



ABENTEUER NACH

Nicht nur nach Feierabend in der späten Sonne machen die drei großen Reiseenduros eine gute Figur. Vom Konzept her können sie ideale Motorräder sein, mit denen sich der Alltag ebenso meistern läßt wie der Urlaub mitsamt unbefestigten Abenteuerpfaden



ENDURO-VERGLEICHSTEST: Sie nennen sich Touren-, Reise- oder Abenteuer-Enduros. Doch in der Wüste und auf fernen Gipfeln trifft man sie nur selten an, denn über 95 Prozent aller Endurofahrer bewegen ihre Maschinen lediglich auf Asphalt. Winni Scheibe hat sich mit

FEIERABEND

der BMW R 80 GS, der Honda XRV 650 Africa Twin und der Yamaha XTZ 750 Super Ténéré intensiv beschäftigt

ENDURO VERGLEICH

Seit langer Zeit gibt es in den Motorradzeitschriften Vergleichstests. Mal werden die Kandidaten nach der Hubraumklasse, dann wieder nach der Motorleistung oder dem Einsatzzweck zusammengestellt und auf ihre Stärken und Schwächen untersucht. Sie werden vermessen, gewogen, beschleunigt, abgebremst, geschunden und geplagt, bekommen für alle möglichen Bewertungskriterien Punkte oder Noten. Es gibt einen Gewinner und natürlich auch einen Verlierer.

Sicher, um ein objektives Testurteil zu finden, sind all diese bürokratischen Abläufe erforderlich. Doch mal ganz ehrlich, muß das eigentlich

ten werden. Zwischen 15,5 und 16 Liter Kraftstoff liefen dann in den Tank, und nach einer kurzen Pause ging die Fahrt weiter. Ob man es mir glaubt oder nicht, in diesem Moment hätte ich mit keinem Menschen der Welt tauschen wollen. Alles stimmte. Sitzposition, Wetter, Fahrrhythmus, der Mensch und die Maschine waren in voller Harmonie.

Von Rijeka bis nach Hause waren es genau acht Tankstops. Genügend Zeit darüber nachzudenken, welche Motorenkonstruktion man eigentlich braucht, um bequem zu Reisen. Die Idee, einen Vergleichstest durchzuführen, bei dem der Motor die Hauptrolle spielt, war geboren. Die

unterwegs waren. Heute gibt es die Abenteuer-Fernreiseenduros für jedermann im Laden zu kaufen. Bereits beim Blättern des Prospektes kommt Fernweh auf. Fremdartige Landschaften oder Wüstendurchquerungen zeigen in Vierfarbdruck, was man alles mit den Bikes erleben kann. Der Schlüssel zum modernen Abenteuer ist die Reise-Enduro.

Längst steht die Geländeeigenschaft nicht mehr im Vordergrund, Straßentauglichkeit ist angesagt. Fahr- und Sitzkomfort bieten sie meist mehr als vergleichbare Straßentourer. Wie in einer Sänfte trägt das Fahrwerk seine Besatzung über alle Straßenunebenheiten.

Obwohl von der Grundidee und von der Motorisierung her ähnlich angelegt, zeigen die drei Kandidaten in der Praxis total verschiedene Charakter, über die sich trefflich diskutieren läßt



sein? Ist ein Motorrad überhaupt „objektiv“ zu beurteilen? Im Grunde genommen ist es doch vollkommen gleichgültig, mit welchem Töff man unterwegs ist. Hauptsache ist doch, es macht Spaß und das Fahrgefühl stimmt.

Solche und ähnliche Gedanken gingen mir durch den Kopf, als ich neulich mit der Honda Transalp von Testfahrten in Rijeka, Jugoslawien, durch die Nacht heimwärts bretterte. Gleichmäßig, als ob es für den 50 PS starken V-Motor nichts anderes gäbe, schob er uns vorwärts. Dank des geringen Verkehrs pendelte sich die Tachonadel zwischen 150 und 160 Stundenkilometer ein. Langweilig war die Tour überhaupt nicht. Unabhängig davon, ob die Autobahn bergauf oder bergab verlief, genau nach 150 Kilometern Fahrstrecke mußte der Benzinhahn auf die Reservestellung geschaltet und nach der nächsten Tankstelle Ausschau gehalten

Wahl fiel auf drei Reiseenduros mit grundverschiedenem Motor-Bauprinzip.

