



BMW G650GS: Ritt auf dem gut erzogenen Gaul. Sieht ordentlich aus, kostet nicht die Welt und gibt sich mit wenig Heu, pardon Benzin, zufrieden.

# Einzylinder-Comeback

Text: Daniel Riesen  
Bilder: Michael Föhn, Werk

**Die Einzylinder-GS von BMW, heute G 650 GS genannt, ist seit jeher ein Einsteiger-Motorrad. Das ist auch heute wieder so, und doch kann die G viel mehr, als bloss Novizen nicht zu erschrecken.**

Keine Regel ohne gelegentliche Ausnahme. So gab es im Sport immer wieder, wenn auch selten, Fälle erfolgreicher Comebacks, obschon der Spruch genau in diesem Feld erfunden wurde: «They never come back», ein (erfolgreicher) Rücktritt vom altershalben Rücktritt gelingt fast nie. Doch BMW versucht. Die Firma, die laufend mit technischer Innovation und stürmischem Modell-Fortschritt Schlagzeilen macht, holt eine Pensionärin aus dem Ruhestand: die Einzylinder-GS. Bis 2007 stand sie sieben Jahre im BMW-Programm, dann wurde sie durch die Zweizylinder-GS ersetzt. Diese Twin-GS mit

800 cm<sup>3</sup> behielt aber aus psychologischen Gründen (kleine Zahl = nicht zu viel Respekt) den Namen F 650 GS – während die F 800 GS vom Gesamtkonzept ein ganz anderes Kaliber ist.

**Die Rückkehr in der Schweiz schon letztes Jahr**  
Bereits letztes Jahr fand die Einzylinder-GS in alter Form den Weg zurück in die BMW-Modellpalette, aber nur in den ganz unterschiedlichen Märkten Spanien und Schweiz. Das lief offenbar nicht allzu schlecht (knapp 100 Verkäufe in CH), so dass einer vor allem optisch modernisierten Version nichts

mehr im Weg stand. Voilà, fertig ist die neue BMW G 650 GS. Vor allem das Gesicht ist neu, immer noch mit Schnabel, aber mit asymmetrischem Scheinwerfer statt des etwas knuddlig-altbackenen der Vorläuferin. Insgesamt kantiger, ein bisschen rassistischer der Auftritt. Jedenfalls macht sie an, ausprobiert zu werden, selbst an einem feucht-kalten Dezember-Tag. Angenehm der Sitzplatz, breit und satt gepolstert. Man kann sich vorstellen, darauf auch lange Tagesetappen locker abzureiten. Die breite Standard-Sitzbank, kombiniert mit dem im Vergleich zu einem «Strässler» längeren

Federelementen und dem grösseren 19-Zoll-Vorderrad erschweren allerdings den Bodenkontakt – Leute unter 165 cm werden sich für die tiefere Sitzbank (als Sonderausstattung ab Werk) entscheiden. Für Grossgewachsene gibts im Gegenzug eine höhere Sitzbank.

**Reise-Enduros sind nicht klein**  
Die kleinste der BMW-GS-Familie ist also gar nicht so klein, das sind Reise-Enduros eben nie. Übrigens misst BMW der Geländetauglichkeit weniger Gewicht bei als zuvor und verzichtet auf Speichenräder – zum Einsatz kommen

## AUF EINEN BLICK

BMW G 650 GS	
In der Stadt	★★★★★
Auf grosser Tour	★★★★★
Sportlich fahren	★★★★★
Zu zweit unterwegs	★★★★★
Emotionen	★★★★★

Daniel Riesen, vielseitig wie die kleine GS



## Fazit

Die Kleinste in der GS-Familie ist kein Temperament-Bündel. Doch sie glänzt mit Qualitäten wie Vielseitigkeit, Komfort und guter Ausstattung. Zumal bei dem Preis.

## LEISTUNG UND DREHMOMENT

**Werte nach DIN**  
• max. Leistung  
46 PS (33,5 kW) bei 7400/min  
max. Drehmoment  
52 Nm () bei 5400/min

Daten gemessen auf:  
Rollenprüfstand Dynojet 250  
Exclusive Imports Maag, 8427 Rorbas

## AUF DER ROLLE

Obschon noch nicht eingefahren, bringt der Einzylinder die versprochene Leistung, die knapp 46 PS am Hinterrad dürften rund 50 an der Kupplung entsprechen. Die Drehmomentkurve verläuft ohne Überraschungen. Der Motor läuft über den ganzen Bereich relativ mager, mit ein Grund für den bekanntermassen geringen Durst des BMW-Einzylinders.

★★★★★

nun leichtere Gussräder, die auch etwas breiter sind (110 und 140 statt 100 und 130 mm). Eher klein sind Motorhubraum und -leistung. Milde 48 PS erreicht der flüssigkeitsgekühlte, in China hergestellte Einzylinder. Bei einem Gewicht vollgetankt von lediglich 192 und dank kurzer Übersetzung bleibt genügend Temperament für all jene, die nicht bei jedem Gasstoss eine Adrenalinausschüttung wollen.

