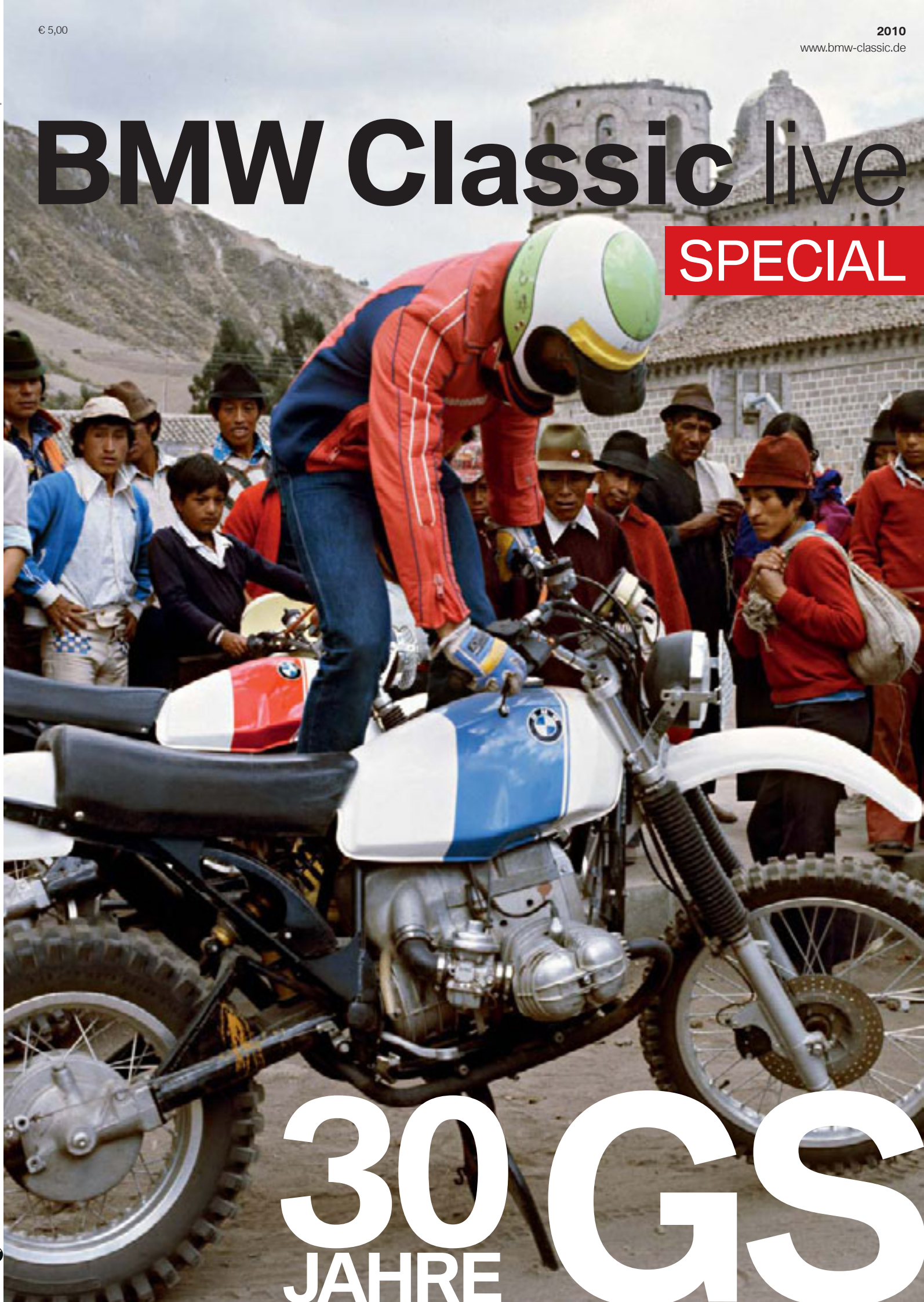
€ 5,00

2010
www.bmw-classic.de

BMW Classic live GS Special 2010

BMW Classic live

SPECIAL



30 JAHRE GS

Sie kam, fuhr und siegte.

1. Januar 1981 – Start zur Motorrad-Marathon-Rallye Paris – Dakar: 10.000 gefürchtete Kilometer durch den heißen Sand Nordafrikas. Dabei auch drei BMW Werksfahrer auf BMW GS 80 – der Wettbewerbsversion der erfolgreichen Straßen-/Geländemaschine BMW R80 G/S.

Technischer Steckbrief: 40,5 DIN kW (55 PS) aus 798 cm³, Fünf-Gang-Getriebe mit Kickstarter und Kardanantrieb. Im Vergleich zur BMW R80G/S verlängerte Federwege und Hinterradaufhängung, etwas größere Hinterrad-Dimension und vergrößerter Tank.

BMW siegt auf der ganzen Linie.

Ziel in Dakar: Von 100 Startern sind nur 25 angekommen. Mit dem ersten, vierten und siebenten Platz hat BMW damit auch den Mannschaftswettbewerb gewonnen.

Dieser weitere Triumph reiht sich logisch an die Siege in der Klasse über 750 cm³ bei den Six-Days 1979 und 1980 (Mitgewinner der Silbervase), den Deutschen Geländemeisterschaften 1979 und 1980 sowie bei der Europa-Geländemeisterschaft 1980. Es gibt keinen besseren Beweis für die Überlegenheit der BMW Motorrad-Technologie.

BMW – Freude am Fahren

Liebe GS-Fans,

zusammen mit Ihnen wollen wir in diesem Jahr das Jubiläum „30 Jahre GS“ feiern. Neben zahlreichen Aktivitäten haben wir für das Jubiläum vier Sondermodelle entworfen, mit denen wir an die erfolgreiche Historie bis heute erinnern. Mit der Vorstellung der Ur-G/S hat die Baureihe zahlreiche Fans und Fahrer auf der ganzen Welt gefunden und auch uns als aktive Motorradfahrer immer wieder aufs Neue begeistert.

Mit der GS-Baureihe haben wir nicht nur ein eigenes Segment begründet. Wir haben jeder einzelnen Generation einen unverwechselbaren Charakter gegeben; sie mit zuverlässiger Technik und intelligenten Innovationen ausgestattet. Innovationen, die uns Komfort und Sicherheit gleichermaßen bringen. Und wir wissen nicht erst seit den Siegen bei der Paris–Dakar, dass unsere GS uns immer sicher ans Ziel bringt.

Die BMW GS begleitet uns auf langen Reisen rund um die Welt. Sie ist dabei, wenn wir fremde Kulturen kennenlernen und dabei neue Freundschaften schließen. Sie eröffnet uns neue Horizonte. Auch abseits geteerter Straßen und Wege, in Wüsten, Steppen und unwegsamem Gelände, ist sie uns stets ein treuer Begleiter. Die GS bringt uns Freude und verbindet Menschen und Motorradfahrer weltweit. Für all das wollen wir uns bedanken und sagen THANK YOU GS!

Hendrik von Kuenheim
Leiter BMW Motorrad

Liebe Freunde der Marke,

auch für BMW Classic ist das Jubiläum der BMW GS ein Grund zum Feiern. Bereits jetzt zählt die erste GS, die BMW R 80 G/S zum Kreis der Klassiker. Mit diesem Konzept hat BMW Motorrad 1980 einen mutigen Schritt gewagt – und steht damit in guter Tradition. Die erste GS hatte einen Boxermotor und den Monolever, also etwas Bewährtes, das wir bereits Jahrzehnte vorher verwendet haben, und eine Innovation, die einfach und doch genial war. So ist es in der Geschichte von BMW immer wieder: Das Unternehmen trifft überraschende Entscheidungen, bringt unerwartete Produkte auf den Markt – und hat meist damit Erfolg.

Den besonderen Stellenwert der GS-Baureihe zeigt auch, dass wir zum ersten Mal einer Motorradbaureihe eine Sonderausgabe des Magazins widmen und es in fünf Sprachen weltweit erhältlich ist. Als überzeugter GS Adventure-Fahrer bin ich stolz, ein Teil der großen BMW Enduro-Fangemeinde zu sein und wünsche Ihnen nun viel Freude beim Lesen dieser Ausgabe.

Karl Baumer
Leiter BMW Group Classic, BMW Museum und BMW Welt

INHALT

06
DIE UR-G/S

1980 präsentiert BMW die weltweit erste große Reiseenduro und begründet damit ein neues Motorrad-Segment.
+ Interview Karl H. Gerlinger und Hans Blesse.
Der Geschäftsführer der BMW Motorrad GmbH 1980 und der aktuelle Leiter Vertrieb und Marketing bei BMW Motorrad im Gespräch.

14
AUS G/S WIRD GS

Mit neuen Modellen knüpft BMW Motorrad ab 1987 an den Erfolg der ersten Generation an.

18
EINE NEUE DIMENSION

Die BMW R 1100 GS erobert 1993 mit technischen Innovationen und einem imposanten Auftritt als erste Vierventiler-GS die Herzen der Fans im Sturm.
+ Interviews mit **Hermann Bohrer**, Leiter BMW Werk Berlin, und **Dr. Christian Landerl**, Leiter Entwicklung BMW Motorrad.

38
DESIGN

David Robb, Leiter des BMW Motorrad Design Studios, über das Design der BMW GS.

40
BMW IN DER WÜSTE

Sechs Siege hat BMW mit GS-Modellen bei der Rallye Paris–Dakar erzielt. Ein wichtiges Kapitel in der Motorsportgeschichte der Marke.
+ Interview mit Dietmar Beinhauer und Berthold Hauser.
Der BMW Rennleiter in den 1980er-Jahren und der aktuelle BMW Motorrad Motorsportchef im Gespräch.

46
ERLEBNIS-WELT FÜR ENDURISTEN

Sand, Geröll und Schlamm – im BMW Motorrad Enduro Park Hechlingen kommt jeder Geländefahrer auf seine Kosten und kann seine Offroad-Fahrtechnik verbessern.

26
TOPSELLER

Mit den BMW R 1200 GS-Modellen gelingt BMW Motorrad 2004 erneut ein großer Wurf. Keine Generation verkaufte sich besser als diese.

32
DIE ETWAS ANDERE GS

Eine BMW GS ohne Boxer und Kardan ist keine GS? Irrtum! Das beweisen die Enduros der F-Baureihe seit 2000 nachdrücklich.

36
GS AUF EINEN BLICK

30 Jahre BMW GS – eine Übersicht zu allen Modellen seit 1980.

48
30 JAHRE BMW GS

Geburtstagsgeschenke und Geburtstagsparty für die GS und ihre Freunde.

52
COMMUNITY

Die Fans und ihre GS – Erlebnisse on- und offroad. Außerdem: BMW sucht bei der **GS-Trophy 2010** den besten GS-Fahrer der Welt.

54
WELTREISEN

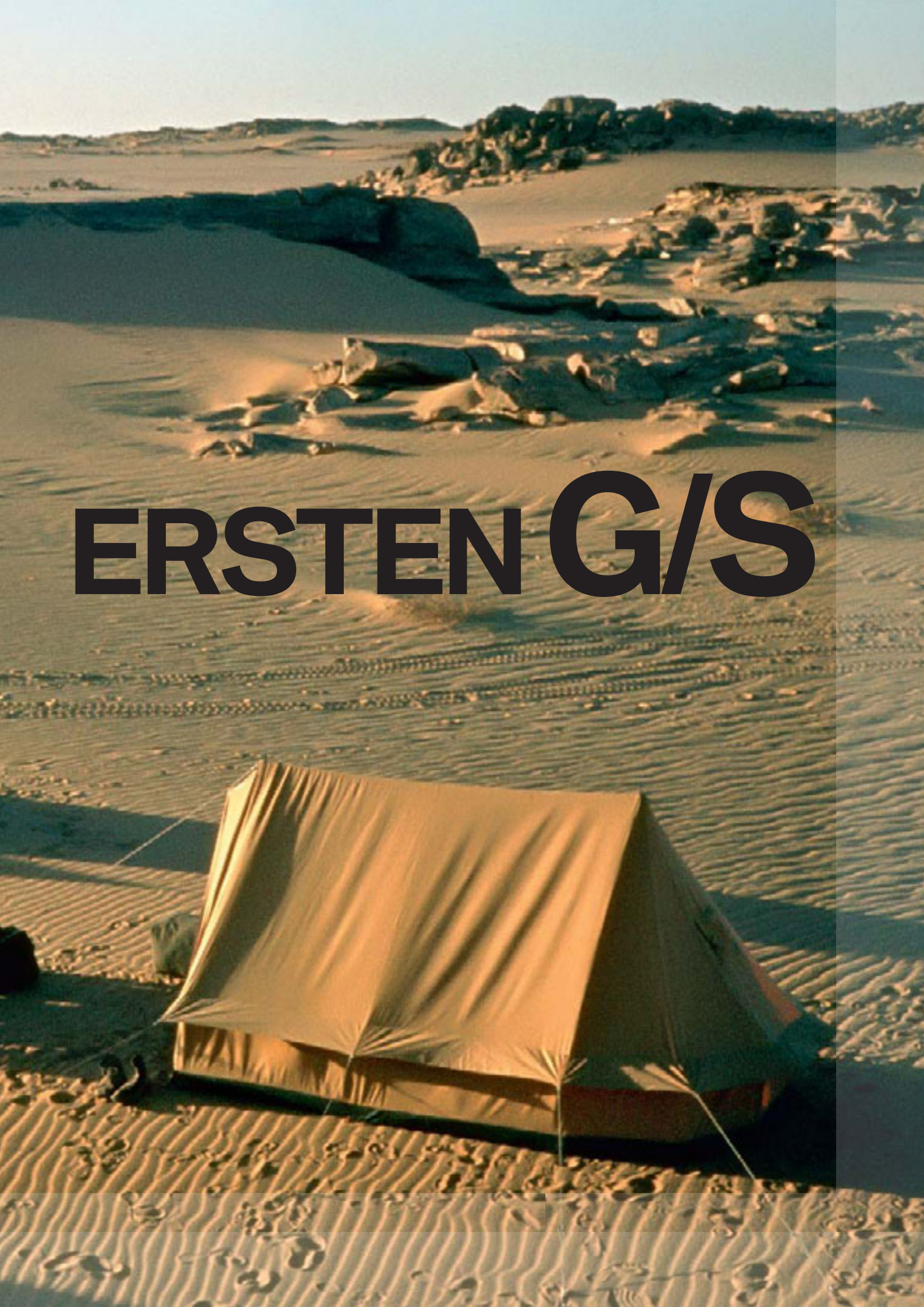
Die GS-Globetrotter über die Faszination des Motorradreisens und ihre zuverlässigsten Begleiter.

IMPRESSUM: **HERAUSGEBER** BMW CLASSIC/BMW MOTORRAD **V.I.S.D.P./OBJEKTLEITUNG** DR. RALF RODEPETER
POSTADRESSE BMW CLASSIC, SCHLEISSHEIMER STR. 416, 80935 MÜNCHEN **CHEFREDAKTION** MAX BAUER
AUTOR FRED JAKOBS **REDAKTIONELLE MITARBEIT** FLORIAN BARDENWERPER, ROBERT GROH
FOTOS BMW AG, BMW GROUP ARCHIV, PRIVAT **BILDREDAKTION** SHOT ONE COMMUNICATION, BMW CLASSIC, BMW MOTORRAD
ART-DIREKTION ANNE VON KOENIGSWALD, SHOT ONE COMMUNICATION **GRAFIK** HELEN GARNER, SHOT ONE COMMUNICATION
LITHOGRAFIE OESTREICHER+WAGNER, MÜNCHEN **DRUCK** AUMÜLLER DRUCK, REGENSBURG
VERTRIEB BMW AG **AUFLAGE** 48.000
TITELMOTIV DAUERERPROBUNG MIT PROTOTYPEN DER BMW R 80 G/S IN ECUADOR, 1980.

DRUCKFEHLER, IRRTÜMER UND ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN. © BMW CLASSIC, MÜNCHEN, DEUTSCHLAND.
NACHDRUCK, AUCH AUSZUGSWEISE, NUR MIT SCHRIFTLICHER GENEHMIGUNG DER BMW AG, MÜNCHEN.

DIESES MAGAZIN WURDE AUF 100 % CHLORFREI GEBLEICHTEM PAPIER GEDRUCKT. PRINTED IN GERMANY 05/2010.
BMW BESTELLNUMMER: 01 20 0 493 850

DER WEG ZUR



ERSTEN G/S

BMW Techniker und Geländefahrer Laszlo Peres bei der Erprobung des Geländeprototypen, eines Vorläufers der BMW R 80 G/S.

Die BMW GS war ein Glücksgriff für das Unternehmen. Ihre Geburtsstunde fiel in eine Phase des Absatzrückgangs nach einem knappen Jahrzehnt stetigen Wachstums des BMW Motorradgeschäfts. Vor allem der wichtige US-amerikanische Markt brach ein; zudem erschwerte eine im Vergleich zum Wettbewerb konservative Modellpolitik den Absatz. Als innovativ galten damals Sportmodelle mit PS-starken Vierzylindermotoren. Während sich die japanischen Hersteller dadurch an guten Absatzzahlen erfreuten, stand BMW Motorrad mit dem Rücken zur Wand.

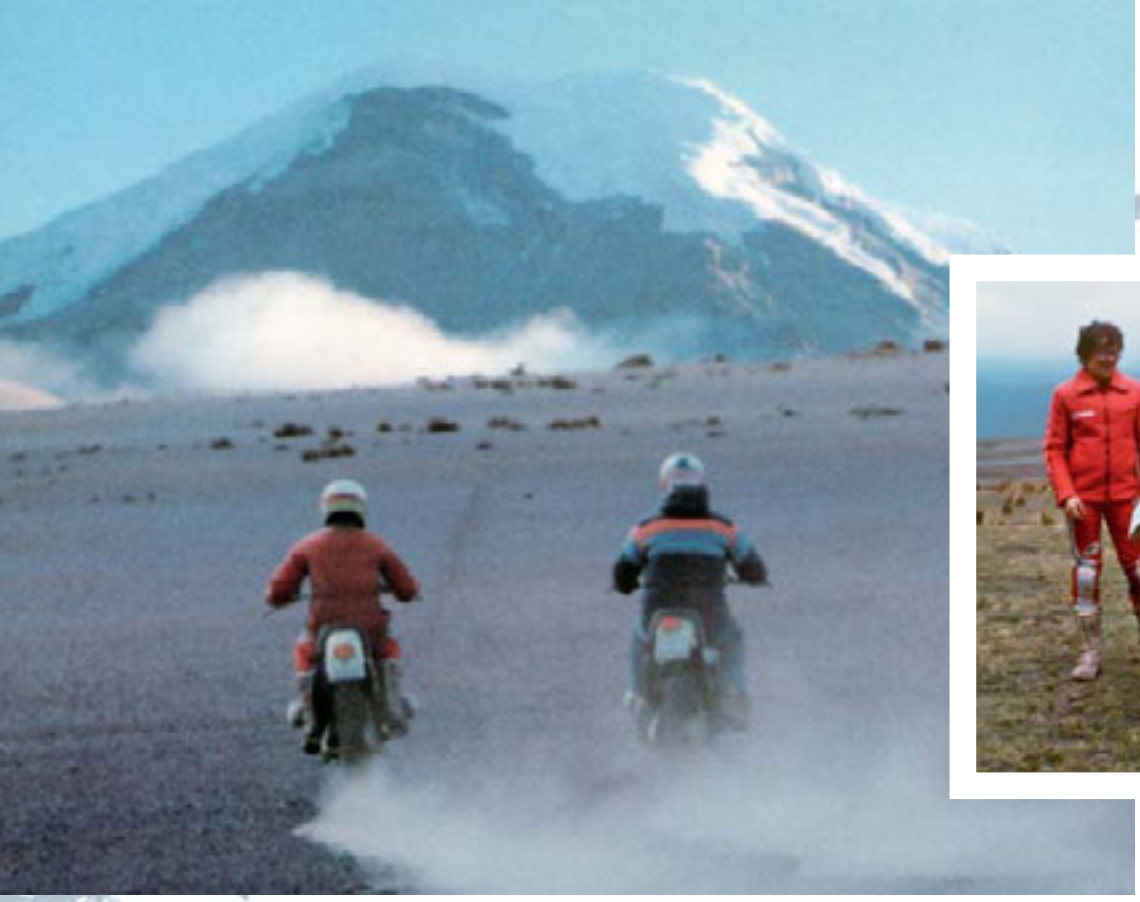
Mit personellen Wechseln und neuen Modellen sollte das Motorradgeschäft belebt werden. Als die neue Führungsmannschaft am 1. Januar 1979 um Dr. Eberhardt Sarfert und Vertriebschef Karl Gerlinger ihr Amt antrat, war bereits die Entwicklung der ersten BMW Vierzylinder-Motorräder angelaufen. Doch es war abzusehen, dass bis zur Serienreife noch einige Zeit vergehen sollte. Gesucht wurde eine schnelle, kostengünstige Lösung. So präsentierte die Entwicklungsabteilung der neuen Geschäftsführung einen Geländeprototypen als Basis für ein neues Enduro-Serienmodell.