Ist im allgemeinen von Enduros die Rede, sind Motorräder gemeint, die auf unbefestigten Wegen oder querfeldein durch Matsch und Sand getrieben werden. Beachtenswert ist die Tatsache, daß diese Art von Motorrädern im Laufe der Zeit eine neue Gruppe von Motorradfahrern, nämlich die Touren-Endurofahrer, geschaffen hat. Entweder nur mit einem Rucksack ausgerüstet oder mit profihaft vorbereiteter Maschine geht es in alle Himmelsrichtungen. Die einen zieht es nach Indien, die anderen zum Nordkap und andere wiederum durchqueren die Sahara. Robuste und überschaubare Einzylinder-Viertakttechnik zeichnet diese Maschinen aus. Erst waren es die handgestrickten Enduros mit großen Tanks und selbstgebastelten Aluminiumkoffern, die in fernen Ländern

Serienmäßig große Tanks ermöglichen Reichweiten von über 300 Kilometern, vorbei ist aber auch der einfache technische Aufbau der Triebwerke. High-Tech verpackt in Zweizylindern setzt den Maßstab.

In der alphabetischen Reihenfolge aufgezählt steht die BMW R 80 GS an erster Stelle im Vergleichstest. Der fahrtwindgekühlte Boxermotor, der bereits seit Menschengedenken in Motorrädern von BMW Dienst tut, ist ein grundsolides Bauwerk und stellt auch für alle, die überhaupt nichts von Zweirädern verstehen, schlichtweg den Inbegriff der deutschen Motorradbaukunst dar. Durch gezielte Modellpflege kann sich die BMW jederzeit der Konkurrenz aus Fernost stellen.

Gleich danach folgt die Honda XRV 650 Africa Twin. Dieses Bike ist weder aus Afrika noch für Afrika gebaut. Vielmehr verdankt die XRV ihren Namen der berühmt-berüchtig-

ten Rallye von Paris nach Dakar. Herzstück des „Wüstensohns“ ist die Weiterentwicklung des flüssigkeitsgekühlten Zweizylinder-V-Motors, der bereits in der Honda Transalp seine Zuverlässigkeit unter Beweis gestellt hat. Gegenüber dem wartungsfreundlichen Boxer von BMW ist dieses Triebwerk bereits bedeutend aufwendiger konstruiert. Pro Zylinder rotiert eine obenliegende Nockenwelle, vier Ventile und zwei Zündkerzen pro Brennraum sorgen für optimale Verbrennung. Wie das Antriebsaggregat der BMW leistet der Honda-Twin gesunde 50 PS.

Doch die Steigerung im Bunde der Tourenenduros ist die mit reichlich Vorschublorbeeren versehene Yamaha XTZ 750 Super Ténéré. War der Twin-Motor seit dem Untergang der englischen Motorrad-Weltherrschaft bis auf einige japanische Ausnahmen ohne Bedeutung für die Konstrukteure, zeigt sich diese Bauweise nun in der Super Ténéré in vollkommen neuem Licht. Der aus der Genesis-Technologie entwickelte 750er Zweizylinder verfügt über den aktuellen High-Tech-Stand im Mo-

torenbau. Das Motorgehäuse ist nur wenig voluminöser als das eines Einzylinders. Im Zylinderkopf gibt es fünf Ventile pro Brennraum, die über zwei obenliegende Nockenwellen betätigt werden, dazu zwei parallel laufende Kolben, je eine vor und hinter der Kurbelwelle laufende Ausgleichswelle gegen die lästigen Vibrationen, das Fünfganggetriebe und einen Anlasser. Das agile, flüssigkeitsgekühlte Triebwerk leistet beachtliche 70 PS.

Und auch hier wieder dieser Hauch von Abenteuer und Wüstengeruch in der Namensgebung. Doch weder in der Ténéré oder anderem Wüstensand fühlt sich die XTZ 750 zu Hause. Die Statistik, man mag halten was man will von diesen Zahlenspielen, sagt, daß sowieso 95 Prozent aller Endurofahrer in unseren Breitengraden ausschließlich auf asphaltierten Straßen unterwegs sind.

Ohne auf die Geländetauglichkeit der drei Testkandidaten einzugehen, wollen wir uns gemäß des landläufigen Gebrauchs auch nur ausschließlich auf Teerstraßen bewegen. Für

Kritiker dieser Entscheidung sei erwähnt, daß der Autor dieser Zeilen wegen seiner geringen Körpergröße bereits auf befestigten Wegen mit den Enduros Probleme hatte, sicher mit den Füßen den Boden zu erreichen, geschweige denn in schwierigen Geländeabschnitten fußelnd die Situation zu meistern. Was sich die Konstrukteure von diesen Hochrädern gedacht haben, mag verstehen wer will. Die als Reise-Enduros angepriesenen Kräder bringen von Hause aus, abgesehen von der unverkleideten BMW, ähnliche Grundausstattungen mit. Sie verfügen über große Tanks; der Honda-Tank faßt 24 Liter, bei BMW und Yamaha passen sogar 26 Liter rein.