Der 652-cm<sup>3</sup>-Single lässt sich angenehm fahren, tieftourig und mit massigen Lastwechseln ans Gas nehmen. Etwas rau sind seine Reaktionen aufs Schliessen des Gasgriffs, an die deutliche Bremswirkung (anders als ein Vierzylinder ähnlicher Grösse) gewöhnt man sich nach einigen Kilometern. Der Motor ist für einen Single recht drehzahlfreudig, vibriert bei höheren Drehzahlen indes ordentlich. Nach langen Vollgas-Autobahnetappen dürften die Füsse noch lange kribbeln...

sich easy, wenngleich sie kein Wiesel ist – zu viel Kurvengierigkeit wäre bei einem Teil der anvisierten Kundschaft – Neulinge eben – auch gar nicht willkommen. Bei der Fahrweise, die bei winterlichen Temperaturen möglich ist, zeigten die komfortablen Federelemente keine Schwächen, auch die Gabel beim Bremsen im ABS-Regelbereich nicht. Eher merkwürdig, dass sich zwar die Griffweite am Kupplungshebel einstellen lässt, am ergonomisch wichtigeren Bremshebel aber nicht.

## Gut ausgerüstet

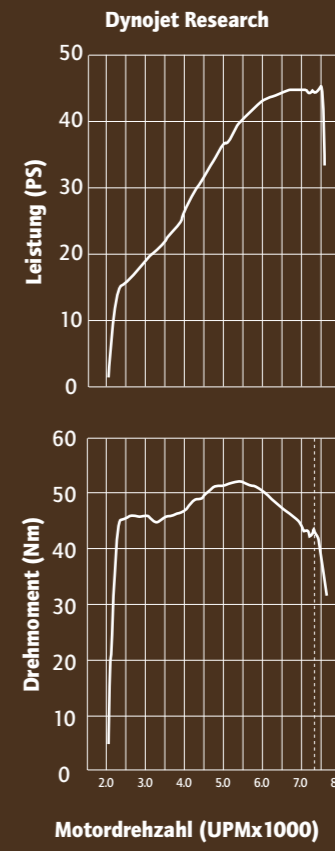
Bei der Ausstattung spart BMW ansonsten nicht, siehe Gepäckbrücke, siehe ABS und Stahlflexleitungen, und die Griffheizung gibts zum Preis von grad noch unter 10000 Franken auch schon. Den niedrigen Preis für die günstigste BMW macht das einfache Grundkonzept mit Einzylindermotor und Stahlrohrrahmen möglich. Günstig, vielseitig, optisch aufgefrischt, so stehen die Zeichen für ein erfolgreiches Comeback der Einzylinder-GS gar nicht schlecht. ■

## Der Motor ist ein Klopfen

Rau ist auch der Ton, er ähnelt einem Dieseltriebwerk. «Ich würde einen TDI-Kleber anbringen», scherzt Prüfstand-Experte Dani Maag spontan. Und er witzelt gleich weiter: «Oje, habe ich das Kupplungskabel verrissen?» Der geringe Widerstand am Kupplungshebel ist für alle, die nicht über Danis Pranken verfügen, durchaus ein Pluspunkt. Die leichtgängige Kupplung, das problemlose 5-Gang-Getriebe, der grosse Lenkeinschlag für enge Wendemanöver, die aufrechte Sitzposition, das geringe Fahrzeuggewicht, all dies gefällt Lernenden ebenso wie Leuten auf Reisen, wo man etwa mal in unerwarteten Situationen kommt. Gleichermassen kommt diese Umgänglichkeit im Alltag gelegen. Wie auch die geräumige Gepäckbrücke. Die BMW G 650 GS bereitet bei aller Nützlichkeit auch Fahrspass. Sie fährt



Sparen beim Bremsen: Nur eine Scheibe, deshalb benötigt volle Verzögerung etwas Handkraft. Das ABS ist im günstigsten Preis aber inbegriffen.



## TECHNISCHE DATEN

### BMW G 650 GS

**Antrieb**  
Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder. Zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen (DOHC), vier Ventile. Digitales Motormanagement mit Saugrohrinspritzung. Digitale Transistorzündung. Nassumpfschmierung. Elektrostarter. Zahnradprimärtrieb, per Seilzug betätigte Mehrscheiben-Nasskupplung, Fünfganggetriebe. Endantrieb Kette.

Bohrung x Hub	100 x 83 mm
Hubraum	652 cm <sup>3</sup>
Drosselklappen-ø	43 mm
Verdichtungsverhältnis	11,5:1

Leistung	
max. Leistung	48 PS (35 kW)
bei	6500/min
max. Drehmoment	6,1 mkg (60 Nm)
bei	5000/min

**Fahrwerk, Räder**  
Stahl-Rückgratrahmen. 41-mm-Telegabel. Zweiarml-Stahlschwinge, Zentralfederbein, in der Vorspannung einstellbar. Federweg vorn/hinten: 170/165 mm. Alugussräder, Reifen Metzeler Tourance, Dimensionen 110/80-19, 140/80-17.

**Bremsen**  
Abschaltbares ABS. 300-mm-Einscheibenbremse vorn, Zweikolbenzange. Hinten 240-mm-Einscheibenbremse, Einkolbenzange.

Abmessungen und Gewichte	
Radstand	1477 mm
Lenkkopfwinkel	62°
Nachlauf	113 mm
Sitzhöhe	780 mm
Tankinhalt	14 l
Gew. fahrfertig vollgetankt	192 kg

**Preise, Farben**  
Fr. 9900.– inkl. NK u. MWST. Erhältlich ab Mitte März in Weiss und Orange.

**Info**  
BMW Motorrad, 8157 Dielsdorf, Tel 058 269 11 11

[www.bmw-motorrad.ch](http://www.bmw-motorrad.ch)



Übersichtliche Anzeigen, wenn im Falle des Drehzahlmesser-Balkendiagramms auch ziemlich klein. Links unten der Zweistufen-Schalter für die optionalen Heizgriffe.