



2

sucht und auch mal ein wenig forscher am Gas dreht, ohne direkt an die Grenzen des Fahrwerks zu gelangen. Einher geht dies natürlich auch mit einem Plus an Bodenfreiheit und einem Plus an Sitzhöhe (855 bis 880 mm), wobei optional ab Werk sogar eine Tieferlegung auf 820 mm angedacht ist. Dazu gibt es vorn auch weiterhin die stabile 43er Upside-down-Telegabel, die neuerdings jedoch vom KTM-Hoflieferanten White Power gestellt wird.

Die Farben der Saison 2013 sind ein mattes Grün (Kalamata), ein freundliches Blau (Cordobablau) und das bekannte Alpinaweiß. Auf die schicken Sondermodelle wie »Triple Black« und »Trophy« muss man zunächst verzichten.

Zu den weiteren Pflegemaßnahmen, die beiden Modellen zuteil werden, gehören das moderner gestylte Cockpit (neue Ziffernblätter und ein Plus an Infos), kompaktere Lenkerschalter (kabellos mit aufgeklebten Leiterbahnen), rauchgraue Blinker und LED-Rücklichter, sowie ein jetzt serienmäßig installiertes ABS. Letzteres entspricht der jüngsten Bosch-Generation, ist weiterhin abschaltbar und soll in Sachen Regelkomfort und Güte noch



3

1 Die neue F 700 GS wird erwachsen und trägt jetzt eine Doppelscheibe im Vorderrad zur Schau. 2 Die F 800 GS baut nun im Bereich der Verkleidung vorn etwas breiter, damit die Knie nicht mehr so hart am Rahmen anliegen. 3 Optional gibt es jetzt ESA und Antischlupf und die kompakteren Schaltereinheiten scheinen auf dem Vormarsch zu sein.

rung zwischen der 700er und 800er bleibt weiterhin bestehen. Die kleine F gibt es nach wie vor mit 19-Zoll Vorderrad, 41er Telegabel, Gussrädern, kürzeren Federwegen (180/170 mm) und niedriger Sitzhöhe (850 bis 880 mm) für die mehr urbane Mobilität. Allerdings fährt sie jetzt vorn serienmäßig eine zweite Brems Scheibe spazieren, erhält ein größeres Windschild und frische Farben (rot, grau & silber).

Der F 800 GS bleibt es weiter vorbehalten, den Enduristen und Abenteurer anzusprechen, der mit Speichenrädern, 21-Zoll-Vorderrad und langen Federwegen (230/215 mm) gern mal das Weite

eins draufsetzen.

Noch interessanter indes ist das jetzt optional erhältliche elektronisch einstellbare Fahrwerk (ESA) und die automatische Stabilitätskontrolle (ASC) – gemeint ist der Antischlupf. Die elektronische Fahrwerks-Anpassung bezieht sich jedoch nur auf das hintere Federbein und da auch nur auf die Zugstufendämpfung. Hier hat man also während der Fahrt die Wahl – wie bei der großen GS auch – zwischen »Comfort, Normal und Sport«, während die Feder hinten über einen modifizierten Handknopf jetzt leichter verstellbar sein soll.

Wer ganz genau hingeschaut hat, dem dürften natürlich auch aufgefallen sein, dass die Verkleidungen im vorderen Kühlerbereich etwas schwungvoller und dynamischer daher kommen. BMW spricht hier von einem »maskulineren Auftritt« und will damit zum Ausdruck bringen, dass die Verkleidung vorn ein wenig in die Breite gegangen ist und der Schnabel

etwas wuchtiger daher kommt. Erwähnenswert ist sicherlich auch, dass der optional erhältliche Hauptständer mit einer geänderten Geometrie aufwartet. Er ist in der Tat nicht nur einen Tick besser zugänglich, mit ihm lässt sich die F auch spürbar einfacher aufbocken.

Preislich tut sich bei diesen F-Modellen hingegen erstaunlich wenig – im Gegenteil: Die neuen Modelle sind sogar preiswerter als die Vorgänger, wenn diese mit ABS geordert wurden. So steht die neue F 700 GS für 8.750 Euro inklusive ABS ab September im Handel (alte F 650 GS mit ABS: 8.810 Euro), die F 800 GS für 10.750 Euro (Vorgänger 10.860 Euro). Als Extras sind das ESA für 290 Euro, der Antischlupf für 300 und die Tieferlegung für 182 Euro zu haben. *Till Kohlmeier*

TECHNISCHE DATEN

BMW F 700/ 800 GS

Motor:

Flüssigkeitsgekühlter Reihenzweizylinder, 798 ccm, vier Ventile je Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen, Schlepphebel, Trockensumpfschmierung, Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, G-Kat
Leistung: 75/85 PS bei 7.300 /7.500 /min
Drehmoment: 77/83 Nm 5.500/5.750 /min

Kraftübertragung:

mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Hinterrad-antrieb über O-Ring-Kette

Fahrwerk:

Stahl-Gitterrohrrahmen mit geschraubtem Heck, vorn Telegabel 41 mm / Upside-down-Gabel Ø 43 mm, nicht einstellbar, hinten Zentralfederbein, Federbasis und Zugstufendämpfung einstellbar, Federwege vorn 180/230 mm, hinten 170/215 mm

Räder/Bremsen:

Gussräder v./h. 2.50 x 19/3.50 x 17
Speichenräder 2.15 x 21/4.25 x 17
Reifengröße vorn 110/80 R 19 / 90/90 R21, hinten 140/80 R 17/150/70 R 17, vorn Doppelscheibe, Ø 300 mm mit Doppelkolben-Schwimmsätteln, hi. Einzelscheibe Ø 265 mm mit Einkolben-Schwimmsattel, ABS

Maße/Gewichte:

Radstand 1.562/1.578 mm, Lenkkopfwinkel 64 Grad, Nachlauf 95/117 mm, Leergewicht 209/214 kg, zul. Gesamtgewicht 436/444 kg, Sitzhöhe 820-790/ 880-850 mm, Tank 16 Liter, Super

Preise/Garantie/Inspektion:

F 700 GS	8.750 Euro
F 800 GS	10.750 Euro

2 Jahre, 1.000 km, dann alle 10.000 km