Große Unterschiede gibt es beim Zubehör. An unserer BMW-Testmaschine waren Zeituhr, Drehzahlmesser, Zylinderschutzbügel, Gepäckträger und Packtaschen bereits montiert. So gerüstet bietet die R 80 GS

LEISTUNG AM HINTERRAD *

Drehzahl	BMW R 80 GS	Honda XRV 650	Yamaha XTZ 750
2000/min	—	—	35 PS
2500/min	36 PS	—	44 PS
3000/min	36 PS	43 PS	47 PS
4000/min	42 PS	45 PS	46 PS
5000/min	41 PS	46 PS	47 PS
6000/min	39 PS	45 PS	49 PS
6500/min	36 PS	43 PS	48 PS
7000/min	—	41 PS	48 PS
8000/min	—	34 PS	41 PS

*Leistungsmessung auf dem Morolo-Rollenprüfstand der Firma Laaks in Deute



MESSWERTE

Modell	BMW R 80 GS (50 PS)	Honda XRV 650 Africa Twin (50 PS)	Yamaha XTZ 750 Super Ténéré (70 PS)
Gewicht vollgetankt	210 kg	220 kg	235 kg
Theoretisches Leistungsgewicht	4,2 kg pro PS (5,7 kg pro kW)	4,4 kg pro PS (5,9 kg pro kW)	3,4 kg pro PS (4,6 kg pro kW)
Leistung am Hinterrad	42 PS (31 kW)	46 PS (34 kW)	49 PS (36 kW)
Effektives Leistungsgewicht mit 75 kg schwerem Fahrer	6,8 kg pro PS (9,2 kg pro kW)	6,4 kg pro PS (8,7 kg pro kW)	6,3 kg pro PS (8,6 kg pro kW)
Beschleunigung 0 bis 100 km/h in	6,4 s	5,3 s	4,9 s
400 Meter in	16,0 s	14,1 s	13,4 s
1000 Meter in	28,1 s	28,0 s	26,2 s
Durchzug im 5. Gang 60 bis 120 km/h in	11,7 s	8,9 s	9,5 s
Höchstgeschwindigkeit solo sitzend	161 km/h	169 km/h	178 km/h
solo gebückt	165 km/h	178 km/h	183 km/h
mit 2 Personen	158 km/h	165 km/h	175 km/h
Verbrauch Landstraße	Normalbenzin 6,2 l	Normalbenzin 6,3 l	Normalbenzin 5,8 l
Autobahn 130 km/h	6,6 l	5,4 l	7,0 l
Autobahn Vollgas	6,8 l	6,9 l	9,7 l
Reichweite	382 bis 419 km	347 bis 444 km	268 bis 448 km

Immer wieder ein nettes Thema ist die Leistungsmessung. Hier konnte sich der Yamaha-Twin nicht so deutlich absetzen, wie es die Papierform versprach. Auf der Straße hat die Super Ténéré die Nase trotzdem deutlich vorne

ENDURO VERGLEICH

eine vernünftige Ausgangsbasis. Darüber hinaus gibt es noch weiteres Zubehör, mit der sie ergänzt werden kann. Alle Sonderausstattungen können gleich ab Werk bestellt werden.

Bei der Africa Twin stammt der Hauptständer aus dem Honda-Zubehörprogramm, zudem wurden Kofferträger von Hepco & Becker und Packtaschen von der Honda NTV 650 montiert. Im Vergleich zur BMW ist das Zubehörangebot für die Honda eher rar.

Noch bescheidener geht es bei der Yamaha zu. Für die Super Ténéré gibt es überhaupt kein Zubehör ab

Hinterradausbau mal drei: BMW, Honda und Yamaha (von oben) benötigen unterschiedlichen Aufwand. Die R 80 GS zeigt sich hier wie in vielen anderen Kriterien überlegen



Werk. Damit sie aber gleichwertig neben den beiden anderen Fernreise-Enduros steht, haben wir bei JF Motorsport in Friedberg entsprechende Ausrüstung geordert. Anstelle der originalen Windschutzscheibe montierten wir die Five Stars-Scheibe (119 Mark), die 60 Millimeter höher und 30 Millimeter breiter ist. Mit dieser Änderung erhofften wir einen besseren Schutz vor Fahrtwind. Ebenfalls aus dem Five Stars-Angebot stammten die Sturzbügel (139 Mark) und die Träger für Koffer und Topcase (224 Mark).

