

Tabelle 1

<b>Vergleich R 1300 GS - R 1250 GS</b>				2.Juni 2024 - Christoph Dimter - cede51.de
	<b>Max</b>	<b>R 1300 GS</b>	<b>R 1250 GS</b>	
<b>Motor</b>				
Drehmoment, auch bei niedrigen Drehzahlen	40	40	36	Drehmoment, das A und O für ruhiges, kraftvolles, drehzahlreduziertes und verbrauchsgünstiges Fahren
Beschleunigung	30	26	25	Kann wichtig sein, macht manchmal Spaß, ist aber zweitrangig
Topspeed	10	8	7	Nur in Verbindung mit reduzierter Drehzahl bei 3/4 Topspeed interessant
Verbrauch	30	30	30	Ziemlich eindrucksvoll, wenn man den Motor sinnvoll nutzt: 4,5l/100km: 1250 GS - 4,6l/100km: 1300 GS
Ansprech-, Lastwechselverhalten	30	30	28	Sehr eindrucksvoll, wie die 1300er aus niedrigsten Drehzahlen sauber und sanft das Gas annimmt. In allen Drehzahlbereichen Ansprech- und Lastwechselverhalten untadelig.
Mechanisch akustische Laufruhe	30	9	12	Das begleitet Dich praktisch immer: Die 1250er ist bereits ein „Klapper- und Schepperladen“, wird aber von der 1300er locker überboten. Daß man wagt, so etwas zu verkaufen...
Schalldämpferakustik	20	7	14	Ziemlich peinlich, was die Neuentwicklung 1300 GS hier von sich gibt.
Startverhalten	10	7	7	Gilt für beide: Wenn sie starten, alles gut - allerdings will bei beiden immer wieder mal der Anlasser mehrfach betätigt werden, bevor er überhaupt seine Arbeit aufnimmt!
<b>Summe</b>	<b>200</b>	<b>157</b>	<b>159</b>	
<b>Getriebe</b>				
Kupplung	20	15	15	Bei beiden unauffällig
Schaltung	30	15	15	Es gibt Getriebe mit geringeren Schaltkräften, geringerer Geräuschentwicklung und kürzeren Schaltwegen...
Getriebeabstufung	15	14	12	Gut: 4. und 5. Gang bei der 1300er etwas länger
Quickshifter	20	15	10	Die 13er hat mich zum Quickshift-Freund gedreht
Zug-, Schubbrasseln	30	5	10	Geht's noch, BMW? Die mechanischen Zug- und Schubbrasselgeräusche von Getriebe und Restantriebsstrang, angeregt durch die Drehungleichförmigkeit des schärferen 13er-Motors mit härterer Verbrennung in Verbindung mit jetzt wieder geradverzahntem Getriebe, sind in dieser Preisklasse ein echtes Armutzeugnis!
Getriebeheulen	15	5	10	Auch hier war die 1250er mit schrägverzahntem Getriebe mindestens eine Klasse leiser!
<b>Summe</b>	<b>130</b>	<b>69</b>	<b>72</b>	
<b>Fahrwerk</b>				
Handlichkeit	30	28	20	Ein deutlicher Fortschritt bei der 1300er / Dynamisches Fahren deutlich verbessert
Stabilität Kurvenfahrt	20	18	14	Rollt wie auf Schienen um jede Art von Ecke, die 13. Bei der 1250 hab' ich mich immer wieder mal bei Korrekturen entdeckt.
Lenkverhalten	20	18	12	Leichtgängig, zielgenau, deutlich verbessert gegenüber der 1250.
Rückmeldung	15	14	10	Ich hatte nie Probleme mit der Rückmeldung bei der 1250, die 1300 zeigt jetzt aber, um wieviel man das verbessern kann.
Schräglagenfreiheit	30	30	28	Spätestens, wenn die 13 ganz sanft aufsetzt, bin ich auch „am Ende“
Geradeauslauf	15	14	8	Schon im Neuzustand hatte ich bei der 1250 immer wieder das Gefühl, bei Geradeausfahrt leicht korrigieren zu müssen - ist bei der 13 komplett OK.
Abstimmung Front	15	14	11	Aus der bei sportlichem Fahren etwas indifferenten Front und dem fluffig weichen Heck der 1250 sind bei der 13 zwei sauber definierte Elemente entstanden.
Abstimmung Heck	15	14	11	Dito
Einstellmöglichkeiten	15	15	11	Bei gewähltem Zusatzpaket bietet die 13 jede Menge Einstellmöglichkeiten
Federungskomfort	15	12	15	Der Komfortdämpfer 1250 wurde bei der 13 etwas in Richtung Allroundsportler verschoben
Soziusbetrieb	10	8	10	Leichte Komforteinbußen bei der 13 bzgl. Platzangebot und Plüschsessel für den Sozius.
<b>Summe</b>	<b>200</b>	<b>185</b>	<b>150</b>	
<b>Bremse</b>				
Initialbremsbiss	20	10	18	Ein schlechter Witz bei der 13: Sportbremse! Die Hayes-Bremse der 1250 konnte gefühlt alles besser!
Bremswirkung	30	22	25	13: Nur hohe Handkraft ergibt akzeptable Wirkung - auch hier Vorteil für die 1250!
Bremsstabilität	20	19	16	13: Vermittelt enorme Stabilität bei heftigen Bremsmanövern
ABS-Funktion	20	19	17	13: Extrem feinfühliges ABS-Funktion bei der 13 - Subjektiv gefühlt setzt das ABS deutlich vor der Grenze zum Blockieren ein...
Aufstellmoment beim Bremsen	10	10	8	Sehr eindrucksvoll: ABS-Bremsung unter relativ hoher Schräglage bei gefühlt null Aufstellmoment.
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>80</b>	<b>84</b>	
<b>Alltag</b>				
Ergonomie Fahrer	30	28	28	Sehr gut bei beiden. Entsprechend dem sportlicheren Charakter der 13 auch die Ergonomie
Ergonomie Sozius	15	12	15	13: Sportplatz / 1250: Komfortplatz
Windschutz	20	15	15	Gemessen an den relativ kleinen Scheiben bei beiden: Gut!
Licht	15	15	13	Geschätzt auf Basis vieler sogenannter Testberichte...
Ausstattung Serie	15	15	13	Vorteil 13
Ausstattungsöglichkeiten	20	20	15	Sehr beeindruckend, was an Zusatzausstattung (für viel Geld) geordert werden kann
Allg. Handhabung/Wartung	15	14	12	13: Erleichtertes Rangieren und Auf-Absteigen bei Absenkautomatik.
Fzg.-Gewicht vollgetankt	15	10	9	1300, 12kg weniger?! Klar, splitternackt...
Gepäckunterbringung	10	7	7	Wer die hübschen und praktischen, aber bleischweren und sündhaft teuren Koffer und das monströse Topcase nicht bezahlen will, muß sich mit vor allem designtechnisch wenig ausgegorenen Lösungen anfreunden.
Zuladung	15	11	10	