Dieser bestand weitgehend aus Serienkomponenten des Straßenmodells BMW R 80, die einfallsreich mit neu entwickelten Bauteilen kombiniert wurden. Ein leichteres Heck und ein größeres Vorderrad ermöglichten die Geländetauglichkeit. Die herausragende technische Innovation aber war eine neue Einarmschwinge am Hinterrad, die Monolever genannt wurde. Diese war schon zuvor von BMW Ingenieuren entwickelt worden, aber nie in Serie gegangen und passte nun optimal zum Projekt einer neuen Enduro. Einarmschwingen waren zwar schon in den 1950er Jahren verbaut worden, allerdings nur bei Kleinstkrafträdern oder einigen Rollern. Der Prototyp entstand übrigens ohne formellen Entwicklungsauftrag; nach seiner Präsentation vor dem Vorstand diente er der Versuchsabteilung als Begleitfahrzeug für die Geländesport-Werksmannschaft.

Geländesport war für BMW zu diesem Zeitpunkt alles andere als Neuland. Bereits in den 1920er und 1930er Jahren ging man erfolgreich bei Sechstagefahrten an den Start und auch in den 1950er und 1960er Jahren errangen BMW Fahrer Titel in Serie. Die letzten drei Meistertitel im Geländesport gewann Herbert Schek in den Jahren 1970 bis 1972. Als das Reglement 1978 auch Viertaktmotorrädern wieder eine Chance bot, errang Laszlo Peres, Techniker in der BMW Versuchsabteilung, den zweiten Platz bei der Deutschen Meisterschaft mit einem 800-ccm-Eigenbau. Von diesem Erfolg angestachelt, gründete BMW 1979 wieder ein Werksteam, um offiziell an den Geländewettbewerben teilzunehmen. Mit Erfolg: Die Werksfahrer Richard Schalber und Werner Schütz gewannen 1979 bzw. 1980 die deutsche Meisterschaft, Rolf Witthöft siegte 1980 bei der Europameisterschaft.

Nach den Siegen im Motorsport sollte auch die Serie wirtschaftlich zum Erfolg werden. Von Anfang an war klar, dass das neue Modell keine Replika der Geländesportmaschinen werden sollte. Mit dem neuen Modell wurde eine größere Zielgruppe anvisiert. Dies erforderte neben hoher Alltagstauglichkeit auch einen akzeptablen Verkaufspreis.

Die japanischen Hersteller hatten bereits bewiesen, dass Enduro-Modelle wegen ihrer Handlichkeit sehr wohl auch bei Straßenfahrern Anklang finden konnten. Vor allem in den USA stieg die Nachfrage an. Doch die Einzylinder-Motorräder mit höchstens 500 ccm Hubraum entsprachen nicht den Vorstellungen



Die 2.000-Kilometer-Tour von BMW Pressesprecher Kalli Hufstadt und dem Journalisten Hans-Peter Leicht durch Ecuador war die Feuerprobe für die Ur-G/S.

VOM URWALD ZUM EWIGEN EIS

von BMW. Die spartanische Ausstattung und das niedrige Gewicht der Maschine sorgten zwar für kurzfristigen Spaß im Gelände, machten aber das Fahren auf langen Touren zur Strapaze. An die Mitnahme eines Beifahrers war gar nicht zu denken.

Eine BMW musste anders aussehen, Reisetauglichkeit und Langlebigkeit waren unverzichtbare Voraussetzungen. Und so kristallisierte sich allmählich die Idee heraus, Geländetauglichkeit mit hohen Fahrleistungen und komfortablem Fahrverhalten auf der Straße zu kombinieren. Denn dem Markt fehlte ein Motorrad, das die Vorteile beider Fahrzeugkonzepte miteinander verband. Ein genaues Studium des Enduro-Marktes brachte zudem folgende Erkenntnis: Lediglich zwei Prozent der gefahrenen Kilometer wurden wirklich im schweren Gelände zurückgelegt, 98 Prozent entfielen auf Straßen und unbefestigte Wege.

Vor diesem Hintergrund gab die Führung dem Projekt grünes Licht. Rüdiger Gutsche, Leiter der Fahrwerksentwicklung und begeisterter Geländefahrer, wurde zum Projektleiter ernannt. Innovativ war vor allem die Entwicklung der neuen einarmigen Hinterradführung. Durch eine Verstärkung der Lagerung des Tellerrades im Hinterradantrieb wurde es möglich, das Hinterrad direkt mit dem Achsantrieb zu verschrauben. Damit wurde der Radwechsel so einfach gemacht wie beim Automobil. Fraglich war, ob die neue Konstruktion auch härtesten Belastungen gewachsen war.

Die ersten Tests verliefen vielversprechend und im Januar 1980 sollte die G/S einen Praxistest unter extremsten Bedingungen absolvieren: BMW Pressesprecher Kalli Hufstadt und der Journalist Hans-Peter Leicht starteten auf zwei Vorserienmotorrädern zu einer 2.000 km langen Reise durch Ecuador. Die Reise stand unter dem Motto „Vom Urwald zum ewigen Eis“, denn die Motorräder sollten sich in extremen Klima- und Straßenverhältnissen bewähren. Die Reiseroute führte vom feuchten und heißen Amazonasbecken bis auf 5.000 Höhenmeter in die Gletscherwelt der Anden mit ihrer eisigen dünnen Höhenluft. Diese Gewalttour überstanden Mensch und Motorrad mit lediglich leichten Blessuren. Die Entwicklungsarbeit der BMW Ingenieure hatte sich ausgezahlt.

Am 1. September 1980 war es dann so weit: BMW stellte die BMW R 80 G/S der internationalen Presse im französischen Avignon vor. Nicht einmal 21 Monate waren seit Projektstart vergangen. Mit einem Trockengewicht von 167 kg war die G/S das leichteste Motorrad in der 800-ccm-Klasse, 218 mm Bodenfreiheit und Federwege von 200 mm vorn und 170 mm hinten boten ausreichend Offroad-Qualitäten. Und aus den Erfahrungen des Geländesports resultierten auch die elektroni-

sche Zündanlage und – ebenfalls ein Novum bei einer Enduro – die vordere Scheibenbremse. Absolutes technisches Highlight und Mittelpunkt des Interesses war aber die Einarmschwinge, der BMW Monolever (siehe Kasten).

Die Frage war: Wie nimmt die Presse das neue Konzept auf? Wird die BMW R 80 G/S, wie erhofft und in der Namensgebung impliziert – „G“ steht für Gelände und „S“ für Straße – als positive Synthese und neues Segment akzeptiert oder als fauler Kompromiss zerrissen? Die Resonanz übertraf alle Erwartungen, selten war die Begeisterung von Journalisten bei der Vorstellung eines Motorrades so einhellig. Einige Zeitschriften, wie die deutsche „Motorrad“ oder die britische „Motorcycle sport“ sprachen mit einem Augenzwinkern vom „besten Straßenmotorrad von BMW“, so beeindruckt waren sie von den Fahreigenschaften. Fazit nahezu aller Tester: „Ein Motorrad für jedes Terrain“.

Die BMW R 80 G/S mit 800 ccm war nicht nur die hubraumstärkste straßenzugelassene Enduro, sondern mit einer Höchstgeschwindigkeit von 168 km/h auch die mit Abstand schnellste. Hierfür entwickelte Metzeler spezielle Reifen, da die bisher auf dem Markt angebotenen lediglich für Geschwindigkeiten bis 130 km/h zugelassen waren. Als die G/S dann am 19. September auf der IFMA der breiten Öffentlichkeit vorgestellt wurde, war der Andrang groß: Das Publikum war gespannt

„Unglaublich! Den Bayerischen Motoren Werken ist es gelungen, ein Motorrad zu schaffen, das alle Voraussetzungen für einen wahren Verkaufshit hat: Die **R 80 G/S!** … Festhalten an Altüberliefertem und Besterprobtem in Kombination mit sorgfältiger Beobachtung des Markttrends und mutigen neuen Ideen schufen ein Motorrad, auf das viele echte Motorradfans gewartet haben. … Die G/S fühlt sich zu Hause auf dem engen Kurvengeschlängel eines voralpinen Schotterweges wie auch auf breit ausgebauten Passtrassen oder – keine Übertreibung – der Autobahn. Und welchen **Spass** man dabei hat.“

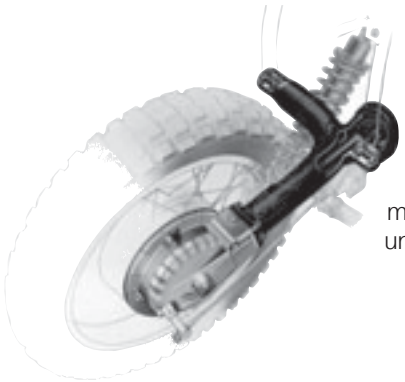
„Moto Sport“ (CH), 1980

Bei der Pressevorstellung in Avignon, Frankreich, testeten die Journalisten die BMW R 80 G/S natürlich auf der Straße **und** im Gelände.

auf den „Bayerischen Allrounder“, der von der Presse so viel Lob erhalten hatte. Die Begeisterung am Messestand schlug sich in den Bestellungen nieder: 6.631 Motorräder – mehr als doppelt so viele wie ursprünglich geplant – verließen bis zum Jahresende 1981 die Berliner Werkshallen, jede fünfte verkaufte BMW war 1981 eine G/S. Damit trug die Reiseenduro entscheidend dazu bei, dass es mit den BMW Verkaufszahlen wieder aufwärtsging.

Doch nicht nur die gute Presse verhalf BMW Motorrad zu neuen Kunden. Die Enduro-Erfolge bei der Rallye Paris–Dakar (ab S. 42) überzeugten viele Globetrotter von der G/S. Und obwohl schon BMW selbst ein umfangreiches Zubehörangebot für die G/S anbot, etablierte sich daneben ein zweiter Markt, der speziell auf die Anforderungen von Fernfahrten abgestimmt war: von größeren Tanks aus allen erdenklichen Materialien über Gepäck- und Navigationssysteme bis hin zu besonderen Schutzblechen. Zudem boten Spezialisten, wie die Dakar-erprobten Teams von HPN und Schek, individuelle Umbauten an. Dass sich dabei schon mal die Anschaffungskosten gegenüber dem Serienmodell verdoppelten, nahm diese exklusive und oftmals positiv verrückte Kundengruppe in Kauf. BMW selbst brachte 1984 ein „Paris–Dakar“-Sondermodell auf den Markt. Ein 32-Liter-Tank und eine Einzelsitzbank mit ausladender Gepäckbrücke vermittelten optisch den Eindruck der Wettbewerbsmotorräder, auch wenn sich unter dem neuen Kleid die Serientechnik verbarg.

Die G/S verkaufte sich prächtig, bis 1987 wurden insgesamt 21.864 Exemplare der BMW R 80 G/S abgesetzt. Doch Erfolg zieht nicht nur Bewunderer, sondern auch Nachahmer an: Die Konkurrenten aus Japan und später aus Europa boten nun ebenfalls stärker auf die Straße zugeschnittene Enduros an. Spätestens als dann die ersten Zweizylinder-Modelle auf dem Markt erschienen und man sich dem 800-ccm-Hubraum näherte, war klar, dass BMW sich nicht auf den frischen Lorbeeren ausruhen durfte, sondern die führende Position aktiv verteidigen musste.



MONOLEVER

Die innovative Einarmschwinge mit innen laufender Kardanwelle findet erstmals bei der R 80 G/S Verwendung. Sie vereint die Aufgaben der Hinterradführung und der Kraftübertragung und zeichnet sich gegenüber der herkömmlichen Zweiarmschwinge durch höhere Torsionssteifigkeit und geringeres Gewicht aus. Durch die einseitige Aufnahme des Hinterrades mittels Radschrauben, ähnlich wie beim PKW, ermöglicht sie zudem einen unkomplizierten Radausbau.

Hans Blesse, (links), Jahrgang 1960, hat 2008 die Leitung von Vertrieb und Marketing BMW Motorrad übernommen. Der gebürtige Deutsch-Kanadier begann seine Laufbahn bei BMW Kanada 1987. Nach verschiedenen Funktionen war er dort zuletzt Leiter After Sales. Den gleichen Posten hatte er ab 2005 bei BMW Spanien inne. Blesse selbst ist begeisterter Motorradfahrer.

Karl H. Gerlinger, Jahrgang 1938, trat 1964 in die BMW AG ein. Er begann im Automobilbereich, wo er 1975 zum Leiter der weltweiten Vertriebslogistik bestellt wurde. 1978 wechselte er zu BMW Motorrad und war bis 1985 als Geschäftsführer der BMW Motorrad GmbH für Marketing und Vertrieb verantwortlich. Zurück im Automobilvertrieb war er unter anderem Präsident von BMW Italia S.p.A. und der BMW of North America Inc. Im Dezember 1998 trat Gerlinger in den Ruhestand.

„UNSERE KUNDEN LIEBEN IHRE GS."

Herr Gerlinger, wie war die Situation, als Sie in die Geschäftsführung der BMW Motorrad eintraten?
Gerlinger: Der Motorradmarkt boomte, aber BMW war nicht dabei. Die Kunden liefen in Scharen zu den Japanern. „HoYaSuKa" (Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki) stellte einen Verkaufsrekord nach dem anderen auf, während BMW Motorräder kaum gefragt waren.

Woran lag es?
Gerlinger: Die BMW Boxer galt damals in der Presse als veraltet. Als modern galten Vierzylinder-DOHC-Motoren mit hoher Leistung, die hatten die Japaner alle im Programm. Wir hatten Ende der 1970er Jahre – und da bin ich heute noch überzeugt – das bessere Gesamtpaket. Aber das wurde in der Öffentlichkeit nicht wahrgenommen.

Wie kam es dann zur G/S?
Gerlinger: Die Entwicklung unserer K-Baureihe mit Drei- und Vierzylindermotoren war gerade erst angelaufen. Wir brauchten aber ziemlich schnell ein Produkt, mit dem wir die Kunden wieder gewinnen konnten. Deshalb haben wir dankbar zugegriffen, als die Entwickler uns den Geländeprototypen vorstellten. Wir sahen das Potenzial der Maschine. Dank der Verwendung bewährter Komponenten war auch ein rascher Serienanlauf realistisch. Wir bekamen zudem vom Vorstand die notwendige Unterstützung. Herr Dr. Sarfert leitete ja nicht nur die BMW Motorrad GmbH, sondern war auch Personalvorstand der BMW AG. Er hat wirklich hart für uns und die GS gekämpft.

Wie sieht es heute auf dem Motorradmarkt aus, Herr Blesse?
Blesse: Beide Aspekte stellen sich heute genau diametral dar: Der Motorradmarkt ist derzeit weltweit rückläufig, allein in den letzten beiden Jahren um rund 30 % im Segment über 500 ccm. Aber unsere Produkte sind gefragt, wir steigern in fast allen Ländern unsere Marktanteile. Da wir gut aufgestellt sind und eine starke Marke haben, trifft uns die Krise weniger hart als manchen Wettbewerber. Aber damals wie heute handelt es sich um gewaltige Herausforderungen.

Welche Rolle spielt die BMW R 1200 GS, die größte Enduro, im heutigen Portfolio?
Blesse: Sie ist unser Topseller. 2009 war jede vierte BMW eine R 1200 GS oder eine R 1200 GS Adventure. Jedes dritte Motorrad, das weltweit in diesem Segment verkauft wird, ist eine BMW Boxer GS. In vielen Märkten ist die GS bei den Zulassungen über alle Klassen hinweg immer wieder in den Top 5. Alle GS-Modelle sind hervorragende Motorräder, die verschiedene Zielgruppen und Altersklassen ansprechen. Und unsere Kunden lieben ihre GS.

War dieser Erfolg damals vorhersehbar?
Gerlinger: Wir haben natürlich gehofft, dass die G/S ein Erfolg wird. Aber dass sie dann so einschlägt, hat damals sicherlich niemand

gedacht. Wir hatten damals ja lediglich Stückzahlen von weniger als 30.000 Motorrädern insgesamt. Gehofft hatten wir auf 3.000 G/S pro Jahr. Dass dann bereits im ersten Jahr mehr als doppelt so viele verkauft wurden, war schon eine Sensation.

Sie sagten, dass die BMW Boxer Ende der 1970er-Jahre nicht mehr gefragt war, aber technisch hatte die G/S mit Ausnahme des Monolevers doch nur altbekannte BMW Zutaten zu bieten?
Gerlinger: Richtig, aber die wurden so geschickt kombiniert, dass eine ganz neue Art von Motorrad herauskam. Wir stemmten uns mit dem Allrounder praktisch gegen den damaligen Trend zur Spezialisierung, der die 1970er-Jahre geprägt hatte.

„Gegen den Trend stemmen" – kann man das heute noch?
Blesse: Im Idealfall setzt man selbst Trends. Zumindest sollte man sie früh aufspüren und schnell reagieren. Immer nur mit dem Strom zu schwimmen, führt auf Dauer aber nicht zum Erfolg.

Wie wird sich das Segment der Reiseenduros zukünftig entwickeln und welche Rolle wird BMW dabei einnehmen?
Blesse: Wir sind alle sehr optimistisch, dass sich das Segment der Reiseenduros weiter positiv entwickelt, weil es eine große Zielgruppe anspricht. Der Wettbewerb nimmt momentan stark zu, ein untrügliches Zeichen dafür, dass nicht nur wir an den Erfolg dieser Klasse glauben. Wir haben ein super Team von Produktspezialisten, Entwicklern und Designern. Und wir alle arbeiten hart daran, dass die GS ständig besser wird. Denn selbstverständlich wollen wir mit unseren GS-Modellen auch in Zukunft die führende Rolle einnehmen.