Givi „Elegant“ heißen Koffer und Topcase, die exakt identisch und auch untereinander austauschbar sind. Für den Anbau der Ausrüstung benötigt ein geübter Schrauber etwa zwei bis drei Stunden. Da weder nachträgliche Löcher gebohrt oder Halterungen gebogen werden müssen, kann diese Arbeit auch ein Anfänger selber ausführen. Seit neuestem bietet JF Motorsport auch einen Hauptständer (129 Mark) für die XTZ 750 an. Doch zum Zeitpunkt, als wir die Yamaha im Testpark hatten, war dieser noch nicht lieferbar.

Bevor es auf große Testfahrt ging, sollten alle drei Kandidaten frische Metzeler Sahara Enduro-Pneus erhalten. Bei der BMW sind diese Geländetreter bereits ab Werk aufgezogen und somit freigegeben. Auch für die Honda und die Yamaha sind die Metzeler-Stollenreifen freigegeben, müssen aber nachträglich in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden.

Anstatt die Maschine in die Motorradwerkstatt zu bringen, suchten wir uns einen Reifendienst, griffen selber zum Schraubenschlüssel und bauten Vorder- und Hinterrad aus und ein. Weder bei der BMW noch bei der Honda gab es irgendwelche Probleme. Alle Arbeitsgänge können mit dem Bordwerkzeug erledigt werden. Nur die Yamaha mußte abenteuerlich auf eine Aufbockvorrichtung gestellt werden. Nur so ließ sich das Vorder- und Hinterrad herausnehmen. Auch war zusätzliches Werkzeug und ein Helfer erforderlich. Unabhängig von den schmutzigen Händen, die man bei dieser Arbeit bekommt, ist es doch interessant, wie einfach die Schrauberei ist. Mag die BMW als noch so „altbacken“ bezeichnet werden, die Radmontage ist vorbildlich. Weniger als eine Minute wird für diese Tätigkeit benötigt. Aber auch bei der Honda und der Yamaha, hätten sie nur einen Hauptständer, ist die Arbeit recht einfach. Im Nu ist die Kette auf das Ritzel gelegt, das Hinterrad samt

Distanzbuchse eingeschoben und die Achse festgeschraubt. Im Kasten „Aus der Praxis eines Enduro-Tourenfahrers“ gegenüber gehen wir ausführlich auf dieses Thema ein.

Es ist noch nicht lange her, als man die BMW noch „Gummi-Kuh“ nannte. Diesen Beinamen erhielt sie wegen der weichen Fahrwerksabstimmung, die der Fuhre oft zu einem sehr merkwürdigen Eigenleben verhalf. Diese Zeiten sind nun endgültig vorbei. Richtig straff liegt sie auf der Straße. Auch das BMW-typische Heben und Senken des Heckteils bei Lastwechsel gehört der Vergangenheit an. Verantwortlich für das neutrale Verhalten ist die Paralever-Doppelgelenkschwinge. Diese aufwendige Konstruktion gibt der R 80 GS annähernd das gleiche Fahrverhalten, wie es von Maschinen mit Kettenantrieb bekannt ist.

Im Vergleich zu der Honda und Yamaha ist die Sitzhöhe niedrig, was natürlich Personen mit kurzen Beinen sehr entgegen kommt. Die Sitzbank ist flach und recht hart gepolstert. Dies hat aber den Vorteil, daß selbst nach langen Strecken der Allerwerteste dank breiter Auflagefläche keine Konditionsschwächen zeigt. Die Füße stehen sehr angewinkelt auf den Fußrasten, und durch den breiten Endurolenker kommt eher das Gefühl auf, man sitzt auf einem Superbike als auf einer Enduro.

Auch das straff abgestimmte Fahrwerk trägt zum sportlichen Eindruck bei. Doch dieser steht nicht im Einklang mit dem Charakter des Motors. Trotz aller Bemühungen ist es den BMW-Technikern noch nicht gelungen, das seitliche Schütteln in der Warmlaufphase des Boxers in den Griff zu bekommen. Erst nach ein paar Kilometern kann der Choke zurückgenommen werden, erst dann läuft das Triebwerk rund. Ist das Aggregat warmgefahren, zeigt es sich sehr drehfreudig und fühlt sich im Bereich zwischen 2000 und 6000 Touren am wohlsten. Gleichmäßig entfaltet der Motor in dieser Spanne seine Leistung. Untertouriges Fahren bis etwa 2000/min mag der Motor allerdings überhaupt nicht. Hier quält er sich, zeigt wenig Leistung und schüttelt sich wieder wie in der Warmlaufphase.

