebteste BMW, sondern in vielen Ländern das meistverkaufte Motorrad überhaupt. Offensichtlich hatten bereits 1980 die Väter der R 80 G/S das richtige Gespür, als sie gegen den Trend zur Spezialisierung ein robustes, tourentaugliches Universalmotorrad schufen. In den drei Jahrzehnten seit der Präsentation der „Ur-G/S“ haben die großen Reiseenduros einen stolzen Marktanteil erobert.



Presse-Information
Datum 07.04.2010
Thema BMW Motorrad Jubiläum: 30 Jahre GS.
Seite 33

Doch wäre es falsch, bei allem Stolz auf das Erreichte, beim Rückblick in nostalgische Selbstzufriedenheit zu verfallen. „Life can only be lived forwards, not backwards...“ schreibt der Journalist Mike Carter, der seine Karriere in der Londoner City aufgab, um als Fahrenfänger mit einer R 1200 GS zu beginnen und schließlich mit einer 1200er GS Adventure um die Welt zu reisen. In dieser Erkenntnis des schreibenden Globetrotters steckt auch die Botschaft, dass sich die GS stets evolutionär erneuern muss, um ihren Charakter zu wahren und das zu bleiben, was sie in den letzten drei Jahrzehnten war: der Maßstab unter den Reiseenduros.

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:
Manfred Grunert
Technologiekommunikation
Sprecher Historie
Telefon: +49(0)89-382-2 77 97
Fax: +49(0)89-382-2 85 67

Internet: www.press.bmwgroup.com
E-mail: presse@bmw.de