BMW GS Motorräder sind bis heute der Maßstab im Bereich der großen Reiseenduros. Welche Rolle spielt die Tradition bei dieser Baureihe?
Blesse: Natürlich eine sehr wichtige. Eine Ikone bauen Sie nicht über wenige Jahre oder eine Generation, eine Ikone braucht Zeit. Die 30-jährige Geschichte, auch mit den Paris–Dakar-Erfolgen und den vielen Globetrottern, hat viel zum heutigen Ruf und Erfolg beigetragen. Ohne die Geschichte wäre die GS nicht die GS.

Sie dürfen sich eine GS aus den letzten 30 Jahren aussuchen. Welche wäre das und weshalb?
Blesse: Eine Ur-G/S von 1980. Ich möchte immer wieder „erfahren", was dieses Motorrad ausmacht.
Gerlinger: Ich fahre ja heute nicht mehr Motorrad. Aber ich würde mich auch für die R 80 G/S entscheiden. Sie ist ein Symbol dafür, was eine motivierte Mannschaft mit wenigen Mitteln zu leisten imstande ist.

AUS G/S WIRD

Sieben Jahre lang dominierte die BMW R 80 G/S das Segment, dann wurde sie abgelöst. Am 24. August 1987 wurden in Florenz die Nachfolger präsentiert: Bei der BMW R 80 GS und R 100 GS war nun der Schrägstrich in der Typenbezeichnung entfallen. Die beiden Modelle setzten das Erfolgskonzept der R 80 G/S fort, waren jedoch an vielen Stellen optimiert worden. Mit der 1.000 ccm großen R 100 GS hatte BMW erneut die hubraumstärkste Enduro auf dem Markt im Angebot. Die Leistung von 60 PS bei 6.500 U/min und ein maximales Drehmoment von 76 Nm bei 3.750 U/min sorgten für ausreichend Kraft auf der Straße wie im Gelände. Aus dem Stand beschleunigte die R 100 GS in weniger als fünf Sekunden auf 100 km/h und mit der Höchstgeschwindigkeit von 181 km/h war man auch auf deutschen Autobahnen adäquat unterwegs. Wohl gemerkt, es handelte sich bei diesem Modell immer noch um eine Enduro.

Trotz des neuen hubraumstarken Motors war es wieder das Fahrwerk, das im Fokus stand. Zwar war BMW mit der ersten Einarmschwinge bei einem hubraum- und leistungsstarken Motorrad bereits ein großer Wurf gelungen, doch es gab noch Entwicklungspotenzial. So konnte auch der Monolever, der zunächst in der R 80 G/S, dann ab 1983 in der neuen Vierzylinder-Baureihe und ein Jahr später auch in den großen Boxer-Modellen verbaut wurde, die typischen Kardanreaktionen nicht ganz eliminieren. Dies machte sich insbesondere im Gelände negativ bemerkbar, da das Aufstellen des Hinterrades beim Gasgeben die Federung verhärtete und so die Traktion verschlechterte.

Also entwickelten die BMW Ingenieure eine neue Hinterradschwinge aus Leichtmetall. Auch beim „Paralever“ erinnerte man sich an die Geschichte und verfolgte einen Weg, den der frühere Entwicklungsleiter Alexander von Falkenhausen in den 1950er Jahren beschritten hatte. Falkenhausen hatte für Walter Zellers Werksrennmaschine 1955 eine Hinterradschwinge mit Doppelgelenk und Momentabstützung entwickelt und patentieren lassen. Diese Lösung war aber nie in die Serie eingeflossen und wohl im Lauf der Zeit auch etwas in Vergessenheit geraten. Beim Paralever wurde die Idee jedoch wieder aufgegriffen und erstmals in Serie verbaut.

GS

FÜR GELÄNDE UND STRASSE

Neben dem **Paralever** kamen zahlreiche Neuerungen in den neuen Modellen R 80 GS und R 100 GS zum Einsatz. So wurden Rahmen und Heckteil der zweiten GS zusätzlich verstärkt, am Vorderrad wurde eine neue Marzocchi-Teleskopgabel verbaut. Marzocchi war bereits bei den Dakar-Werkseinsätzen involviert und das Ergebnis der gemeinsamen Entwicklungsarbeit war eine Gabel mit einem auf 225 mm vergrößerten Federweg, die auch bei **hartem Geländeeinsatz** aktiv dämpfte und das Verziehen beim Bremsen eliminierte. Auch am Hinterrad wurde der Federweg auf 180 mm verlängert, das schräg gestellte Federbein von Boge war vierfach einstellbar. Die vordere Bremsscheibe wurde vergrößert und bei den Rädern handelte es sich um neue, von BMW patentierte Kreuzspeichenräder, die die Verwendung schlauchloser Reifen ermöglichten und so für mehr Sicherheit sorgten. Durch die Führung durch das Felgenhorn konnten auch einzelne Speichen ohne Reifen- und Radmontage ausgetauscht werden. Mit einem Volumen von 26 Litern lag der neue Tank zwischen dem der alten Serien-G/S und des Dakar-Sondermodells. Mehr Komfort versprach die längere und breitere Sitzbank sowie ein kleines Windschild, dass bei der R 100 GS serienmäßig und bei der R 80 GS als Sonderzubehör erhältlich war.

Auch mit den neuen Motorrädern blieb BMW das Maß aller Dinge im Segment der Reiseenduros. Die Presse beurteilte auch diese Modelle sehr positiv und attestierte der GS wiederum beste Fahreigenschaften. Der „Tourenfahrer“ schrieb beispielsweise im November 1987: „Uneingeschränkte Freude vermittelt der Antrieb. Satt und ohne Schüttelei zieht die bullige Boxer aus niedrigsten Drehzahlen hoch … Diese Mühelosigkeit ist es, die diese Super-Enduro von der G/S unterscheidet.“

Speziell für den deutschen Markt mit seinen Versicherungsklassen und der Stufenführerscheinregelung wurde den beiden großen Enduros auch ein Einsteigermodell mit 27 PS und einem Preis von unter 10.000 DM zur Seite gestellt, die BMW R 65 GS. Diese hatte – im Gegensatz zu den beiden großen Modellen – weiterhin den Monolever verbaut. Der R 65 GS war jedoch nur eine kurze Bauzeit beschieden. Nach drei Jahren war Schluss. Die Paralever-Modelle hingegen knüpften nahtlos an den Erfolg der Vorgängers an bzw. konnten diese sogar weiter steigern: Bis 1996 wurden über 45.000 Exemplare verkauft, wobei sich mehr als drei Viertel der Kunden für das 1.000-ccm-Modell entschieden.

1988 präsentierte BMW auf der IFMA das von der GS-Gemeinde schon sehnsüchtig erwartete Dakar-Sondermodell. Die sportliche Legitimation hatte ein paar Monate zuvor Eddy Hau geleistet, der auf einer von HPN modifizierten Serien-GS die Marathonwertung als bester Privatfahrer bei der Rallye Paris–Dakar gewonnen hatte. Die in der Wüste gemachten Erfahrungen flossen in das neue Sondermodell ein, das folgende Komponenten aufwies: einen 35-Liter-Tank mit Staufach, eine mit einem robusten Rohrbügel befestigte Verkleidung, Motorschutz und Motorverkleidung, Kotflügelverbreiterung sowie eine Einzelsitzbank mit großer Gepäckbrücke. Diese Teile konnten auch als Nachrüst-Kit geordert werden, wobei die Komponen-

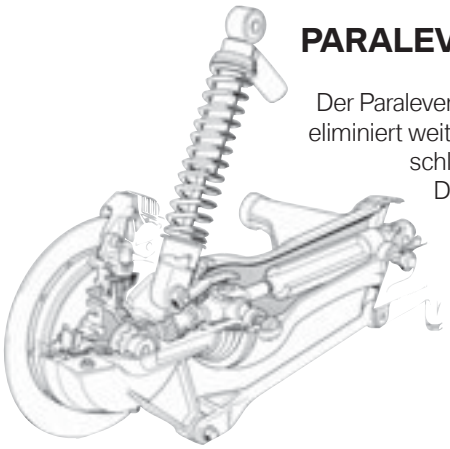
Dank verlängerter Federwege fuhr sich die zweite GS-Generation im Gelände noch leichter.

ten neben der weiß-roten Lackierung des Sondermodells auch lediglich grundiert bezogen werden konnten, was den Kunden eine gewisse Individualisierung ihrer GS ermöglichte. Darüber hinaus bot BMW ein umfangreiches Programm an Zubehör und Fahrerausstattung an, angefangen von Helm und Bekleidung über speziell angepasste Koffer- und Taschensysteme bis hin zu Enduro-Reisen und Fahrertrainings.

Ambitionierte GS-Fahrer konnten ab Frühjahr 1990 ein von BMW mit der Firma White Power entwickeltes Sportfahrwerk ordern, und ab September 1990 wurden alle BMW Boxer-Modelle mit dem Sekundär-Luft-System (SLS) angeboten. Das SLS arbeitete nach dem Prinzip der Abgas-Nachverbrennung und reduzierte die Emissionen von Kohlenmonoxid um 40 Prozent, die von Kohlenwasserstoffen um 30 Prozent. Die Mehrzahl der Kunden war sofort bereit, für das SLS einen geringen Aufpreis von 150 DM zu zahlen, um damit die Umwelt zu entlasten.

Zum zehnten Geburtstag der GS-Baureihe wurde auf der Kölner IFMA 1990 eine umfangreiche Modellüberarbeitung für R 80 GS und R 100 GS vorgestellt: Nun hatten auch die Basismodelle eine rahmenfeste Cockpitverkleidung mit außen liegendem Rohrrahmen. Neu waren der verstellbare Windabweiser und ein gemeinsam mit Bilstein entwickeltes Federbein. Der Rechteck-Scheinwerfer und die Lenkerarmaturen wurden von der K-Baureihe übernommen. Dies blieben die letzten größeren Änderungen an der zweiten GS-Generation, denn 1994 kamen bereits die komplett neu entwickelten Vierventil-Modelle auf den Markt.

Damit wurde das Ende der Ära des luftgekühlten Zweiventil-Boxers eingeläutet. Mit diesem speziellen Motorenkonzept – seit 1923 untrennbar mit den BMW Motorrädern verbunden – waren die verschärften Abgas- und Lärmschutzbedingungen auf Dauer nicht mehr zu erfüllen. Doch der Abschied wurde gebührend gefeiert: So legte BMW zur IFMA 1994 eine Classic Edition der erfolgreichen Zweiventiler auf. Das GS-Sondermodell in edlem Schwarz mit silberner Beklebung wurde noch bis Januar 1996 produziert. Als allerletztes Modell dieser Generation wurde die R 80 GS Basic präsentiert. Mit einem 19,5-Liter-Tank und der weiß-blauen Lackierung war sie optisch stark an die Ur-G/S von 1980 angelehnt, allerdings ausgestattet mit der neuen Paralever-Technik. In nur wenigen Monaten verließen exakt 3.003 Exemplare das Berliner Werk, darunter 35 Fahrzeuge mit großem (Dakar-)Tank, die in Südafrika unter der Bezeichnung „Kalahari“ vermarktet wurden. Die letzte BMW Zweiventil-Boxer, eine R 80 GS Basic, lief am 19. Dezember 1996 vom Band. Das Motorrad mit der Fahrgestellnummer 0267503 fand einen Ehrenplatz in der Historischen Sammlung von BMW Classic.



PARALEVER

Der Paralever stellt eine Weiterentwicklung des Monolevers dar. Das System eliminiert weitgehend die vom Kardan-Antrieb induzierten Kräfte, die beim Beschleunigen sonst zu einer Verhärtung der Federung führen würden. Dieses Aufstellmoment wird wirksam ausgeglichen – eine herkömmliche Schwinge müsste hierfür eine Länge von über 1,4 m haben. Anders als bei der Einführung 1987 ist bei der aktuellen GS-Generation die Abstützung oberhalb der Schwinge angebracht, wodurch die Bodenfreiheit erhöht wird.

EINE NEUE

Eine einfache Zeichnung ließ die Enduro-Herzen im Januar 1993 höherschlagen. Bei der Vorstellung der BMW R 1100 RS, des ersten Motorrads mit dem revolutionären neuen Vierventil-Boxermotor, lag der Pressemappe der Entwurf einer **neuen Enduro** bei.

Ihre Premiere feierte die BMW R 1100 GS acht Monate später auf der IAA in Frankfurt: Mit ihrem gewagten Styling und der imposanten Größe – gegenüber der R 100 GS war die Neue 65 mm höher und das Gewicht hatte um 23 kg zugelegt – sorgte die R 1100 GS für einen Paukenschlag in der Enduro-Gemeinde. Viele Betrachter äußerten spontan die Frage, ob ein Motorrad dieser Dimension überhaupt noch als Reiseenduro geeignet sein könnte.

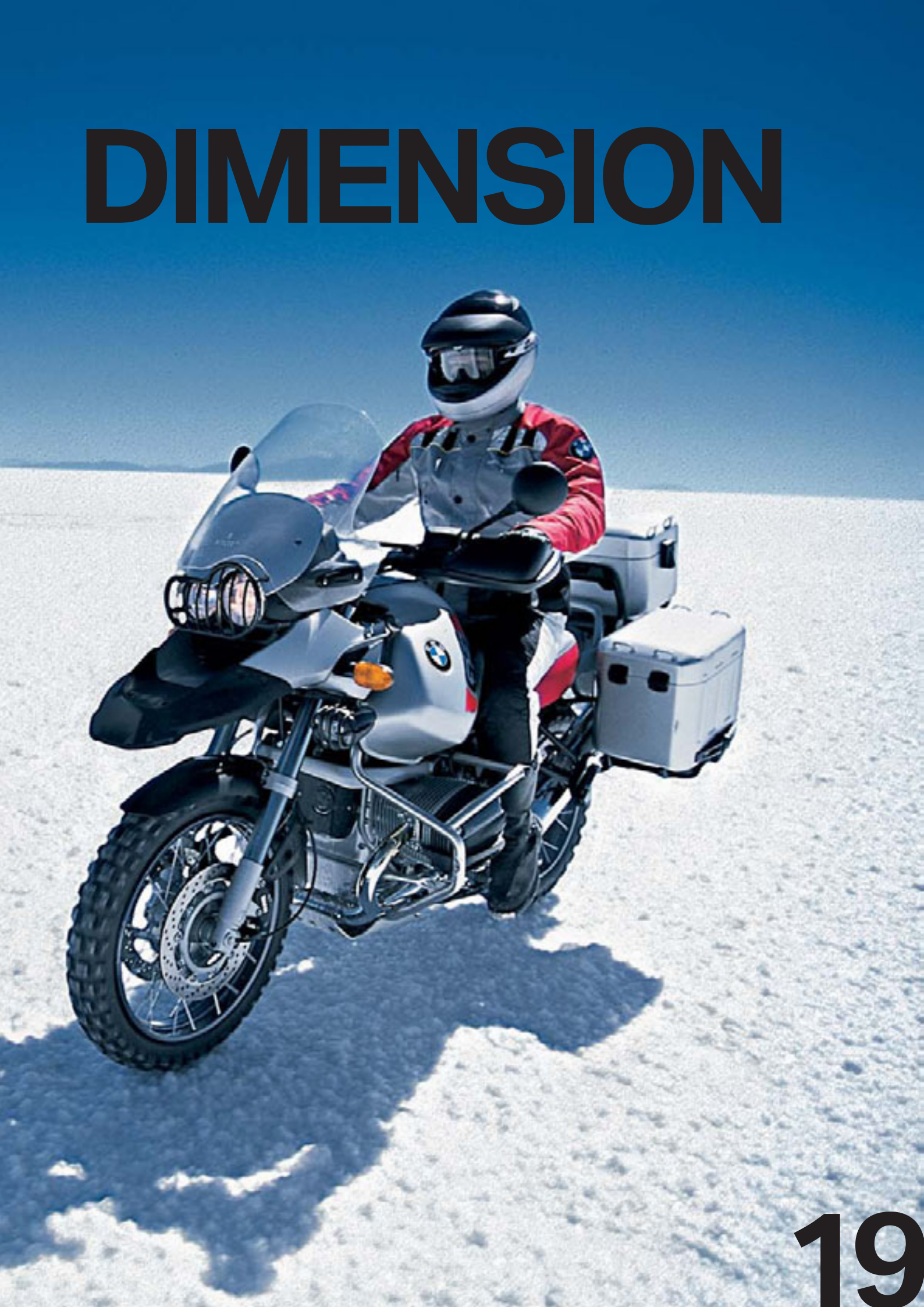
Die Antwort auf diese Frage gaben die Kunden: In Deutschland, dem wichtigsten Markt für BMW Motorräder, setzte sich die R 1100 GS auf Anhieb auf Platz fünf der Zulassungsstatistik. Dies ist umso beachtlicher, weil nicht nur die R 100 GS weiterhin angeboten wurde, sondern mit der Einzylinder-„Funduro“ F 650 ein ebenfalls geländetaugliches Einsteiger-Motorrad. BMW Motorrad schwamm auch international auf einer Welle des Erfolgs: Mit 44.203 Maschinen verkauften die Bayern 1994 so viele Motorräder wie noch nie. Einen großen Anteil daran hatte die neue GS, von der allein im ersten Jahr rund 9.500 Exemplare die Bänder in Spandau verließen. Jede fünfte verkaufte BMW war eine R 1100 GS.

Was machte den Erfolg der neuen GS aus? Zunächst einmal das Herzstück, der Vierventil-Boxermotor mit Luft-/Ölkühlung, der vom Aggregat der R 1100 RS abgeleitet wurde. Bei der GS erhielt der Motor allerdings eine andere Leistungscharakteristik, die einen besseren Drehmomentverlauf und damit mehr Durchzug garantierte: 97 Nm lagen schon bei 5.200 U/min an, während die Leistung von 90 PS auf 80 PS reduziert wurde. Die R 1100 GS erzielte eine Höchstgeschwindigkeit von annähernd 200 km/h – wieder ein absoluter Spitzenwert für eine Reiseenduro.

Dass diese Geschwindigkeiten auch bei der hochbauenden R 1100 GS problemlos auf die Straße gebracht werden konnten, dafür sorgte das Fahrwerk, dessen Konzept ebenfalls von der R 1100 RS übernommen wurde: Der Rahmen wurde dreiteilig, mit Motor- und Getriebegehäuse als mittragender Einheit, ausgeführt. Am Hinterrad kam eine verbesserte Paralever-Einarmschwinge zum Einsatz, bei der Vorderradführung der Telelever. Für den Geländeeinsatz wurden die Federwege auf 190 mm vorne und 200 mm hinten verlängert. Das Fahrwerk konnte individuell angepasst werden.

Die gelochte Doppelscheibenbremse wurde von der R 1100 RS für das Vorderrad übernommen. Auch am Hinterrad kam nun – erstmals bei einer BMW Enduro – eine Scheibenbremse zum Einsatz. Mit den beiden Scheibenbremsen und dem Telelever waren die Voraussetzungen für den Einsatz eines Anti-Blockiersystems gegeben und so wurde den Kunden das BMW ABS II als Sonderausstattung angeboten – in der Enduro-Klasse eine Weltpremiere. Das ABS konnte für den

DIMENSION



BESTES TOURING BIKE

Einsatz im Gelände vor Fahrtantritt auch deaktiviert werden. Wer nicht nur etwas für die Fahrsicherheit, sondern auch für die Umwelt tun wollte, konnte seine GS außerdem mit geregeltem Katalysator ordern.