Richtig Spaß macht die R 80 GS auf verwinkelten Landstraßen. Das gut gestufte Fünfganggetriebe sorgt immer für den benötigten Drehzahlbereich, und je mehr Kurven sich aneinander reihen, um so besser. Hier zeigt sich auch, was im Fahrwerk steckt. Nie kommt das Gefühl von

AUS DER PRAXIS EINES ENDURO-TOURENFAHRERS

Maschine Detail	BMW R 80 GS	Honda XRV 650 Africa Twin	Yamaha XTZ 750 Super Ténéré
Radausbau vorne	Motorrad steht auf dem Hauptständer. Damit das Vorderrad frei kommt, wird ein Holzklötz oder Wagenheber unter den Motorblock gestellt. Bei dem Freistellen des Vorderrads mit einem Holzklötz ist eine zweite Person zum Hochbocken erforderlich. Klemmfaust lösen, Vorderachse herausdrehen, danach kann das Rad herausgenommen werden: Sehr einfach	Motorrad steht auf dem Hauptständer (original Honda-Zubehör 117,50 Mark). Damit das Vorderrad freisteht, wird ein Holzklötz oder ein Wagenheber unter den Motorschutz gestellt. Bei dem Freistellen des Vorderrads mit einem Holzklötz ist eine zweite Person zum Hochbocken erforderlich. Rechter Motorschutz muß unten abgeschraubt werden, danach Klemmfäuste lösen, Vorderachse herausdrehen und das Vorderrad herausnehmen: Einfach	Kein Hauptständer vorhanden. Motorrad wird hinten auf eine Aufbockvorrichtung gestellt. Damit das Vorderrad freisteht, wird ein Holzklötz oder ein Wagenheber unter den Motorschutz gestellt. In beiden Fällen muß eine zweite Person das Motorrad festhalten, da es sehr kippelig steht. Splint aus der Achsmutter entfernen und Mutter abschrauben. Achse herausdrehen. Jetzt kann das Vorderrad herausgenommen werden. Zusatzwerkzeuge erforderlich: Mangelhafte Lösung*
Radeinbau vorne	Rad wird zwischen die Tauchrohre geschoben. Bremsscheibe geht problemlos zwischen die Bremsbeläge. Achse einschrauben und Klemmfaust festziehen. Da kein Tachoantrieb vorhanden ist, spielerische Montage möglich. Arbeit kann mit dem Bordwerkzeug durchgeführt werden: Sehr einfach	Rad wird zwischen die Tauchrohre geschoben. Bremsscheibe kommt problemlos zwischen die Bremsbeläge. Distanzhülse und Tachoantrieb sitzen gut in der Radnabe. Achse einschrauben und festziehen. Klemmfäuste anziehen und Abdeckung festschrauben. Arbeit kann mit dem Bordwerkzeug durchgeführt werden: Einfach	Rad wird zwischen die Tauchrohre geschoben. Bremsscheibe kommt problemlos zwischen die Bremsbeläge. Achse einschrauben. Achsmutter festziehen und versplinten. Zum Gegenhalten der Achse ist ein 19er Schlüssel erforderlich. Arbeit kann nur mit Zusatzwerkzeug durchgeführt werden. Mangelhafte Lösung*
Radausbau hinten	Motorrad steht auf dem Hauptständer. Vier Radschrauben lösen und heraus-schrauben. Das Hinterrad kann seitlich herausgenommen werden: Sehr einfach	Motorrad steht auf dem Hauptständer. Achsmutter lösen. Achse herausziehen. Rad vorschieben zum Ketteabnehmen und Rad nach hinten herausnehmen: Einfach	Motorrad steht auf der Aufbockvorrichtung. Splint entfernen und Achsmutter lösen. Achse herausziehen, Rad vorschieben zum Ketteabnehmen und Rad nach hinten herausnehmen: Mangelhafte Lösung*