	Reichweite	15	10	11	...kann man lassen - oder auf die Adventure warten...
	Verarbeitung	20	9	10	Allein die farbigen offenen Kabelenden an allen Ecken oder die peinlich umwickelten Kabel für die Spiegelwarner: Schande über Euch!
	Lenkerschlagen	10	9	9	Bei beiden nur durch Provozieren im Ansatz möglich
	Assistenzsysteme Angebot	15	15	9	Kein Wunder, wir machen überall Haken hin...
	Assistenzsysteme Funktion	10	6	6	Mal geht das nicht, mal geht jenes nicht - BMW halt...
	<b>Summe</b>	<b>240</b>	<b>196</b>	<b>182</b>	
<b>Kommunikationssystem</b>					
<b>1300: CRN vs 1250: Garmin</b>					
<b>Nav6</b>					
	Bedienung/Übersichtlichkeit	10	9	5	CRN: Ein echter Fortschritt mit intelligenten Funktionen ( laut/leise - nächstes Lied und ähnliche Funktionen auf individuellen Wunsch schnell erreichbar)
	Stabilität Funktion	15	8	5	Nie wieder Garmin!
	Navigation	15	14	12	CRN: Nahe am Optimum
	Gesamtsystem	20	19	10	CRN: Viele der Garminprobleme clever gelöst
	<b>Summe</b>	<b>60</b>	<b>50</b>	<b>32</b>	
<b>Kosten</b>					
	Fahrzeugpreis	30	17	15	Nackig OK, aber wer will schon nackig?
	Garantie	15	6	6	Da hat die Konkurrenz schon deutlich mehr zu bieten!
	Inspektionskosten	15	8	8	Was BMW hier verrechnet, können wir zu 80% selbst erledigen - geht aber nicht ohne Stempel...
	Unterhaltskosten	10	5	5	Es war schon immer etwas teurer...
	<b>Summe</b>	<b>70</b>	<b>36</b>	<b>34</b>	
	<b>GESAMTWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>773</b>	<b>713</b>	