In die Entwicklung der R 1100 GS waren viele Kundenrückmeldungen eingeflossen. Die umgesetzten Detailverbesserungen dienten vor allem dem Reisekomfort. Ein besonderer Clou war die zweigeteilte höhenverstellbare Sitzbank: Durch einfache Demontage des hinteren Teils stand eine größere Gepäckbrücke bereit. Der Soziushaltegriff war ebenfalls demontierbar und unter der Gepäckbrücke befand sich die Werkzeugbox. Wie bei den Vorgängern gab es ein umfangreiches Angebot an Sonderausstattung und -zubehör.

Markantes optisches Merkmal war die als Verlängerung der Cockpitverkleidung rahmenfest angebrachte vordere Radabdeckung. Sie ergänzte die an der Gabelbrücke mitlenkend fixierte untere Radabdeckung, sorgte auch für ausreichende Luftzufuhr zum Ölkühler und diente bei höheren Geschwindigkeiten als Spoiler, der den Abtrieb erhöhte. Zusammen mit dem 25-Liter-Tank und der Größe der Maschine ergab dies eine außergewöhnliche Optik, die die R 1100 GS im wahrsten Sinne des Wortes aus der Masse der Zweiräder herausragen ließ.

Doch allein mit technischen Neuerungen lässt sich der Erfolg der nunmehr dritten GS-Generation von BMW nicht erklären. Es war vielmehr der erneut ausgewogene Gesamtcharakter des Motorrades auf jedem Terrain, der die Überlegenheit der R 1100 GS ausmachte. Dies bescheinigten der großen BMW in den Folgejahren Journalisten und Leser im In- und Ausland: Die neue BMW GS wurde mehrfach ausgezeichnet, unter anderem von der Zeitschrift „Rider“ als bestes Touring-Bike 1995.

1998 stellte BMW der R 1100 GS ein Modell mit einem kleineren Motor zur Seite, die R 850 GS. Der aus der R 850 R bekannte Antrieb leistete 70 PS bei 7.500 U/min und verfügte über ein maximales Drehmoment von 77 Nm. Von der R 850 GS wurde auch eine an die europäische Stufenführerscheinregelung angepasste Leistungsvariante mit 34 PS angeboten. Da die Enduro-Fans aber fast ausschließlich zur R 1100 GS griffen, blieb

die R 850 GS nicht lange im Programm: Mit Einführung der F 650 GS als neues Einsteigermodell im Jahr 2000 wurde die Produktion eingestellt.

Die R 1100 GS wurde nach sechs Jahren und über 40.000 verkauften Exemplaren im Herbst 1999 von der R 1150 GS abgelöst. Die Leistung war um 5 PS angehoben worden, im Drehzahlbereich von 3.000 und 6.500 U/min lagen permanent mehr als 90 Nm an, was auch der R 1150 GS in allen Fahrsituationen überlegene Durchzugskraft verlieh. Die Leistung wurde nun auf ein 6-Gang-Getriebe übertragen. Eine Überarbeitung des Designs setzte die R 1150 GS auch optisch vom Vorgängermodell ab. Die GS wirkte nun wie ein Raubvogel, der hungrig darauf wartete, weite Strecken zurückzulegen.

Für Globetrotter brachte BMW im Frühjahr 2002 die R 1150 GS Adventure auf den Markt. Dabei offerierte BMW nicht nur ein umfangreiches Angebot an Sonderausstattungen

und Zubehör, sondern modifizierte auch die Serienausstattung. So wurden die Federwege auf 210 mm vorn und 220 mm hinten vergrößert. Hinten kam ein Federbein mit wegabhängiger Dämpfung von Showa zum Einsatz. Am Vorderrad befand sich die ein Jahr zuvor eingeführte EVO-Bremse, als Sonderausstattung bot BMW das Integral-ABS in der Teilintegralversion an. Wie bei allen GS war die Bremsregelung abschaltbar. Der Motor wurde von der R 1150 GS übernommen, war allerdings auch für Normalbenzin geeignet. Damit kam BMW einem Wunsch vieler Fernreisender nach, die in den entlegensten Winkeln der Welt oft Schwierigkeiten hatten, Superkraftstoff aufzutreiben.

Weitere Modifikationen dienten in erster Linie dem Komfort des Fahrers: So wuchsen Windschild, der vordere Kotflügel und der Unterfahrschutz, was einen besseren Schutz vor Wind, Wetter, Spritzwasser und Schlamm garantierte. Lenkerprallschutz und Handprotektoren waren serienmäßig und auf Wunsch gab es nun einen 30-Liter-Tank. Für ausreichend Stauraum sorgte ein eigens für die Adventure entwickeltes Kofferset aus Aluminium. Dazu gab es noch einen großen Zylinderschutzbügel, Schutzgitter für den Hauptscheinwerfer sowie Nebelscheinwerfer. Damit hatte sich BMW einmal mehr als Systemanbieter profiliert und konnte Globetrottern die perfekte Lösung „aus einer Hand“ offerieren.

Die BMW R 1150 GS schrieb die BMW Erfolgsgeschichte mit beeindruckenden Verkaufszahlen fort. So wurden allein im Jahr 2002 weltweit über 18.000 Exemplare abgesetzt, bis Produktionsende 2003 waren es fast 58.000 Stück. Dazu kamen in diesem Zeitraum noch über 15.000 Adventure-Modelle. Dass die Verkaufszahlen ständig stiegen, lag auch an einer behutsamen, aber sinnvollen Modellpflege. So bekam die GS wie alle Boxer-Modelle ab November 2002 eine Doppelzündung, was Verbrauch und Emissionen zugutekam. Nicht nur Globetrotter freuten sich über das optional erhältliche Motorrad-Navigationssystem, das wasserdicht und unempfindlich gegen Vibrationen war und auch mit dicken Handschuhen bedient werden konnte. Die Adventure wurde noch bis 2005 gefertigt, mit einem Jubiläumsmodell wurde der 25-jährige Geburtstag der GS gefeiert.

ABS MIT TEILINTEGRAL-FUNKTION

Das Antiblockiersystem verhindert bei einer Vollbremsung zuverlässig das Blockieren der Räder. Dazu messen Radsensoren die Umdrehungsgeschwindigkeit von Vorder- und Hinterrad und erkennen, wann das Rad zum Blockieren neigt. Die Sensoren leiten den Messimpuls an einen Prozessor weiter, der einen Druckmodulator im hydraulischen Bremskreis des Vorder- bzw. Hinterrads aktiviert. Der angesteuerte Druckmodulator senkt den Bremsdruck in Sekundenbruchteilen ab und baut ihn wieder auf. Beim teilintegralen Bremssystem bremst der Fahrer über den Handbremshebel gleichzeitig beide Räder, der Fußbremshebel wirkt allein auf die Hinterradbremse.

TELELEVER

Dieses System trennt die Radführung sowie Dämpfung und Federung am Vorderrad auf einfache und effektive Weise und verbessert so den Fahrkomfort erheblich. Die geringen ungefederten Massen und die Reaktionsschnelligkeit der Federung sorgen für hervorragenden Bodenkontakt auf welliger Fahrbahn. Zusätzlich bietet das System die Möglichkeit, die Geometrie so auszulegen, dass die Gabelholme – und damit der Vorderbau – bei scharfen Bremsmanövern nur geringfügig eintauchen. Das Vorderrad wird von Federungseinflüssen entlastet, dadurch haftet der Reifen besser und die Bremswege fallen kürzer aus.

Dr. Christian Landerl ist seit 2008 für die Entwicklung und Baureihen bei BMW Motorrad verantwortlich. Davor leitete er die Antriebsentwicklung von BMW Motorrad und war Projektleiter für Reihenmotoren in der Ottomotoren-Entwicklung der BMW AG. Seit 1991 ist Dr. Landerl in der BMW Group tätig. In seiner Freizeit fährt er mit Leidenschaft Motorrad.

„DIE PERFEKTE SYNTHESE AUS ON- UND OFFROAD.“

Was zeichnet die GS-Modellreihe aus?
Diese Motorräder machen jeden Spaß mit, taugen zum Fernreisen und Kurvenräubern. Komfortabel – auch zu zweit – auf lange Tour gehen, egal ob auf befestigten Straßen oder schwierigen Pisten oder, wenn es mal sein soll, in den Bergen auf Kurvenhatz gehen und so manchem Fahrer eines Sportmotorrades den Auspuff zeigen – diese Eigenschaften zeichnen unsere GS-Modelle aus und machen diese Motorräder für mich so einzigartig.

Die GS vereint Straßenkomfort mit Geländetauglichkeit. Was sind die speziellen Herausforderungen bei der Entwicklung einer GS?
Vereinfacht gesagt, ist die perfekte Synthese aus On- und Offroad-Tauglichkeit die Herausforderung. Das, was man mit der GS machen kann, muss konzeptionell in die Entwicklung einfließen.

Die GS hat immer wieder durch technische Innovationen auf sich aufmerksam gemacht. Was waren Meilensteine?
Innovationskraft zeichnet BMW Motorrad seit jeher aus. Schon das GS-Konzept selbst war bahnbrechend. Wegweisende technische Lösungen aus dem Fahrwerksbereich sind u. a. wegabhängige Dämpfung, Monolever, Paralever und Telelever. Die GS-Modelle sind auch seit jeher Vorreiter bei umweltfreundlichen Antrieben und Sicherheit. Und intelligenter Leichtbau findet sich sogar im Bordnetz, wo CAN-Bus-Technologie die Systeme vernetzt.

Welche Rolle spielen die Vorgänger bei der Entwicklung einer GS?
Die Vorgängermodelle sind für uns die Richtschnur. Wir kennen die Vor- und Nachteile dieser Modelle ganz genau. Darauf bauen wir auf, um einen Nachfolger noch besser zu machen.

Wie sieht die GS der Zukunft aus?
Auch wenn man auf das Erreichte stolz sein kann, wäre es fatal, in Selbstzufriedenheit zu verfallen. Mike Carter, ein britischer Journalist, der seine Karriere an den Nagel gehängt hat, um auf einer GS das Motorradfahren zu lernen, schrieb: „Life can only be lived forwards, not backwards …“. Diese Botschaft vor Augen ist für mich klar – die BMW GS-Modelle werden weiterhin der Maßstab unter den Reiseenduros sein.

Zum Jubiläum gibt es mehrere Sondermodelle. Auf was dürfen wir uns freuen?
Der Nimbus der GS-Modelle beruht sehr stark auf den erfolgreichen Sporteinsätzen bei weltberühmten Rallyes wie der Paris–Dakar. Dieser großartigen Historie tragen wir mit einer besonderen Gestaltung Rechnung. Die Sondermodelle „30 Jahre GS“ sind ein besonderer Leckerbissen, für Kunden, die abseits unseres umfangreichen Serienangebots ein ganz besonderes Motorrad wollen.

Hermann Bohrer, Jahrgang 1956, ist seit 2006 Leiter des BMW Motorrad Werks Berlin und Mitglied der Geschäftsleitung von BMW Motorrad. In seiner 35-jährigen Unternehmenszugehörigkeit durchlief er verschiedene Funktionen an sechs BMW Standorten, bis 2006 leitete er die Rolls Royce Motor Cars Manufacturing in Goodwood, UK. Seit seinem 20. Lebensjahr ist er begeisterter Motorradfahrer.

„DIE GS IST UNSER BROT-UND-BUTTER-MODELL."

40 Jahre Motorradproduktion Berlin, 30 Jahre GS-Modelle – eine Menge Gründe, um zu feiern. Welche Bedeutung hat die GS für das Werk?
Der große Erfolg der GS bringt unserem Berliner Werk hohe Stückzahlen, sie ist zu unserem „Brot-und-Butter-Modell" geworden. Heute verlassen täglich etwa 160 BMW R 1200 GS/Adventures und 90 BMW F 650 GS und F 800 GS unsere Produktionslinien. Die GS sichert Beschäftigung und Kompetenzen in unserem Berliner Werk und zeigt unsere Leistungsfähigkeit: Unsere hauseigene mechanische Fertigung stellt die Kernmotorteile her, der legendäre Boxermotor der R 1200 GS entsteht in unserem Motorenbau. Im Berliner Werk werden auch Tank und Verkleidungsteile lackiert und die Rahmen geschweißt. In der Motorradmontage entsteht aus diesen und weiteren Komponenten die GS. Den Erfolg unserer „großen" setzen wir mit unserer „kleinen" Enduro der F-Baureihe fort: Die F 650 GS und die F 800 GS werden ebenfalls hier in Berlin montiert.

Was hat sich im Laufe der letzen 30 Jahre in der Produktion der GS geändert?
Vor 30 Jahren wurden unsere Motorräder auf einem Montageband mit Kettenantrieb produziert und die fertigen Fahrzeuge auf einer kleinen Prüfstrecke im Werk getestet. Seither hat sich viel verändert. Zum Beispiel wurden im ersten vollen GS-Produktionsjahr 1981 gerade einmal 5.000 GS produziert, etwa ein Zehntel der aktuellen Enduro-Jahresproduktion. Heute fertigen wir mit einem modernen Motorrad-Produktionssystem, in dem wir unsere Kenntnisse über optimale Fertigungsprozesse, ergonomische Arbeitsplatzgestaltung und sparsamen Umgang mit Ressourcen umgesetzt haben.

Wie viele GS wurden bis heute in Berlin produziert?
Am 12. Mai 2009 lief unsere 500.000ste GS in Berlin vom Band. Seitdem kamen noch rund 33.000 weitere hinzu.

Seit 2009 werden erstmals BMW Motorräder außerhalb Europas gefertigt. Im Werk von DAFRA Motos in Brasilien wird die BMW G 650 GS montiert. Welche Rolle spielt das Werk Berlin dabei?
Die Montagelinie dort ist die Zwillingsschwester von unserem Berliner Fertigungsband. Wir haben es mit aufgebaut und die brasilianischen Mitarbeiter qualifiziert: diejenigen mit Schlüsselfunktionen direkt in Berlin, die anderen vor Ort in Manaus. Unser Werk betreut nach wie vor die Serienfertigung und stellt somit BMW Qualität auch im brasilianischen Regenwald sicher.

Selten hat ein Segment mehr fasziniert. Welche GS gefällt Ihnen am besten?
Ich bin begeisterter Boxerfahrer. Mein Favorit ist natürlich die R 1200 GS.

TOPSELLER

2004 wurde die R 1150 GS von der R 1200 GS abgelöst. Wer dachte, dass BMW sich hier mit einer reinen Motorenüberarbeitung beschieden hatte, sah sich getäuscht. Bei der R 1200 GS handelte es sich um ein in fast allen Komponenten neu entwickeltes Fahrzeug. Am deutlichsten wurde dies beim Gewicht. Während die GS bisher mit jeder Modellgeneration ausgereifter und damit auch schwerer geworden war, hatte die neue BMW R 1200 GS tüchtig abgespeckt: Das Modell überraschte vollgetankt mit einem Gewicht von 225 kg, rund 30 kg weniger als die R 1150 GS. Doch diese Diät wurde keineswegs mit Kompromissen erkauft, die R 1200 GS setzte neue Maßstäbe in puncto Agilität, Dynamik und Fahrverhalten.

Mit 1.170 ccm war der Boxermotor erneut der größte, den es im Enduro-Segment gab. Mit 100 PS und einem maximalen Drehmoment von 115 Nm hatte die GS eine souveräne Kraftentfaltung in allen Fahrsituationen. Durch den erstmaligen Einsatz einer Ausgleichswelle bei einer Boxer war der Motor trotz größeren Hubraums noch vibrationsärmer als der des Vorgängermodells. Insgesamt wog der neue Motor rund drei Kilogramm weniger als bislang. Das Motormanagement übernahm die digitale Motorelektronik BMS-K. Diese sorgte für seidenweichen Motorlauf, optimalen Drehmomentverlauf, hervorragende Kaltstarteigenschaften sowie eine kraftvolle Leistungsabgabe – und das Ganze bei gleichzeitig verbesserter Wirtschaftlichkeit und weniger Schadstoffemissionen. Wichtig für Fernreisende: Der auf bleifreies Superbenzin ausgelegte Motor schluckte auch ohne manuellen Eingriff klaglos Normalbenzin. Der Verbrauch konnte gegenüber dem Vorgänger trotz mehr Leistung um acht Prozent reduziert werden. Mit lediglich 13 kg zeigte sich auch das neu entwickelte Sechsganggetriebe mit schrägverzahnten Getrieberädern als ausgesprochenes Leichtgewicht und die Abgasanlage brachte 33 Prozent weniger Gewicht auf die Waage.

Das Grundprinzip des Fahrwerks wurde beibehalten, jedoch wurde jedes Detail modifiziert. Die auffälligste Änderung gab es beim Paralever, dessen Momentabstützung jetzt oberhalb der

Die **BMW R 1200 GS** setzte neue Maßstäbe.
Sie war deutlich leichter als ihre Vorgänger und übertraf
diese auch in Sachen Agilität, Dynamik und Fahrverhalten.
Bis heute stellt sie das meistverkaufte Modell
der GS-Baureihe dar.

LEICHT UND AGIL

Schwinge lag. Das ergab eine größere Bodenfreiheit und schützte zudem die Strebe im harten Geländeeinsatz besser vor Beschädigungen. Auch der Telelever am Vorderrad wurde komplett neu entwickelt. Die Federwege vorn und hinten blieben mit 190 bzw. 200 mm unverändert. Die Basis des vorderen Gasdruck-Federbeins war nun in neun Stufen mechanisch einstellbar. Am Hinterrad kam ein Gasdruck-Federbein mit wegabhängiger Dämpfung zum Einsatz. Bei den Rädern konnte der Kunde zwischen den bekannten Kreuzspeichenrädern oder neu entwickelten Leichtmetall-Gussfelgen wählen. Letztere waren pro Rad rund 1,5 kg leichter.

Die Bordelektronik unterschied sich in ihrer Architektur komplett von der der Vorgängermodelle. Es kam die innovative CAN-Bus-Technologie zum Einsatz. Das neue System schaltete Verbraucher bei Fehlfunktion oder Kurzschluss einfach ab, was den Einsatz herkömmlicher Sicherungen überflüssig machte. Bei der Diagno-

se konnten Fehler rasch und gezielt geortet werden. Zum Einsatz kam auch eine neue elektronische Wegfahrsperre, die dem Diebstahlschutz der BMW Automobile entsprach. Die komplett digital arbeitende Instrumentenkombination konnte leicht und funktional ausgearbeitet werden: Neben Tachometer und Drehzahlmesser wurde mit dem Info-Flatscreen ein Display verwirklicht, über das der Fahrer eine Fülle von Informationen nach Bedarf abrufen konnte.