Radeinbau hinten	Radnabe in die Führung schieben, vier Radschrauben einsetzen und gut festziehen. Arbeit mit dem Bordwerkzeug problemlos möglich: Hervorragende Lösung	Rad mit Distanzbuchse einsetzen und Kette auflegen. Bremsscheibe geht problemlos zwischen die Bremsbeläge. Achse einsetzen und Achsmutter gut festziehen. Arbeit mit dem Bordwerkzeug möglich: Einfach	Rad mit Distanzbuchsen einsetzen und Kette auflegen. Bremsscheibe geht problemlos zwischen die Bremsbeläge, Achse einsetzen und Achsmutter gut festziehen. Zum Gegenhalten der Achse wird ein 22er Schlüssel benötigt. Mutter wieder versplinten: Mangelhafte Lösung*
Sitzbank	Mit Zündschlüssel aufschließbar und komplett abnehmbar: Hervorragende Lösung	Nachdem die Seitenabdeckungen abgeschraubt sind, muß die Verschraubung der Sitzbank entfernt werden, jetzt läßt sich die Bank abnehmen. Arbeit mit dem Bordwerkzeug möglich: Problemlos	Nachdem die Seitenabdeckungen abgeschraubt sind, muß die Verschraubung für die Sitzbank entfernt werden, jetzt läßt sich die Bank abnehmen. Arbeit mit dem Bordwerkzeug möglich: Problemlos
Tank	Benzinschläuche abziehen, Sitzbank herunternehmen, Tankhalteklammer lösen, und der Tank kann abgenommen werden. Arbeit ist ohne Werkzeug möglich: Sehr einfach	Benzinschläuche abziehen, Verkleidungsseitenteile abnehmen. Tankschrauben herausdrehen, Leitung für Benzinkontrollampe auseinanderziehen. Tank kann abgenommen werden. Arbeit mit dem Bordwerkzeug möglich: Problemlos	Benzinschläuche abziehen. Verkleidungsseitenteile sind mit Imbus-Schrauben befestigt und müssen abgenommen werden. Sitzbank abnehmen (siehe Sitzbank). Tankhalteschrauben herausdrehen. Tank läßt sich nun abnehmen: Problemlos
Erreichbarkeit von Vergaser und Schwimmerkammer	Alle Bauteile sind ohne Probleme sofort erreichbar. Arbeit mit dem Bordwerkzeug möglich: Sehr einfach	Nach Abbau von Sitzbank und Tank Vergaser erreichbar. Vergaser mit dem Bordwerkzeug teilweise zerlegbar. Mit handwerklichem Geschick: Problemlos	Nach Abbau von Sitzbank und Tank Vergaser erreichbar. Vergaser mit dem Bordwerkzeug teilweise zerlegbar. Mit handwerklichem Geschick: Problemlos
Erreichbarkeit der Zündkerzen und Ventilspielkontrolle	Ohne Probleme lassen sich die Zündkerzen erreichen. Die Kontrolle des Ventilspiels läßt sich einfach erledigen. Arbeit mit dem Bordwerkzeug möglich: Sehr einfach	Nach Abbau von Sitzbank und Tank lassen sich die Zündkerzen erreichen. Arbeit mit dem Bordwerkzeug möglich. Zum Ventilspieleinstellen ist zusätzliches Werkzeug erforderlich: Umständlich	Sollen die Zündkerzen herausgeschraubt werden, muß der Wasserkühler abgeschraubt werden. Weiter muß der Tank und die Sitzbank abgebaut werden. Zum Ventilspieleinstellen ist zusätzliches Werkzeug erforderlich: Sehr umständlich
Motorölkontrolle	Per Meßstab links im Motorgehäuse möglich: Problemlos	Per Meßstab rechts im Motorgehäuse möglich: Problemlos	Verschraubte rechte Seitenabdeckung muß entfernt werden: Umständlich
Federbeineinstellung	Nach Abnahme der gesteckten rechten Seitenabdeckung läßt sich per Hakenschlüssel aus dem Bordwerkzeug die Federbasis vierfach einstellen: Problemlos	Per Hakenschlüssel aus dem Bordwerkzeug kann die Federbasis stufenlos vorgespannt werden: Sehr umständlich Dafür läßt sich die Zugstufendämpfung per Schraubendreher am gut zugänglichen Ausgleichsbehälter einstellen: Sehr praktisch	Federbasis kann stufenlos vorgespannt werden. Für diesen Arbeitsgang ist zusätzliches Werkzeug erforderlich: Sehr umständlich

* Fehlender Hauptständer und benötigtes Zusatzwerkzeug führte zur Abwertung; Nachrüstständer von JF Motorsport inzwischen lieferbar

ENDURO VERGLEICH

Unsicherheit auf. Auch die fehlende Verkleidung wird in Kauf genommen. Die Nase direkt in den Wind gerichtet, bleibt so das Gespür für die tatsächliche Geschwindigkeit erhalten. Bei Touren, die zu zweit bewältigt werden, erhält die Sitzposition für beide die Note gut.

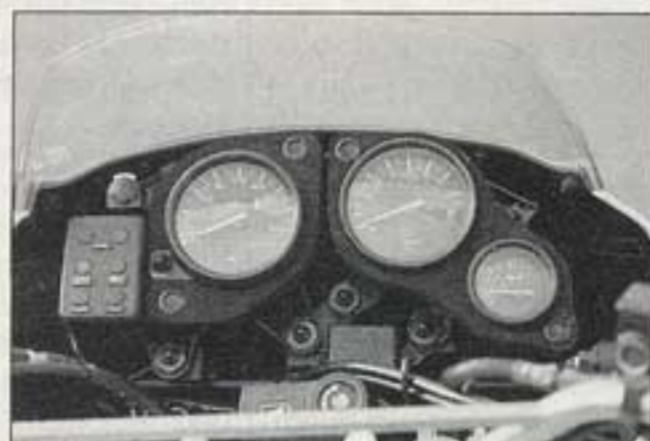
War die Honda Transalp die erste japanische Reiseenduro, so darf die Africa Twin als logische Weiterent-

wicklung dieser Generation betrachtet werden. Erkennt nur der Fachmann in der BMW den gedachten Einsatzzweck und die technischen Neuerungen, so signalisiert die Africa Twin dem Betrachter deutlich, daß dieses Fahrzeug entweder gerade aus der Wüste kommt oder aber dahin unterwegs ist. Womit das Ziel der Designer erreicht ist.

Doch nicht für die Schaulustigen,

sondern für den typischen Endurofahrer ist das Motorrad gemacht. Im Vergleich zur BMW sitzt es sich bedeutend aufrechter und entspannter auf der Honda. Das Verhältnis Sitzfläche zu Fußrasten und Lenker stimmt genau. Nur mit der Sitzhöhe von 880 Millimetern hatte ich zu kämpfen. Rechtzeitig vor jedem Stop muß der Po seitlich von der Bank geschoben werden, damit der

Cockpit mal drei:
Zerstückelt bei BMW, klassisch bei Honda, und modern bei Yamaha