Im Oktober 2005 folgte mit der R 1200 GS Adventure die Neuauflage der ultimativen Fernreiseenduro. Die Technik basierte weitgehend auf der Standard GS. Neu waren das im Windkanal entwickelte Windschild und die dahinter angebrachten Flaps, die den Nierenbereich schützen. Robuste Schutzbügel im Tank- und Motorenbereich sowie Aluminium-Abdeckungen über den Ventildeckeln reduzierten eventuelle Sturzschäden auf ein Minimum. Doch nicht nur an die Maschine wurde gedacht: Der mit Schaumstoff ummantelte Aluminiumlenker war ein Sicherheitsfeature, das viele Globetrotter schätzten, und breitere Fahrerfußrasten verhinderten beim Fahren im Stehen das Abrutschen. Die stabile Gepäckbrücke kam auch mit schwerer Ladung bestens zurecht. Der Tank der R 1200 GS Adventure fasste 33 Liter, 13 mehr als der der Standard GS. Damit hatte sie eine Reichweite von rund 750 Kilometern, was Fahrer in abgelegenen Gegenden zu schätzen wussten.

Waren bereits die Vorläufer wahre Topseller, so setzte die R 1200 GS nochmals einen drauf: Keine drei Jahre, nachdem sie auf den Markt gekommen war, rollte am 27. Juli 2007 in Berlin die 100.000ste R 1200 GS vom Band. Davon waren 84.373 klassische GS- und 15.627 Adventure-Modelle. Kein anderes BMW Motorrad wurde in so kurzer Laufzeit so oft gebaut. Damit

ist die BMW R 1200 GS das erfolgreichste BMW Motorrad aller Zeiten. Die Endurofamilie hatte bald schon erneut Grund zum Feiern: Am 12. Mai 2009 lief die 500.000ste BMW GS seit 1980 in Berlin vom Band.

Trotz des Erfolgs lehnten sich die Verantwortlichen nicht zurück, sondern verbesserten die große GS stetig weiter. Bereits zur EICMA 2007 in Mailand wurde eine größere Modellüberarbeitung präsentiert. Der Motor leistete nun 105 PS, die Maximaldrehzahl wurde auf 8.000 U/min erhöht. In Verbindung mit einer neuen Hinterradübersetzung und neuer Getriebeabstufung agierte sie nun im oberen Drehzahlbereich noch agiler. Optional wurde nun auch die aus der K 1200 S bekannte elektronische Fahrwerksanpassung ESA (siehe Kasten) für die GS angeboten. Das „Enduro ESA“ war auf den kombinierten Straßen- und Geländeeinsatz abgestimmt. Lenker, Handprotektoren und Sitzbank wurden ergonomisch weiterentwickelt und eine stärkere Lichtmaschine verbaut. Dazu trat die neue R 1200 GS auch in einem dynamischerem Design an: Tankblenden aus Edelstahl, ein überarbeiteter vorderer Kotflügel sowie ein neu gestaltetes LED-Rücklicht waren die sichtbarsten Unterschiede.

ESA (ELECTRONIC SUSPENSION ADJUSTMENT)

ESA ermöglicht es dem Fahrer, das Fahrwerk seines Motorrads auch während der Fahrt per Knopfdruck auf seinen Fahrstil, die Beladung des Motorrades und die jeweiligen Streckenverhältnisse abzustimmen. Der Vorteil gegenüber einer konventionellen, mechanischen Einstellung liegt in der stets auf Anhieb harmonischen Abstimmung aller Fahrwerkskomponenten. Der Fahrer erspart sich zudem das umständliche und zeitaufwendige Hantieren mit Werkzeug.

Als dann im November 2009 auf der EICMA die Neuheiten 2010 vorgestellt wurden, zeigte BMW, dass die R 1200 GS-Modelle mit modernster Boxermotoren-Technik ins Jubiläumsjahr starten. Basis des neuen Antriebs ist das DOHC-Triebwerk aus der HP2 Sport. Dieses wurde in seiner Charakteristik auf die Anforderungen der GS gezielt überarbeitet und optimiert. Die Leistung stieg nochmals auf 110 PS bei 7.750 U/min und 120 Nm bei 6.000 U/min.

Damit zeigt sich die Boxer GS für ihre 30 Jahre erstaunlich jung und agil. Mit hervorragenden Fahreigenschaften, der BMW typischen Zuverlässigkeit und einem dynamischen Auftritt – gepaart mit moderatem Verbrauch und zeitgemäßem Emissionsverhalten – setzt sie bis heute die Maßstäbe im Markt der großen Reiseenduros. Auch im dritten Jahrzehnt ist sie in ihrem Segment Marktführer und hat sich die Geburtstagsfeierlichkeiten redlich verdient.

DIE ETWAS ANDERE GS

Dass eine BMW GS nicht zwangsläufig Boxermotor und Kardanwelle benötigt, zeigen die Modelle der **F-Baureihe.** Immer mehr Fahrer schätzen deren Allrounder-Qualitäten.

Die erste BMW F 650 GS überzeugte auch ohne Boxer und Kardanwelle. Zusammen mit dem Dakar-Sondermodell (S. 32) verkaufte sich die Einzylinder-Enduro über 100.000-mal.

Eine bessere Werbung konnte BMW nicht bekommen: Nahezu zeitgleich zur Vorstellung der ersten käuflichen BMW Enduro mit Einzylindermotor im Januar 2000 erreichte BMW bei der Paris–Dakar 2000 einen Vierfachtriumph. Drei der vier Siegermaschinen waren BMW F 650 RR – Einzylinder-Enduros, die ihre Leistungsfähigkeit nach ihrem Paris-Dakar-Sieg 1999 erneut demonstrierten und der F 650 GS zu einem guten Start verhalfen.

Die F 650 GS für den Endkunden lehnte sich in ihrem Styling stark an das Design der Boxer-Enduros an, unter ihrer Hülle steckte eine komplette Überarbeitung der seit 1993 produzierten „Funduro“ F 650. Die größten Modifikationen hatte der Vierventilmotor erfahren. BMW hatte dem 50 PS starken Triebwerk als erstem Motorrad-Einzylindermotor überhaupt eine digitale Motorelektronik spendiert, die Zündung und Einspritzanlage steuerte. Die F 650 GS war auch das weltweit erste Einzylinder-Motorrad mit geregeltem Katalysator. Damit präsentierte sich BMW als Vorreiter in Sachen Umweltschutz, denn im Jahr 2000 war BMW der einzige Hersteller, dessen komplette Modellpalette mit G-Kat ausgerüstet war.

Die F 650 GS wurde in zwei Varianten vorgestellt, denn mit dem Basismodell kam auch gleich eine Dakar-Version auf den Markt, die stärker für den Offroad-Gebrauch konzipiert war. Auffallendstes Unterscheidungsmerkmal neben der Sonderlackierung waren Handprotektoren und Windschild, wie sie auch die Wettbewerbsmotorräder hatten. Das Fahrwerk wurde entsprechend angepasst, der Federweg wuchs an beiden Rädern auf 210 mm (F 650 GS vorn 170 mm, hinten 165 mm), das 19-Zoll-Vorderrad wurde durch ein 21 Zoll großes ersetzt. Dies ergab bei der „Dakar“ rund 45 mm mehr Bodenfreiheit.

Das Konzept der „kleinen“ Enduros ging auf, bereits im ersten Jahr wurden über 18.000 Einheiten produziert. Trotz Einzylindermotor und Kettenantrieb erwiesen sie sich nämlich als echte BMW Enduros: zuverlässig, tourentauglich und sowohl auf Asphalt als auch auf Schotter souverän zu bewegen. Dies erklärt auch – neben dem günstigeren Preis – den Erfolg gegenüber der BMW R 850 GS, die von den F-Modellen als Einsteiger-Enduro im BMW Programm abgelöst worden war.

Nach rund 100.000 verkauften Exemplaren präsentierte BMW auf der EICMA 2007 die Nachfolger. BMW stellte mit F 650 GS und F 800 GS zwei neue Enduros vor, deren Herzstück der bereits von den Straßenmodellen F 800 S und F 800 ST bekannte Reihen-Zweizylindermotor war. Dieser Paralleltwin gilt mit zwei oben liegenden Nockenwellen (dohc), Saugrohreinspritzung sowie der elektronischen Motorsteuerung BMS-KP auch heute noch als der fortschrittlichste seiner Art. Trotz unterschiedlicher Bezeichnung beträgt der Hubraum bei beiden Modellen 800 ccm. Damit ist die F 650 GS seit der legendären /5-Baureihe von 1969 die erste BMW, deren Hubraum sich nicht in der Typenbezeichnung widerspiegelt. Allerdings unterscheiden sich die Motoren beider Modelle hinsichtlich Leistung und Drehmomentverlauf: Während der F 800 GS-Motor 85 PS leistet, sind es bei der F 650 GS 71 PS. Bei dem nominell kleineren Modell wurde der Fokus auf viel Drehmoment bereits bei niedrigen Drehzahlen und hohe Wirtschaftlichkeit gelegt. Doch auch dieses hat ausreichend Leistung, gegenüber der Vorgängerin sind

es satte 21 PS mehr. Demgegenüber steht dank intelligentem Leichtbau eine moderate Gewichtszunahme von lediglich sechs Kilogramm. Dabei ist das zulässige Gesamtgewicht um über einen Zentner angewachsen, was Reisende mit Begleitung und schwerem Gepäck durchaus zu schätzen wissen.

Auch in ihrer Gesamtcharakteristik unterscheiden sich beide Modelle voneinander. Während die F 650 GS mehr Ein- und Umsteiger mit klarer Präferenz zur Straße anspricht, zielt die F 800 GS auf Enduristen, die öfters im Gelände unterwegs sind. Diese unterschiedliche Auslegung schlägt sich in zahlreichen Unterschieden bei Federung, Rädern und Bereifung, Sitzhöhe, Verkleidung oder Windschild nieder. Die F 650 GS gibt es zudem für Führerscheinneulinge auch in einer leistungsreduzierten Variante mit 34 PS und für klein gewachsene Fahrer mit einer niedrigeren Sitzhöhe von 790 mm.

Insgesamt sind die beiden Einsteiger-Enduros den Boxer-Modellen weitaus ähnlicher, als es die Einzylinder-Vorgänger waren. Das zeigt sich bei der ausgewachsenen Optik, zu der auch der charakteristische, asymmetrische Doppelscheinwerfer der R 1200 GS gehört. Aber auch mit den „inneren Werten“, wie der CAN-Bus-Technologie, rücken die F-Modelle näher an die R 1200 GS heran. Und die Liste an Sonderausstattung und -zubehör lässt ebenfalls keine Wünsche offen: Das Angebot reicht von ABS, Wegfahrsperre und Sportschalldämpfer über Vario-Koffersystem, Motorschutzbügel und Handprotektoren bis hin zu Bordcomputer und Navigationssystem.

STARK IN JEDEM GELÄNDE

Das Konzept überzeugt die Öffentlichkeit auf Anhieb. Die Zeitschrift „Motorrad“ schreibt 2008: „Mit der 800 GS belebt BMW ein früher starkes Segment neu. Nämlich das kerniger Enduro-Allrounder vom Schlage einer Africa Twin oder R 80 GS. Robuste, unverwüstliche Maschinen, die in jedem Umfeld eine gute Figur abgeben.“ Und die „MO“ urteilt: „Mit zwei Zylinder und 800 ccm der cleverste 650er Motor der Welt. Die F 650 GS macht Anfängern wie Profis Spaß. Ein tolles Motorrad.“ Die positive Resonanz schlägt sich direkt in den Verkaufszahlen nieder: Bereits im ersten Jahr setzen sich F 800 GS und F 650 GS in der BMW internen Verkaufshitparade auf die Plätze vier und fünf. Unter den Kunden sind nun auch verstärkt Globetrotter – auch in dieser Hinsicht hat die BMW R 1200 GS Konkurrenz aus dem eigenen Hause bekommen.

Die 2007 vorgestellte zweite F 650 GS ist eher auf der Straße zu Hause; die F 800 GS (großes Foto) hat zusätzliche Stärken im Gelände.

30 JAHRE BMW GS

BMW R 80 G/S 1980–1987

H: 798 ccm
L: 37 kW/50 PS
G: 186 kg
HG: 168 km/h

BMW R 80 G/S PARIS-DAKAR 1984–1987

H: 798 ccm
L: 37 kW/50 PS
G: 205 kg
HG: 168 km/h

BMW R 100 GS PARIS-DAKAR 1989–1996

H: 980 ccm
L: 44 kW/60 PS
G: 236 kg
HG: 180 km/h

BMW R 65 GS 1987–1992

H: 650 ccm
L: 20 kW/27 PS
G: 198 kg
HG: 146 km/h

BMW R 80 GS BASIC 1996

H: 798 ccm
L: 37 kW/50 PS
G: 215 kg
HG: 171 km/h

BMW R 80 + 100 GS 1987–1995

H: 798 ccm/980 ccm
L: 37 kW/50 PS/ 44 kW/60 PS
G: 210/215 kg
HG: 168/181 km/h

BMW R 1100 GS 1993–1999

H: 1085 ccm
L: 59 kW/80 PS
G: 243 kg
HG: 195 km/h

BMW R 850 GS 1998-2000

H: 848 ccm
L: 52 kW/70 PS
G: 243 kg
HG: 187 km/h

IM ÜBERBLICK

BMW R 1150 GS 1999–2003

H: 1130 ccm
L: 62,5 kW/85 PS
G: 249 kg
HG: 195 km/h

BMW F 650 GS 1999–2004

H: 652 ccm
L: 37 kW/50 PS
G: 192 kg
HG: 170 km/h

BMW F 650 GS DAKAR 2000–2004

H: 652 ccm
L: 37 kW/50 PS
G: 193 kg
HG: 170 km/h

BMW R 1150 GS ADVENTURE 2001–2004

H: 1130 ccm
L: 62,5 kW/85 PS
G: 253 kg
HG: 192 km/h

BMW F 800 GS ab 2007

H: 798 ccm
L: 63 kW/85 PS
G: 207 kg
HG: 200 km/h

BMW R 1200 GS ab 2004

H: 1170 ccm
L: 72 kW/98 PS
G: 225 kg
HG: 200 km/h

BMW F 650 GS ab 2007

H: 798 ccm
L: 52 kW/70 PS
G: 199 kg
HG: 190 km/h

BMW R 1200 GS ADVENTURE ab 2005

H: 1170 ccm
L: 72 kW/98 PS
G: 256 kg
HG: 200 km/h

Die technischen Daten beziehen sich auf die ECE-Ausführung bei Markteinführung. Abweichung bei anderen Ländervarianten und Modelljahren möglich.

H = Hubraum
G = Gewicht
L = Leistung
HG = Höchstgeschwindigkeit

DESIGN

David Robb, Jahrgang 1955, ist seit 1993 Leiter des BMW Motorrad Design Studios. Der US-Amerikaner begann 1984 bei BMW als Exterieurdesigner für Automobile, später übernahm er die Leitung der Abteilung. Vor seiner Karriere bei BMW war Robb erst bei Chrysler Advanced Design in Detroit in den USA tätig, bevor er 1980 zu Audi Design wechselte. Robb ist leidenschaftlicher Motorradfahrer; seine Handschrift prägt das Design der GS-Baureihe seit über der Hälfte ihrer Bauzeit.

„DIE GS HAT EINEN STARKEN CHARAKTER."

Die Optik eines Motorrads ist stark von der Technik geprägt. Wie wichtig ist das Design?
Natürlich sehr wichtig. BMW steht für Qualität und Zuverlässigkeit, aber Funktionalität allein ist heute nicht mehr ausreichend, der Mensch möchte angezogen werden. Und auch Technik kann eine schöne Form haben. Das ist unser Anspruch.

Was zeichnet das Design einer GS aus?
Design hat immer etwas mit dem Charakter zu tun. Früher hatten wir immer das Bild des Onkels vor uns, der mit dem Schiff um die Welt segelte und viel erlebt hat. Man vertraut ihm einfach. So ist es auch mit der GS, man vertraut ihr, man kann sich auf sie verlassen. Eine GS muss nicht elegant sein, dafür stark und zuverlässig. Und sie hat Kanten, ich meine nicht die Geometrie, sondern das Gesicht.

Vertrauensvoll und kantig – wie drücken sich diese Charakterzüge im Design aus?
Eine Lieblingsfrage. Es ist nicht ein Detail, sondern die Komposition vieler Details. Breite Schultern sind bei einer GS wichtig. Vorne breit, hinten eher leicht. Fast wie ein Pfeil, der sich nach vorne den Weg frei macht. Natürlich gibt es auch einzelne Teile, die besonders gefallen, wie aktuell die Edelstahlblenden. Die fühlen sich stabil und hochwertig an. Aber keines dieser Elemente alleine macht eine GS aus, sondern die Gesamterscheinung.

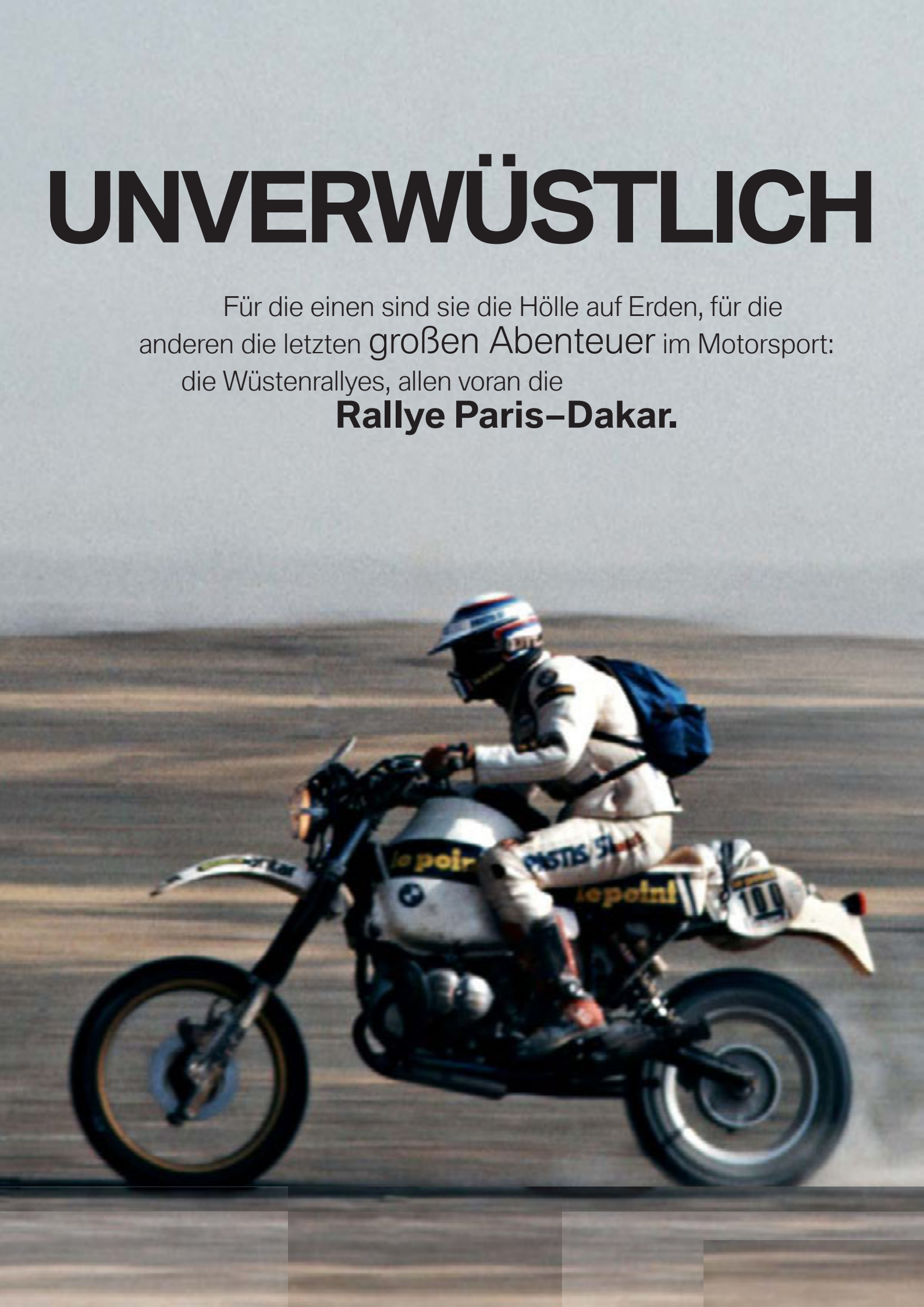
30 Jahre GS – welchen Einfluss hat die Historie bei der Entwicklung neuer Modelle?
Es ist wichtig, zu wissen, wo wir waren und wo wir hin wollen. Unsere Historie spornt uns an, weiterzumachen, denn es liegt in unserer Tradition, innovativ zu sein. Das war schon beim ersten Motorrad 1923 so. Viele meinen, Geschichte bedeutet, etwas Physisches zu erhalten. Bei einem Teil der GS-Modelle ist das so, sie haben bis heute einen Boxermotor. Wir haben aber auch GS-Modelle ohne Boxermotor. Sie entwickeln die Geschichte weiter und stehen damit in der BMW typischen Tradition von Innovationen.

Zum 30sten gibt es Jubiläumsmodelle. Auf was dürfen wir uns freuen?
Jedes Bike hat einen individuellen Ausdruck, obwohl die Grundausstattung die gleiche ist: eine Hommage an die Geschichte, insbesondere an unsere Motorsport-Erfolge. Ich denke, der neue Anzug ist fröhlich, trotzdem sehr BMW like: Die Technik ist sichtbar, die Karosserie geprägt von den Sonderfarben, ein paar Ausstattungsfeatures sind dazugekommen. Eine schöne Mischung aus Tradition und Moderne.

Designskizzen für die BMW GS-Baureihe: (o. li.) R 1200 GS, 1999; (o. re.) R 1100 GS, 1992/93, (Mi. li.); R 80 GS Paris-Dakar, ca. 1986; (Mi. re.) R 80 GS, 1984; (u. li.) R 80 GS Paris-Dakar, ca. 1986; (u. re.) R 1200 GS, 1999

UNVERWÜSTLICH

Für die einen sind sie die Hölle auf Erden, für die anderen die letzten großen Abenteuer im Motorsport: die Wüstenrallyes, allen voran die **Rallye Paris–Dakar.**



1979 zum ersten Mal ausgetragen, erwarb sie sich schnell den Ruf der härtesten Prüfung im Geländesport. Lediglich 30 Prozent der Strecke bestand aus befestigten Straßen, der Rest ging über Schotter, Kies und Sand. Für BMW waren die endlosen Etappen unter der sengenden Sonne Afrikas die ideale Bühne, die Geländetauglichkeit seiner GS-Modelle unter Beweis zu stellen.

Im Premierenjahr nahm lediglich ein Pilot auf BMW teil: Der französische Schauspieler Fenouil startete auf einer von Herbert Schek aufgebauten BMW R 80 als Privatfahrer. 1980 gab es das dann erste offizielle Engagement von BMW Motorrad France. Es schien, als sollte sich dieser Einsatz lohnen: Hubert Auriol, als zweiter Fahrer neben Fenouil gemeldet, führte nach elf Etappen vor einem Feld mit allein über 40 Yamaha XT 500. Doch in der zwölften Etappe wurde er wegen unerlaubter Hilfestellung disqualifiziert. Immerhin konnte Fenouil mit seinem 5. Platz einen Achtungserfolg erringen.

1981 wurde die Rallye professioneller vorbereitet, und BMW ging nun mit drei vom Geländespezialisten HPN vorbereiteten Motorrädern an den Start: Auriol erreichte Dakar als Erster mit über drei Stunden Vorsprung und fuhr mit der „schweren BMW“ einen sensationellen Sieg über die Armada der leichteren Einzylinder heraus. Fenouil landete auf Platz vier. Nachdem BMW Rennleiter Dietmar Beinhauer 1982 die gesamte Mannschaft wegen Getriebeproblemen aus der Wertung genommen hatte, setzte man 1983 wieder voll auf Sieg. Die Rechnung ging auf, wieder war es Hubert Auriol, der den Gesamtsieg erringen konnte.

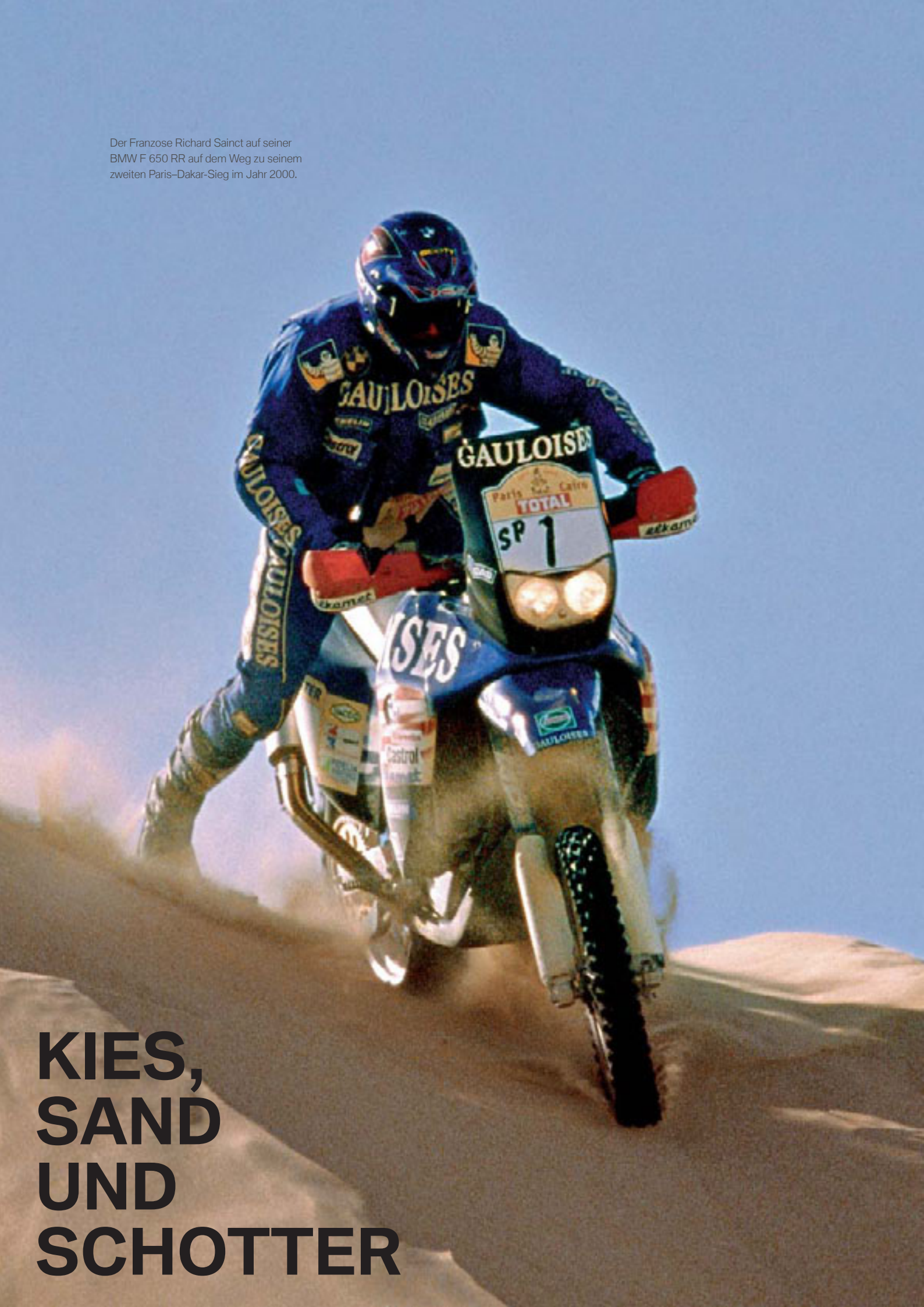
Inzwischen war die Dakar immer mehr in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt und damit der Druck auf alle Beteiligten gestiegen. BMW nahm 1984 mit dem dreifachen belgischen Motocross-Weltmeister Gaston Rahier einen weiteren Spitzenfahrer ins Team, das nun aus Auriol, Fenouil, Raymond Loizeaux und dem BMW Urgestein Herbert Schek bestand. Rahier gewann in einem spannenden Kopf-an-Kopf-Rennen vor seinem Teamgefährten Auriol.

Nachdem Auriol die BMW Mannschaft 1984 verlassen hatte, löste Eddy Hau den Franzosen als zweiten Spitzenfahrer im Team ab. Er fügte sich gut in die Mannschaft ein: Bei der Pharaonen-Rallye 1984 fuhr er hinter Rahier als Zweiter ins Ziel und gemeinsam mit dem Belgier gewann er im Monat darauf die Klassenwertung bei der „Baja 1.000“. Dieses auf der mexikanischen Halbinsel Baja California ausgetragene Rennen, bei dem 1000 Meilen am Stück zu absolvieren sind, hat von allen Wüstenrennen die längste Tradition und so war der Erfolg für den wichtigen US-Markt nicht zu unterschätzen.

Bei der Paris–Dakar 1985 wiederholte Rahier seinen Vorjahreserfolg. Der nur 164 cm kleine Belgier, der sich wegen seiner Größe erst dann auf die hochbauende BMW schwingen konnte, wenn diese bereits angesprungen und losgerollt war, ließ dabei auch seinen früheren Teamkollegen und Erzrivalen Auriol, der nun auf Cagiva startete, hinter sich.

1986 beendete BMW das offizielle Werksengagement im Wüsten-Rallyesport. Mit vier Siegen in fünf Jahren sowie ebenfalls

Je zwei Paris-Dakar-Siege errangen Hubert Auriol (links) und Gaston Rahier in den 1980er Jahren auf BMW. Damit legten sie einen Grundstein zum „Mythos GS“.



Der Franzose Richard Sainct auf seiner BMW F 650 RR auf dem Weg zu seinem zweiten Paris–Dakar-Sieg im Jahr 2000.

KIES, SAND UND SCHOTTER

Das BMW Worksteam feiert den Vierfachtriumph im Jahr 2000.

vier Erfolgen bei der Pharaonen-Rallye hatte man das Offroad-Potenzial des Boxers eindrucksvoll unter Beweis gestellt. In der Folge gelangen Privatfahrern in den seriennahen Klassen immer wieder Erfolge. Eddy Hau gewann 1987 die Marathonwertung und Jutta Kleinschmidt entschied 1992 die Damenwertung für sich. Das offizielle Engagement von BMW in der Wüste ruhte aber bis Ende der 1990er Jahre.

1998 trat man nach 13-jähriger Pause wieder mit einer Werksmannschaft bei der Paris–Dakar an, die mittlerweile vom ehemaligen BMW Champion Auriol organisiert wurde. Die vier Fahrer waren diesmal nicht auf großen Boxer-Modellen unterwegs, sondern auf agilen, aber robusten Einzylinder-Motorrädern auf Basis der F 650, die von Rallyespezialist Richard Schalber vorbereitet worden waren. Die Ansprüche waren bescheiden, man wollte lediglich durchkommen und zumindest ein Motorrad im Spitzenfeld platzieren. Doch konnten die Erwartungen beim Comeback nicht erfüllt werden, am Ende schlug als beste Platzierung des Teams Rang 35 zu Buche. Im Jahr darauf besann sich das Werk auf seine Stärken und ging das sportliche Abenteuer besser vorbereitet an. Der große Konkurrent kam aus Österreich: 75 Piloten, darunter neun Werksfahrer, starteten auf KTM. Den zwölf Service-Lkw der Österreicher standen deren bescheidene zwei der Bayern gegenüber. Doch die kleine BMW Mannschaft – es waren wiederum vier Werkspiloten gemeldet – setzte sich gegen diese Übermacht durch: Richard Sainct, erst 1999 ins Team gekommen, gewann auf der BMW F 650 RR die Motorradwertung und knüpfte damit an die Erfolge von Auriol und Rahier an.

Als BMW 2000 als Titelverteidiger antrat, schickte das Unternehmen sechs Motorräder an den Start. Neben vier Einzylinder-Modellen vom Typ F 650 RR, die wieder von Schalber aufgebaut worden waren, gingen nun – 15 Jahre nach dem letzten Boxer-Sieg von Rahier – erneut zwei Zweizylinder an den Start. Für die beiden BMW R 900 RR zeichneten die Spezialisten von HPN verantwortlich, die bereits die Siegermaschinen von 1981 und 1985 aufgebaut hatten. Aus Reglementgründen war der Hubraum – der in der Serie bei 1150 ccm lag – auf 900 ccm begrenzt worden, der drehfreudige Motor leistete dennoch 90 PS, schnell genug für Geschwindigkeiten jenseits der 200 km/h. Die Rallye, die in diesem Jahr vom bisherigen Zielort Dakar nach Osten zu den Pyramiden von Kairo führte, wurde zum Triumph für die weiß-blaue Marke: Mit wehenden BMW Fahnen fuhren vier BMW hintereinander als Erste über die Ziellinie. Richard Sainct konnte seinen Erfolg vom Vorjahr wiederholen, auf den Plätzen folgten Oscar Gallardo, Jimmy Lewis und Jean Brucy. Lewis hatte sich mit seiner großen Boxer überraschend zwischen die drei Einzylinder-Modelle geschoben.

2001 trat BMW ein letztes Mal als Werksteam an, bevor die Entscheidung fiel, sich vorwiegend auf den „BoxerCup“ und damit den Straßenrennsport zu konzentrieren.

Berthold Hauser (links), Jahrgang 1956, begann seine Laufbahn bei BMW 1981. Der studierte Fahrzeugtechniker durchlief verschiedene Stationen in der BMW Motorrad Entwicklung, zuletzt als Leiter Versuch Fahrwerk und Gesamtfahrzeug. Seit 1999 ist er BMW Motorrad Motorsport Direktor und verantwortet heute neben dem Geländesport auch das Superbike-Engagement.

Dietmar Beinhauer, Jahrgang 1942, trat 1977 in die Motorsport-Abteilung der BMW AG ein. Von 1978 bis 1986 leitete der studierte Maschinenbauer die Motorrad-Rennsportabteilung. Nach dem Dakar-Engagement 1986 war er für den Bereich Fahrertraining zuständig. Seit seinem Ausscheiden 1999 ist er dem Unternehmen bis heute als freiberuflicher Instruktor verbunden.

MIT KÜHLEM KOPF IN HEISSEM SAND.

Wie kam es zur Gründung der ersten BMW Geländemannschaft 1978?
Beinhauer: Ich bin 1976 zu BMW gekommen – eigentlich mit dem Auftrag, den Langstreckensport voranzutreiben. Dieses Projekt wurde dann aber nicht realisiert. Da kam die Idee mit der G/S auf und man wollte das Konzept im Sport erproben. Also baute ich ein Team und die ersten Prototypen auf, die wir 1978 auch bei Meisterschaftsläufen erprobten.

Nach den nationalen Titeln ging man dann das Abenteuer Paris–Dakar an …
Beinhauer: BMW France bat uns 1980, zwei Motorräder für Fenouil und Auriol aufzubauen. Ich war als Beobachter dabei und sofort infiziert. Fenouil wurde Fünfter und wir beschlossen, im folgenden Jahr ein Werksteam zu schicken. Da hat Hubert Auriol ja dann auch gewonnen.

1984 war ein besonderes Jahr bei der Rallye, ein Zweikampf zweier BMW Fahrer. Wie war das Verhältnis von Hubert Auriol zu Gaston Rahier?
Beinhauer: Wenn man zwei hochkarätige Rennpferde im Stall hat, die beide gewinnen wollen, dann wird es schwierig. Rahier kam als dreimaliger Weltmeister aus dem Motocross, auf der anderen Seite Auriol, der für uns bereits zwei Titel gewonnen hatte und stets ein sehr gutes Gespür für die Strecke zeigte. Das hat Rahier ausgenützt. Er ist Auriol gefolgt und hat ihn immer kurz vor dem Ziel überholt. Da musste ich einschreiten. Ich habe zu Rahier gesagt: „Du bist der bessere Fahrer, aber mach‘ nicht den Fehler und schnapp Auriol die Etappensiege weg. Es reicht, wenn du am Schluss gewinnst.“ So hat er es dann auch gemacht. Auriol fühlte sich bereits als Sieger, aber an den letzten beiden Tagen hat Rahier ihn überholt.

Zwei Topfahrer, aber wie sah es mit dem Material aus?
Beinhauer: Wir hatten einen Zweizylinder-Boxermotor, der von der Kühlung und vom Aufbau geschaffen war für solche Veranstaltungen. Bereits 1980 wusste ich, dass das Hauptproblem der feine Wüstenstaub war – „Fesh fesh“ genannt –, der sich überall festsetzte. Um das zu verhindern, habe ich mich an die Historie zurückerinnert. Während des Kriegs wurde eine BMW R 75 in Afrika eingesetzt, die den Luftfilter auf dem Tank hatte. Das haben wir kopiert und es hat funktioniert, die Motoren liefen einwandfrei.

Bereits ein Jahr nach dem Wiedereinstieg 1998 gelang der Sieg bei der Paris–Dakar. Was war der Schlüssel zum Erfolg?
Hauser: Wir hatten mit der F 650 GS als Basis bereits ein sehr gutes Motorrad, das natürlich noch entsprechend modifiziert wurde. Und vor Ort sind wir einfach besser zurechtgekommen als die Konkurrenz. Der Staub, den Dietmar schon erwähnt hat, ist fast so durchdringend wie Wasser, aber unsere Konstruktion war offensichtlich dichter als bei vielen anderen.

Wie hat sich die Dakar über die Jahre verändert?
Hauser: Die Maschinen wurden immer stärker und schneller und die Anforderungen an Material und Fahrer sind extrem gestiegen. Auch die Fahrer sind immer besser geworden. Und mit dem Prestigegewinn sind auch die Ansprüche gewachsen.
Beinhauer: Als wir anfingen, kannte die Dakar niemand. Nach den ersten beiden Siegen hat man dann bemerkt, dass sich mit den Erfolgen unglaublich gute PR machen ließ. Daraufhin wuchs unser Budget und auch die Zahl unserer Fahrer. Das ist aber immer noch kein Vergleich zu deiner Zeit, Berti …
Hauser: Richtig, bei uns war das ein gewaltiges Unternehmen. Allein die Servicemannschaft bestand aus mehreren Motorrädern, Pkw und Lkw. Alle transportierten Ersatzteile und mussten in ihren jeweiligen Wertungen gemeldet sein. Insgesamt waren wir 30 Personen.
Beinhauer: Wir waren zuletzt mit 17 Personen unterwegs.

Wie kam es zum Vierfach-Sieg 2000?
Hauser: Wir wollten mit den 650ern wieder gewinnen und die zwei neuen Boxer einfach mitlaufen lassen. Hauptdiskussion vorab war: Steigern wir die Leistung des Motors oder machen wir ihn so dicht, dass kein Staubkorn durchkommt? Das war ein richtiger Glaubenskrieg im Haus. Ich habe dann entschieden: Die Haltbarkeit zuerst, wir machen die Filterkasten dicht, die bisherige Leistung muss reichen. Damit lagen wir am Ende goldrichtig. Auf den ersten Etappen lag eine Batterie an KTM-Fahrern vorne – mir ist schon ganz schlecht geworden. Die waren wahnsinnig schnell, sind aber nach und nach alle ausgefallen. Tja, und am Ende standen vier BMW vorne.

Und heute?
Hauser: Wir sind immer noch im Geländesport unterwegs, aber nicht mehr in der Wüste. Die Paris–Dakar findet mittlerweile in Südamerika statt. Dazu gibt es eine neue Konkurrenzveranstaltung in Afrika. Keiner weiß, wie es weitergeht. Deswegen gibt es seitens BMW Motorrad momentan auch keine Intention, dort wieder mitzumischen. Wir haben heute die BMW G 450 X. Mit diesem Modell haben wir den deutschen und europäischen Cross-Country-Titel gewonnen und sind Vizeweltmeister in der Enduro-WM.

Welcher Moment ist Ihnen in Erinnerung geblieben?
Beinhauer: An den Sieg bei der Baja denke ich oft zurück. Helmut Pohl und ich haben als Serviceteam die Rallye mit Serien R 80 G/S begleitet, mehr als 1000 Meilen am Stück, mehr als die Teilnehmer, und das alles mit Ersatzteilen im Rucksack. Wir waren fix und foxi danach – aber glücklich.
Hauser: Ein Highlight war sicherlich, als ich 2000 in Kairo bei den Pyramiden stand und die ersten vier mit den BMW Farben ins Ziel fuhren. Ich konnte es nicht fassen. Das Erlebnis lässt mich bis heute nicht los.

BMW MOTORRAD ENDURO PARK HECHLINGEN

OFF THE ROAD AGAIN

KONTAKT
BMW Motorrad Enduro Park Hechlingen
91719 Hechlingen
GPS-Koordinaten: N 48 57.330 E 10 43.574
Tel. +49-1805 012476
(0,14 €/min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/min.)
Fax +49-8334 98933-10
E-Mail: info@enduropark-hechlingen.de
www.enduropark-hechlingen.de

Wer Enduro fährt, will natürlich auch ins Gelände. Deshalb bot BMW schon in den späten 1980er Jahren spezielle Offroad-Fahrertrainings an. Als die Nachfrage immer stärker anstieg, reagierte BMW. 1992 kaufte das Unternehmen einen stillgelegten Steinbruch am Rande des kleinen Ortes Hechlingen in Mittelfranken und eröffnete dort zwei Jahre später einen spektakulären Enduro Park, der in der Motorradwelt seinesgleichen sucht. Wilde Wasserdurchfahrten, Steilhänge, verwurzelte Waldpfade, Schotterpisten sowie Sand, Geröll und Schlamm in jeglicher Form – das 26 Hektar große Gelände bietet ein Profil, das die Herzen der Endurofahrer höher schlagen lässt. Ein neu angelegter X-Track mit Steilkurven, Tables und Sprunghügel sorgt auch bei erfahrenen Offroad-Sportlern für einen Adrenalin-Schub.

Die Teilnehmer können mit dem eigenen Motorrad fahren oder bekommen eine Maschine aus dem BMW Fuhrpark gestellt. Angeleitet wird man von einem Team hoch qualifizierter Instruktoren. Anfänger erlernen die wichtigsten Grundlagen des Enduro-Fahrens in Kleingruppen, in denen sie optimal auf die Ausfahrt mit der eigenen Enduro vorbereitet werden. Die Fahrten über schmale Trampelpfade, Spurrillen und kleine Auf- und Abfahrten verbessern das Gefühl für die Maschine.

TRAININGS

Tagestraining/2-Tagestraining /Frauentraining:
auf BMW R 1200 GS, R 1200 GS Adventure, F 650 GS, F 800 GS
Sporttraining (1- und 2-Tagestraining):
auf BMW G 450 X, Husqvarna TE 250, TE 310, TE 450, TE 510
Trial Training für Erwachsene und Kinder.
Preise ab 199 € (Kinder ab 139 €), alle Trainings auch mit eigenem Motorrad möglich

BMW Motorrad bietet natürlich auch Motorradbeherrschung und Fahrsicherheit für den Straßenverkehr und auf der Rennstrecke an.

www.bmw-motorrad.com

Aber auch erfahrene Offroader und Globetrotter können so manchen Trick – beispielsweise beim Bergen der Maschine am Hang – von den Experten lernen. Sportler können auf dem X-Track ihre Grenzen ausloten und unter fachkundiger Anleitung weiter verschieben. In allen Kursen – auch den speziell angebotenen Frauen- und Kindertrainings – werden die Teilnehmer ihrem Können entsprechend in Gruppen eingeteilt. Das gemeinsame Fahren garantiert jede Menge Spaß. Diesen Spaß haben allein im letzten Jahr über 2.000 Teilnehmer erfahren.

Seit Bestehen hat sich der Enduro Park Hechlingen zu einem der führenden Enduro-Zentren Europas entwickelt. Weil vom ersten Tag an viel Wert auf den Erhalt der Natur gelegt wurde, genießt das Gelände auch bei den Anwohnern und Naturschützern eine hohe Akzeptanz. Durch verschiedene Maßnahmen konnte die Zahl der dort heimischen bedrohten Tierarten fast verdreifacht werden. Deshalb wurde die Anlage im Rahmen des Wettbewerbs „Deutscher Naturpark“ für die beispielhafte Synthese von Freizeitgestaltung und Naturschonung vom Bundesumweltministerium ausgezeichnet. Ein BMW typisches Beispiel, dass sich Fahrfreude und Nachhaltigkeit perfekt ergänzen können.

30 JAHRE GS

HOMMAGE AN DIE GESCHICHTE

Gleich mit vier Sondermodellen feiert BMW Motorrad das 30-jährige Jubiläum der BMW GS-Baureihe: **BMW R 1200 GS „30 YEARS GS“, BMW R 1200 GS Adventure „30 YEARS GS“, BMW F 650 GS „30 YEARS GS“** und **BMW F 800 GS „30 YEARS GS“** bestechen durch exklusive Farbgebung und attraktive Ausstattung. Die drei klassischen GS-Farben Weiß – Blau – Rot lassen die Wurzeln erkennen – eine Hommage an die großartigen sportlichen Erfolge, die mit GS-Modellen erreicht wurden. Mit weißen Blinkern und getöntem Windschild hinterlassen die Sondermodelle einen starken Eindruck. Besondere Erkennungszeichen sind die exklusive Lackierung in Alpinweiß inklusive dreifarbigem Tape Design „30 YEARS GS“ sowie die rote Sitzpartie mit hochwertiger dreidimensionaler GS-Prägung, die an die erste Ur-GS, die BMW R 80 G/S, erinnert. Die Sondermodelle sind ab dem 01. Juni 2010 erhältlich. Alles zum Jubiläum unter **www.bmw-motorrad.com/30jahregs**

DOPPELTE

GEBURTSTAGSPARTY

Herzlichen Glückwunsch, BMW Motorrad Days. Über 30.000 Geburtstagsgäste werden zum 10-jährigen Jubiläum vom 02. – 04.07.2010 in Garmisch-Partenkirchen erwartet. Auf der größten BMW Motorradparty der Welt am Fuße des Hausbergs wird 2010 auch das 30-jährige Bestehen der GS-Modelle gefeiert. Speziell zu diesem Geburtstag werden Zeitzeugen aus allen GS-Jahrzehnten – Entscheider, Entwickler und Fahrer – zu Gast sein. In einer Sonderausstellung werden auch die Modelle der letzten 30 Jahre – Meilensteine aus drei Jahrzehnten GS-Historie – zu sehen sein.

Natürlich werden auch das Team BMW Motorrad Motorsport um Leiter Berthold Hauser sowie die beiden Superbike-Werksfahrer Troy Corser (Australien) und Ruben Xaus (Spanien) vor Ort sein. Mit neuen Tricks lässt der vierfache Stunt Riding Welt- und Europameister Chris Pfeiffer auf seiner BMW F 800 R den Besuchern sicherlich den Atem stocken. Auch im anspruchsvollen Enduro Park Garmisch-Partenkirchen wird dem einen oder anderen die Puste ausgehen. Am Samstag findet traditionell der Motorrad-Korso statt, und am Sonntag lockt der Klassik-Korso alle Fans von Modellen aus der langen Zweiradgeschichte der Marke. Neben Probefahrten und Trainings mit aktuellen Motorrädern stehen außerdem Stuntshows, Showrennen und natürlich die legendären Partys auf dem Programm.

www.bmw-motorrad.com/motorraddays

10 YEARS BMW MOTORRAD DAYS
GARMISCH-PARTENKIRCHEN
1.- 4. JULY 2010

30 YEARS OF GREAT JOY. THANK YOU GS.

BMW Motorrad sagt Danke. Über 500.000 GS-Modelle haben in den letzten 30 Jahren einen neuen Besitzer gefunden. Kontinente wurden durchquert, Berge erfahren, Flüsse überquert – Abertausende Kilometer wurden mit den GS-Modellen alleine und zu zweit zurückgelegt. Die Enduros waren dabei, als spannende Abenteuer erlebt, fremde Kulturen entdeckt und Freundschaften geschlossen wurden. Wir feiern mit euch, sagen **Danke für das Vertrauen** in unsere Technik und in die weiß-blaue Marke und übergeben euch das Wort. Im neuen Online-Special 30 YEARS GS seid ihr gefragt. Erzählt uns eure Storys und schickt uns eure Fotos. **www.bmw-motorrad.com/30jahregs**

30 YEARS GS KOLLEKTION

In den 1980er Jahren waren Sakkos mit Schulterpolstern und Netzhemden angesagt, zu Neonjacken trug man Turnschuhe und natürlich weiße Tennissocken. Damit hat die 30 YEARS GS Kollektion nichts am Hut. Passend zum Jubiläum 30 YEARS GS, das **unter** die Haut geht, gibt es trendige Fanartikel im Retrolook, die sich auch **auf** der Haut gut anfühlen. Neben Sweatjacke, T-Shirt und Polo-Shirt werden Cap und Schlüsselanhänger angeboten, alle tragen den speziell entwickelten Schriftzug 30 YEARS GS und die Farben des historischen BMW Motorrad Motorsports. **www.bmw-motorrad.com/30jahregs**

T-Shirt 30 YEARS GS
- 100 % Baumwolle
- Großflächiger Druck „30 YEARS GS“ auf der Vorderseite
- Farbe: Weiß
- Größen: S bis XXL (Unisex)

Polo-Shirt 30 YEARS GS
- 100 % Baumwoll-Piqué
- Schriftzug „30 YEARS GS“ als gummierter 3D-Druck auf der Brust
- Farbe: Dunkelblau
- Größe: S bis XXL (Unisex)

Sweatjacke 30 YEARS GS
- Schmal geschnitten für perfekte Passform
- Materialmix aus 55 % Baumwolle, 40 % Polyester und 5 % Elastan
- Hochgeschnittener Stehkragen
- 2 seitliche Eingriffstaschen
- Elastische Rippbündchen an Armabschluss und Saum
- Schriftzug „30 YEARS GS“ als gummierter 3D-Druck auf der Brust
- Farbe: Dunkelblau
- Größen: S bis XXL (Unisex)

Cap 30 YEARS GS
- Cap im klassischen 6-Panel-Schnitt
- 100 % Baumwolle
- Stufenlose Weitenregulierung durch hochwertige Metallschließe mit BMW Prägung
- Großflächiger Stick „30 YEARS GS“
- Farbe: Dunkelblau

Schlüsselanhänger 30 YEARS GS
- Hochwertiges Polyester-Webband mit Schlüsselring
- Gummi-Patch aufgenäht, mit gummiertem 3D-Druck Schriftzug „30 YEARS GS“
- Farbe: Dunkelblau

THANK YOU GS

Über 500.000 BMW GS sprechen eine deutliche Sprache. Die GS ist zahlreichen Motorradfahrern und Fans der Marke auf der ganzen Welt ans Herz gewachsen. Diese sechs GS-Fahrer stehen stellvertretend für viele andere aus der ganzen Welt. Erzählt auch ihr uns eure GS-Story und schickt uns eure Fotos. **www.bmw-motorrad.com/30jahregs**

Will Guyon, USA

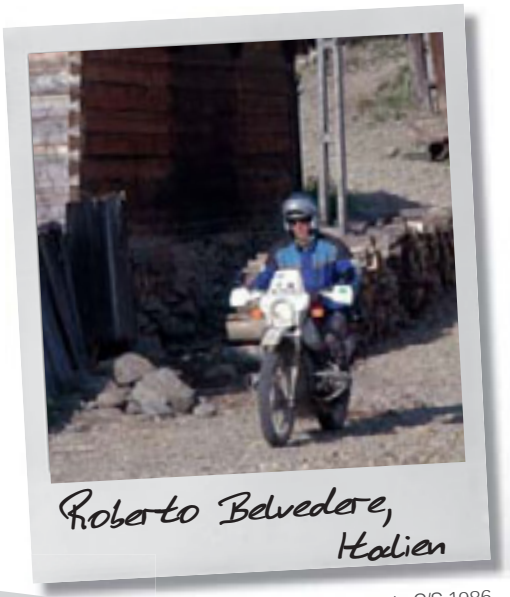
„Ich fahre seit 45 Jahren Motorrad. 1981 hat die R 80 G/S meine Einstellung zum Zweiradsport nochmals grundlegend verändert. Seitdem fahre ich nur noch GS – R 100 GS, R 1100 GS und jetzt die neue R 1200 GS, eine unglaublich gute Maschine. Sie ist leicht, hat die perfekte Balance, ein Wahnsinnsdrehmoment – optimal in allen Situationen. Mit ihr werde ich jetzt den Nordwest-Pazifik unsicher machen und meine eigenen Limits austesten – im Vertrauen auf die Maschine und mit Freude."

„Ich suchte ein Motorrad, das mir viel Spaß bot: auf der Straße und im Gelände, im Alltag wie auch für die große Urlaubstour mit Gepäck. All diese Eigenschaften hatte nur die BMW GS. Darum lautet mein Fazit nach 27 Jahren Freundschaft und mehr als 500.000 Kilometern mit der GS – never change a winning team!

Ole Groh, Deutschland

Robert Helm Italien

„Als ich 1986 das erste Mal auf einer G/S saß, wusste ich: „Das ist es!" Seit dem Zeitpunkt fahre ich verschiedene GS durch ganz Europa, große Autobahnen genauso wie kleine Wege, im Sommer wie im Winter. Kein anderes Motorrad kann, was eine GS kann. Ich habe mein Urteil nie geändert: Die GS ist und bleibt eine Sensation."

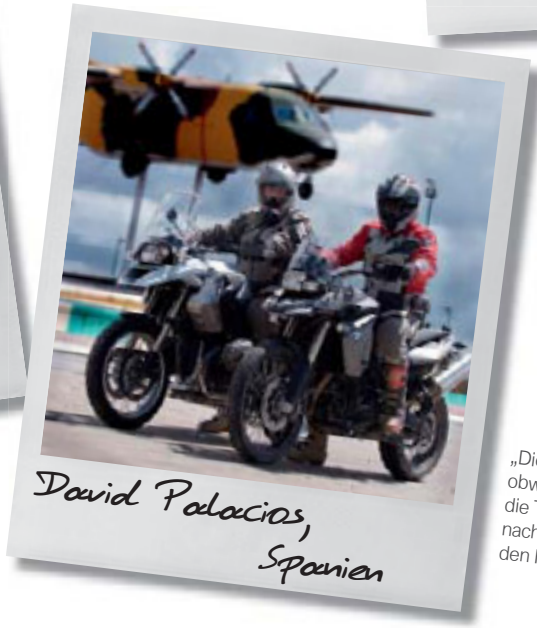


Roberto Belvedere, Italien

„Ich habe meine erste G/S 1986 gekauft. Sie ist einzigartig und ich habe sie immer noch. 1995 und 1999 habe ich mir Vierzylindermodelle gekauft, 2004 die 1200 GS und letztes Jahr die neue 1200 GS Adventure. Die GS ist das einzige Motorrad, mit dem mich traue, alle meine Pläne umzusetzen. Meine GS haben mich nicht nur sicher durch Europa, sondern auch durch Afrika gebracht. Insgesamt 400.000 Kilometer weit. Danke GS. Lang lebe die GS."

John Bellamy, England

„Die GS ist das perfekte All-round-Motorrad … sie wurde oft kopiert, aber niemals erreicht."



David Palacios, Spanien

„Die GS wird mir ein Leben lang vertraut sein, obwohl sie nicht immer die Gleiche ist. Denn die Technik entwickelt sich ständig weiter. Je nachdem, was du für ein Fahrer bist, wirst du den Fortschritt mögen oder nicht.

GEH AN DEINE GRENZEN.

BMW Motorrad sucht die besten GS-Fahrer der Welt. In mehreren Ländern weltweit können sich ambitionierte Enduristen in nationalen Vorentscheidungen für das alle zwei Jahre ausgetragene GS Trophy Finale qualifizieren. Teilnahmeberechtigt ist jeder, der ein geländetaugliches BMW Motorrad hat (mit Ausnahme der G 450 X). Gefragt sind fahrerisches Können, Geschicklichkeit im Umgang mit dem eigenen Motorrad und körperliche Fitness.

Qualifying Events werden u. a. in Deutschland, Italien, Spanien, Großbritannien, Skandinavien, Kanada, den USA, Japan und Südafrika angeboten. Die unterschiedlich anspruchsvollen Strecken, ein Mix aus Trialsektionen und Geländepassagen, sind professionell vorbereitet und verlangen den Fahrern Höchstleistungen ab.

Es stehen Fahrprüfungen auf dem Programm, die mit dem eigenen Motorrad gemeistert werden müssen, sowie Sonderaufgaben für den Fahrer. Unter den 20 Punktbesten werden auf identischen F 800 GS die drei ermittelt, die im großen Finale auf die Gewinner der anderen Länderwettbewerbe treffen. Das GS Trophy Finale wurde erstmals 2008 in Tunesien ausgetragen, 2010 findet es voraussichtlich vom 13.–21. November in Südafrika statt. Dort erwarten die Finalisten anspruchsvolle Offroad-Strecken mit vielen Sonderprüfungen, die auf speziell von BMW und Touratech präparierten F 800 GS und R 1200 GS zu bewältigen sind. 2008 gewann das US-Team vor den deutschen Vertretern.

Im Mittelpunkt der Wettbewerbe stehen die sportliche Herausforderung, aber auch Teamgeist und natürlich der Spaß am GS-Fahren. Nach anstrengenden und anspruchsvollen Etappen können die Finalisten ihre Erfahrungen und Impressionen abends am Lagerfeuer austauschen, bevor sie sich in ihre Expeditionszelte zurückziehen und Ruhe im Camp einkehrt. Denn am nächsten Morgen warten bereits neue Prüfungen und Herausforderungen auf die Teams. Weitere Informationen und Anmeldungen unter **www.bmw-motorrad.com/gstrophy.**

Wenn Marco Polo heute noch leben würde, wäre er vermutlich auf einer BMW GS unterwegs. Kein anderes Motorrad ist besser geeignet für lange Reisen über Berg und Tal, durch heiße Wüsten und eisige Landschaften – oder sogar für ein Leben auf zwei Rädern. Keiner weiß dies besser als die Motorrad-Globetrotter. Sie durchqueren die entlegensten Regionen dieser Welt mit den Reiseenduros der Marke BMW auf der Suche nach spannenden Abenteuern, fremden Kulturen und dem **Gefühl von Freiheit.** Keiner erlebt die Freude am Fahren intensiver und niemand weiß besser als sie, was ein GS-Motorrad nach Tausenden von Kilometern am Limit zu leisten vermag. Die Weltenbummler, die hier zu Wort kommen, stehen stellvertretend für viele, viele andere.

GLOBETROTTER

Michael Martin, 1963 geboren, ist Forschungsreisender und Abenteurer, Autor und Fotograf, Weltenbummler und Motorradfan. Meist ist der Diplom-Geograf auf einer BMW GS in der ganzen Welt unterwegs. Besonders bekannt wurde Martin durch seine außergewöhnlichen Wüstenfotografien. Mit vielen dieser Bilder und noch mehr Geschichten im Gepäck tourt der Münchner noch bis Ende 2010 durch Deutschland, Österreich und die Schweiz. Das Buch zum Vortrag „30 Jahre Abenteuer“ ist im Frederking & Thaler-Verlag erhältlich. Mehr Infos unter **www.michael-martin.de**

„MEINE ROLLENDE OASE“

Herr Martin, „30 Jahre Abenteuer“ – „30 Jahre BMW GS“ – wie fällt Ihre Zwischenbilanz aus?
Die Hälfte dieser 30 Jahre war ich mit der GS unterwegs – sie wurde zu meiner rollenden Oase. Es waren meine spannendsten Reisen.

Sie haben unzählige Reisen hinter sich, viele davon mit einer BMW GS. Weshalb gerade mit dieser Maschine?
Die GS steht für Zuverlässigkeit, Robustheit und Fahrspaß. Sie ist perfekt für die unterschiedlichsten Anforderungen der Wüste – von Tausenden Kilometern auf Teer bis hin zu Dünenfahrten.

Sie sind so oft in Wüsten unterwegs. Was ist der Vorteil der GS bei solch extremen Temperaturen?
Die GS packt die Hitze so gut wie die Kälte. Auch bei 50 Grad Außentemperatur (!) und schwerster Piste überhitzt der Motor nicht. Auch bei minus 20 Grad springt die Maschine ohne Probleme an. Selbst Höhenlagen von über 5000 Metern und schlechten Sprit steckt die GS weg.

Was war Ihr extremstes Erlebnis mit einer GS?
Die Fahrt 2003 zum Kailash, dem heiligen Berg der Tibeter. Zwei Wochen in schwerem Gelände auf über 4000 Meter quer über das tibetische Hochplateau. Als dann die Eispyramide des Kailash am Westhorizont auftauchte, wusste ich, dass sich die Schinderei gelohnt hat.

Sie sind seit 30 Jahren unterwegs, seit 1992 mit dem Motorrad. Welche GS-Modelle haben Sie wohin begleitet?
Es ging 1991 los mit drei R 100 GS, 1994 dann mit einem auf der R 100 GS basierenden Gespann und einer R 1100 GS zu den Quellen des Nils, 1998 mit der R 1100 GS durch alle Wüsten Afrikas, 2000 bis 2004 mit der R 1150 GS durch die Wüsten der Erde und seit 2009 mit der R 1200 GS Adventure durch Eis- und Trockenwüsten.

Wohin führt Sie Ihre nächste Tour?
Das neue Projekt heißt Planet Wüste und vergleicht Eis- und Trockenwüste. In Island war ich schon, jetzt geht’s mit den Polarregionen im Norden weiter, dann eine Menge Trockenwüsten, zum Schluss die Polarregionen in der Antarktis.

„DAS BESTE ABENTEUER-MOTORRAD DER WELT“

Herr Pedersen, weshalb ist die GS das beste Motorrad für Ihre Reisen?
Ich bin gerade von einem 3-Monats-Trip zurückgekommen. Wir sind mit mehreren R 1200 GS von Seattle bis Feuerland gefahren – eine tolle Strecke, um den 30sten der GS zu feiern. Seit 1981 bin ich mit GS-Motorrädern unterwegs. In dieser langen Zeit habe ich kein vergleichbares Motorrad kennengelernt.

Was charakterisiert alle GS-Modelle?
Als ich 1981 Olga, meine R 80 G/S, gekauft habe, war sie dem Wettbewerb weit voraus – vor allem in Sachen Qualität – und bot so überhaupt erst die Möglichkeit, lange und abenteuerliche Motorradreisen zu bewältigen. Seitdem wurde die GS-Baureihe immer weiter entwickelt und war stets auf dem neusten Stand der Technik. Für mich ist die GS immer noch konkurrenzlos und das beste Adventure-Motorrad.

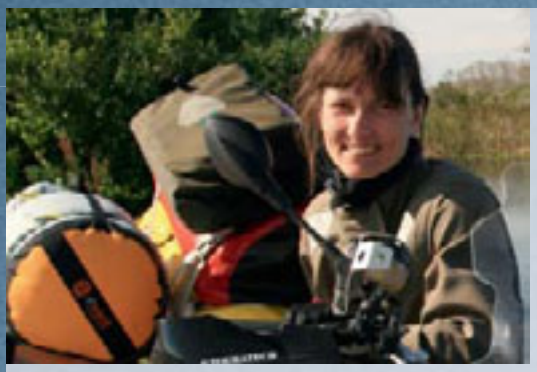
Was war das für ein Gefühl, als Sie Ihre Olga gegen eine R 1100 GS tauschten?
Ein trauriger Moment. Olga war mir stets eine treue und gute Begleiterin – bis sie dann 1993 ins BMW Museum kam. Ich habe mit dem Motorrad mehr erlebt als mit jedem Menschen in meinem Leben. Als ich dann die neue, rote R 1100 GS bekam, war ich erstaunt über ihre Agilität, Kraft und Technik. Das war eine neue Dimension von Fahren. Großartig.

Gibt es einen Moment auf der GS, der Ihnen rückblickend besonders in Erinnerung geblieben ist?
1988 durchquerte ich mit Olga den Darién Gap von Kolumbien bis Panama, 125 Kilometer in 20 Tagen. Ein Wahnsinns-Trip, nur Indianerwege, quer durch den tiefsten Urwald. Ich brach mir dabei die Hand und ein paar Rippen, hatte entzündete Beine von Insektenstichen und wurde von afrikanischen Killerbienen atta-

ckiert. In keiner dieser extremen Situationen hat mich Olga jemals im Stich gelassen. Das war entscheidend.

Es gibt wenige Orte, die Sie noch nicht bereist haben. Was würden Sie mit dem Motorrad noch gerne befahren?
Es gibt so vieles auf der Welt, das es noch zu entdecken gibt. Und ich werde auch wieder an Orte zurückkehren, die ich bereits vor langer Zeit besucht habe. Heute betrachte ich viele Dinge natürlich anders als auf meiner ersten Weltreise mit 27 Jahren. Die Zeiten haben sich geändert und ich mich natürlich auch. Manche ruhen sich aus auf ihren Lorbeeren, ich lebe lieber den Moment und lasse mich von jedem neuen Trip überraschen. Ride safe, ride far!

Helge Pedersen gehört sicherlich zu den extremsten GS-Fahrern der Welt. Seit 1981 hat er mehr als 100 Länder mit verschiedenen GS-Modellen bereist und dabei fast zwei Millionen Kilometer zurückgelegt. Seine Erlebnisse hat er unter anderem im Standardwerk für Abenteuerreisende, „10 Years on 2 Wheels“, zusammengefasst (Das Buch wird momentan überarbeitet und ist ab Juni in einer neuen Auflage erhältlich). Auf der Reise hat Pedersen nicht nur Karen, die Liebe seines Lebens, kennengelernt, sondern auch sein Hobby zum Beruf gemacht. Der Norweger lebt heute in den USA und bietet Abenteuer-Motorradreisen in touristisch noch wenig erschlossene Regionen der Welt an. Außerdem produziert der Bildjournalist Reise- und Ratgeber-DVDs. **www.globeriders.com**



Doris Wiedemann, 1967 in München geboren, fährt seit 15 Jahren allein mit dem Motorrad durch die Welt. Mit ihrer ersten GS, einer BMW R 100 GS Paris-Dakar, fuhr sie in Nordeuropa, Australien und durch Afrika. Bei der Taiga-Tour 2001 standen Russland, Korea und Japan auf dem Programm. Vier Jahre später ging es mit einer von Touratech modifizierten BMW F 650 GS Dakar durch die Mongolei bis nach China. Die jüngste, spektakuläre Reise führte die Abenteuerin mit einer BMW F 800 GS vom südlichsten Punkt des US-Festlands in Key West Florida bis an die Nordküste Alaskas. Mitten im Winter fuhr sie als erste Frau mit dem Motorrad über den Dalton Highway nach Prudhoe Bay. Nach den beiden Büchern „Taiga Tour“ und „Unterwegs zum roten Drachen“ erscheint im Herbst das Buch „Winterreise nach Alaska“. **www.doris-wiedemann.de**

„EINGESPIELTES TEAM“

Frau Wiedemann, eine GS ist oftmals Ihr einziger Begleiter auf den langen Reisen. Was ist das Besondere an ihr?
Meine GS-Modelle sind immer für mich da. Als treue Freundinnen – zu Hause ebenso wie in der großen, weiten Welt. Und wenn sie mal eine kleine Panne haben, beispielsweise einen Platten, dann nur, weil nette Menschen in der Nähe sind, die ich unbedingt kennenlernen sollte …

Welche Momente sind Ihnen im Zusammenhang mit Ihren GS in Erinnerung geblieben?
Wenn ich den Anlasser drücke und sich das Motorrad leicht schüttelt beim Anspringen - und dann die erste Kurve, wenn ein ganzer Tag voller Kilometer vor mir liegt ...
... oder meine erste Begegnung mit einer schwarz-gelben R 100 GS 1990 in den USA ...
... oder in Australien, wo ich mit meiner eigenen GS die ersten Wüsten durchquert habe ...
... oder in Afrika, als ich zwei Stunden brauchte, um meine Maschine wieder aufzustellen ...
... oder in China, als mich ein Motorradfahrer von der Straße abdrängte, weil er einmal eine echte BMW sehen wollte ...
... oder in Alaska, als die GS mich auch bei Temperaturen unter minus 30 Grad nicht im Stich gelassen hat ...
... oder gestern, als ich mit ihr in den Frühling gestartet bin.

Die GS wird 30 – was wünschen Sie ihr?
Dass sie auch weiterhin zahlreichen Motorradfahrern viele tolle Reise-Erlebnisse schenkt – und mir noch viele schöne Touren mit ihr!

„HERVORRAGENDE SYMBIOSE“

Herzlichen Glückwunsch, Herr Schwarz, Touratech feiert 20-jähriges, die BMW GS 30-jähriges Jubiläum. Was wünschen Sie beiden?
Ich wünsche der GS als auch Touratech noch viele neue Modelle und noch viele Kunden, die mit diesen Motorrädern die Welt und deren Menschen erleben.

Was ist das Besondere an den BMW GS-Modellen?
Es ist die Genialität dieser Modelle, vernünftig auf schlechten Pisten und auf guten Straßen unterwegs sein zu können und das noch gepaart mit einer beispiellosen Langstreckentauglichkeit.

Namibia, Südostasien, von Kanada nach Mexiko – Sie sind viel mit den BMW GS und Ihrem Zubehör unterwegs. Wie wichtig ist die praktische Erfahrung bei der Entwicklung und Erprobung?
Erst auf solchen Reisen können wir die Praxistauglichkeit unserer Produkte erkennen und natürlich auch noch Änderungen vor dem Serienstart einbringen.

Wie stellt sich die Zusammenarbeit mit BMW dar?
Diese Zusammenarbeit sehe ich als eine Symbiose zweier Hersteller an, die hervorragend klappt. Dies nicht nur in der Produktion, sondern schon in der Entwicklungsphase und bis hin zu gemeinsamen Marketingaktivitäten. Ich bin damit mehr als zufrieden.

Ein Alukoffer und ein beleuchteter Fahrradtacho sind die ersten Produkte, die **Herbert Schwarz** zusammenbastelt. Ein paar Jahre später gründet der leidenschaftliche Motorradfahrer **Touratech.** Erstes Produkt der Firma für Motorradausrüstung ist IMO, ein elektronischer Reisecomputer. Es folgen ein Aluminiumkoffer und immer neue Produkte, die vor allem aus der Erfahrung vieler Tausend Reisekilometer der Firmengründer mit BMW GS-Modellen entstehen. Der Roadbookhalter RB-TT ist dabei, als BMW 1999 die Rallye Paris–Dakar gewinnt. Mittlerweile bietet Touratech für jede neue BMW Enduro eine breite Palette an Zubehör sowie spezielle Umbauten an. Zudem veröffentlicht Touratech eigene Reiseberichte und ist mit einem eigenen Team im Endurosport aktiv. **www.touratech.com**

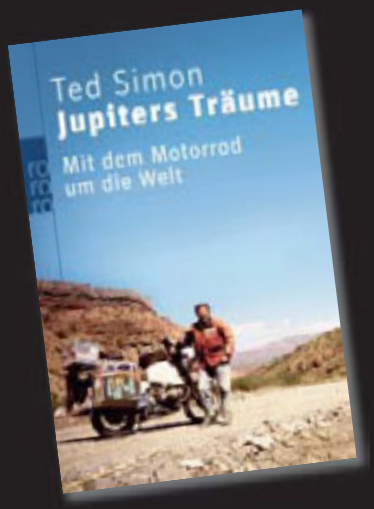
LONG WAY ROUND LONG WAY DOWN

Zwei der bekanntesten Motorrad-Fernreisen wurden von Ewan McGregor und Charley Boorman unternommen. Die beiden Schauspieler vertrauten beide Male auf BMW GS-Modelle: auf dem „Long Way Round“ 2004 von London nach New York auf zwei R 1150 GS Adventure und auf dem „Long Way Down“ 2007 von Schottland nach Südafrika auf zwei R 1200 GS Adventure.

Die Reisen, die von einem Filmteam und einem Versorgungsfahrzeug begleitet wurden, erregten auch wegen der Popularität der beiden Fahrer weltweite Aufmerksamkeit. Der schottische Schauspieler Ewan McGregor hat in zahlreichen Hollywoodfilmen mitgespielt, unter anderem in „Illuminati“ und als Obi-Wan Kenobi in „Star Wars I–III“. Auch Boorman stand bereits mit sechs Jahren vor der Kamera.

Beim „Long Way Round“ fuhren die beiden 30.395 Kilometer in 115 Tagen, wobei sie erst Europa, dann Russland und abschließend die USA durchquerten. „Erstaunlich“ nannte McGregor die Leistung der vollbepackten BMW GS. So sei sie selbst mit minderwertigem Benzin „einfach weitergetuckert“. Überzeugt von den Allround-Eigenschaften der BMW GS entschieden sich die beiden auch auf ihrer zweiten Weltreise für die Motorräder aus Bayern. Auf zwei BMW R 1200 GS Adventure verlief auch die Reise „Long Way Down“ – abgesehen von kleineren technischen Pannen – erfolgreich: Nach knapp 25.000 Kilometern erreichten McGregor und Boorman Kapstadt. Wie schon bei der ersten Tour, waren sie auch diesmal als UNICEF-Botschafter unterwegs.

Aus beiden Weltreisen resultieren spannende und ereignisreiche Reisebücher und Filme über fremde Kulturen, Freundschaft und das Abenteuer, lange mit dem Motorrad on- und offroad unterwegs zu sein. Der britische Sender BBC strahlte die Erlebnisse von McGregor und Boorman in einer zehnteiligen Dokumentarserie aus, die in zahlreichen Ländern weltweit zu empfangen war. Boorman nahm 2006 auf einer BMW an der Rallye Dakar teil. Aus diesem Abenteuer entstand die TV-Serie „Race to Dakar“. Bücher und DVDs sind unter **www.lwdstore.com** erhältlich.



ZWEI MAL UM DIE WELT

"It was going to be the journey of a lifetime, a journey that millions dream of and never make, and I wanted to do justice to all those dreams."

McGregor und Boorman nannten ihn die Inspiration zu ihrer Motorradreise: Ted Simon, Jahrgang 1931, wurde durch das Buch „Jupiters Fahrt" weltbekannt. In diesem beschreibt der Journalist seine vierjährige Weltumrundung, zu der er 1973 mit einer Triumph Tiger 500 startet. 28 Jahre später, im Alter von 70 Jahren, bricht Simon zu seiner zweiten Motorrad-Weltreise auf: Mit einer BMW R 80 GS fährt er die gleiche Strecke noch einmal – und ist von vielen Entwicklungen wie dem Bevölkerungszuwachs und der Ausbreitung der westlichen Kultur enttäuscht. In „Jupiters Träume" sind die Erlebnisse der zweiten Weltreise nachzulesen.
www.jupitalia.com

PRESSESTIMMEN

„Die neue GS ist ein richtiges Geschenk: ein mittelgroßer Abenteuersportler mit den Qualitäten einer Geländeenduro und dem Komfort eines Weltklasse-Tourers."

Motorcyclist (USA) über die F 800 GS, 06/2008

„Schon an der 1150er hat sich die Konkurrenz die Zähne ausgebissen. **Wenn die 1200er hält, was sie verspricht,** können Varadero und Co. einpacken." MO (D), 02/2004

„Dem Strich auf der Landkarte kann man jetzt auf **Straße und Gelände** gleich schnell nachfahren." Autorevue (A) über die R 80 G/S, 10/1980

„Das neue Fahrwerk ist ebenso **beeindruckend** wie der bärenstarke Motor." PS (D) über die R 100 GS, 10/1987

„Ein Boxer für alle Fälle."

Motorcyclist (USA) über die R 1100 GS, 08/1994

„Diese BMW hat das Zeug zum **Siegertyp.** Oder zum Kumpel, der durch dick und dünn trägt."

Motorrad (D) über die F 650 GS Dakar, 03/2000

„Die Stärke der BMW R 1200 GS sind **kurvige, gepflasterte Straßen**, ihr Zustand spielt keine Rolle."

RoadRUNNER (USA), 03/2008

BMW Motorrad

30 Jahre GS

Freude am Fahren

30 YEARS GS
UNSTOPPABLE

DU SCHREIBST MIT MIR GESCHICHTE.

Dieses Mal waren wir einfach unaufhaltsam. Nach dem Sturz auf der ersten Etappe dachte ich: Die Rallye ist gelaufen, wir schaffen es nie bis Dakar. Aber Du hast mich sicher durch die Wüste geführt – und zum Sieg. Mit Deiner Kraft und Deiner Ausdauer.
Gaston Rahier und seine BMW R 80 G/S „Dakar“, 1985

Schreibe dein Kapitel der Legende GS. www.bmw-motorrad.com/30jahregs

THANK YOU GS.

BMW Motorrad

30 Jahre GS
Sondermodelle

Freude am Fahren

R 80 G/S „PARIS DAKAR“, 1984

R 1200 GS „30 YEARS GS“, 2010

MIT DER LEGENDE FORTFAHREN.

30 JAHRE GS SONDERMODELLE.
UNSTOPPABLE ENDURO.

0 11 999 290 10 1 2010