Fotos: Scheibe

TECHNISCHE DATEN

Marke und Modell	BMW R 80 GS	Honda XRV 650 Africa Twin	Yamaha XTZ 750 Super Ténéré
Leistung	50 PS (37 kW) bei 6500/min, maximales Drehmoment 61 Nm (6,1 mkp) bei 3750/min	50 PS (37 kW) bei 7000/min, maximales Drehmoment 55 Nm (5,5 mkp) bei 5500/min	70 PS (51 kW) bei 7500/min, maximales Drehmoment 67 Nm (6,7 mkp) bei 6750/min
Motor	Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor. Eine untenliegende, kettengetriebene Nockenwelle. Zwei Ventile pro Zylinder über Stoßstangen und Kipphebel mit Einstellschrauben betätigt	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Zylinderwinkel 52 Grad, Hubzapfenversatz der Pleuellwelle 76 Grad. Vier Ventile pro Zylinder, über eine obenliegende, zahnkettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel mit Einstellschrauben betätigt	Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor. Fünf Ventile pro Zylinder, über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel direkt betätigt
Bohrung und Hub	84,8 mm x 70,6 mm	79 mm x 66 mm	87 mm x 63 mm
Hubraum	798 cm ³	647 cm ³	749 cm ³
Verdichtung	8,2:1	9,4:1	9,5:1
Vergaser und Auspuff	Zwei Bing-Gleichdruckvergaser, Ø 32 mm, mit Trockenluftfilter, 2-in-1-Auspuffanlage, Endschalldämpfer links hochgelegt	Zwei Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 32 mm, mit Trockenluftfilter, 2-in-1-Auspuffanlage, Endschalldämpfer rechts hochgelegt	Zwei Mikuni BDST 38/2 3LD-Vergaser, Ø 38 mm, Trockenluftfilter, 2-in-1-Auspuffanlage, Endschalldämpfer rechts hochgelegt
Elektrik	Kontaktlose Transistor-Spulenzündung, Drehstromgenerator, Batterie 12V/24Ah, Zündkerze Bosch W 7 DC oder Beru 14/7 DU oder Champion N/ 9YC	Kontaktlose CDI-Zündung, Lichtmaschine 310 Watt, Batterie 12V/12Ah, Elektrostarter, zwei Zündkerzen pro Zylinder NGK DPR8EA-9 oder NDX24EPR-U9	Kontaktlose Digital-Transistorzündung, Lichtmaschine 350 Watt, Batterie 12V/21Ah, Elektrostarter, Zündkerzen NGK DPR 8EA-9
Schmierung	Naßsumpfdruckumlaufschmierung, Ölinhalt 2,25 Liter SAE 20 W/40	Naßsumpfdruckumlaufschmierung, Ölinhalt 2,8 Liter SAE 10 W/40	Trockensumpfschmierung, Ölinhalt 4,4 Liter SAE 10W/40 bis 20W/50 je nach Temperatur
Kraftübertragung	Seilzugbetätigte Einscheiben-Trockenkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Gangstufen: 2,126; 1,382; 1,000; 0,807; 0,725. Endantrieb über Kardanwelle mit je einem Kreuzgelenk am Getriebeausgang und vor Hinterachsantrieb, Ruckdämpfer in der Kardanwelle, Endantrieb über Teller- und Kegellrad, Z 32/10, i _{sec} = 3,20	Primärtrieb über geradeverzahnte Stirnräder, i _{prim} = 1,888; seilzugbetätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Gangstufen: 2,769; 1,882; 1,450; 1,174; 0,966; Endantrieb über O-Ring-Rollenkette, Kettenräder Z 16/49, i _{sec} = 3,063	Primärtrieb über geradeverzahnte Stirnräder, i _{prim} = 1,718; seilzugbetätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Gangstufen: 2,846; 1,850; 1,429; 1,174; 1,037; Endantrieb über O-Ring-Rollenkette, Kettenräder Z 46/16, i _{sec} = 2,875
Fahrwerk	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit angeschraubtem Heckteil	Einschleifen-Vierkant-Stahlrohrrahmen mit geteilten Unterzügen	Doppelrohrrahmen aus Stahlrohr- und Rechteckprofilen, Unterzüge abschraubbar
Federung vorn	Marzocchi-Telegabel, Standrohrdurchmesser 40 mm, Federweg 225 mm	Telegabel, Standrohrdurchmesser 43 mm, luftunterstützt, Federweg 220 mm	Telegabel, Standrohrdurchmesser 43 mm, Federweg 235 mm
Federung hinten	Paralever-Doppelgelenkschwinge, ein Federbein, Federbasis vierfach einstellbar, Federweg 180 mm	Vierkant-Aluschwinge mit Pro-Link-Federsystem, ein Federbein, Federbasis stufenlos einstellbar, Dämpfung in der Zugstufe stufenlos einstellbar, Federweg 210 mm	Schwinge aus Stahlprofilen geschweißt, ein Federbein, Federbasis stufenlos einstellbar, Federweg 215 mm
Räder	Kreuzspeichenräder mit Leichtmetallfelgen, vorne 1,85 x 21, hinten 2,50 x 17	Drahtspeichenräder mit Leichtmetallfelgen, vorne 1,85 x 21, hinten 2,75 x 17	Drahtspeichenräder mit schwarz-eloxierten Aluminiumfelgen, vorne 1,85 x 21, hinten 3,00 x 17
Bereifung	Vorne 90/90-21 F Metzeler Sahara Enduro 3, hinten 130/80-17 T Metzeler Sahara Enduro 3, schlauchlos	Vorne 90/90-21 54 S Dunlop K 560, hinten 130/90-17 68 S Dunlop K 560, mit Schlauch	Vorne 90/90-21 54 H Bridgestone Trail Wing 47, hinten 140/80-17 69 H Bridgestone Trail Wing 48, mit Schlauch
Bremsen	Vorne Scheibenbremse mit Festsattel, Ø 285 mm, hydraulisch betätigt; hinten Trommelbremsen, Ø 200 mm, seilzugbetätigt	Vorne Scheibenbremsen, geschlitzt, Ø 296 mm, mit Plastikverkleidung abgedeckt, Doppelkolbenbremszange, hydraulisch betätigt; hinten Scheibenbremse, geschlitzt, Ø 240 mm, hydraulisch betätigt	Vorne Doppelscheibenbremse gelocht, Ø 245 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel; hinten Scheibenbremse, gelocht, Ø 245 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, hydraulisch betätigt
Abmessungen und Gewicht	Radstand 1513 mm Nachlauf 101 mm Nachlaufwinkel 61,5 Grad Sitzbankhöhe 850 mm Sitzbanklänge 790 mm Lenkerbreite 830 mm Gewicht vollgetankt 210 kg zulässiges Gesamtgewicht 420 kg Zuladung 210 kg Tankinhalt 26 Liter (4,7 Liter Reserve)	Radstand 1555 mm Nachlauf 113 mm Nachlaufwinkel 62 Grad Sitzbankhöhe 880 mm Sitzbanklänge 650 mm Lenkerbreite 815 mm Gewicht vollgetankt 220 kg zulässiges Gesamtgewicht 405 kg Zuladung 185 kg Tankinhalt 24 Liter, keine Reserveschaltung	Radstand 1505 mm Nachlauf 101 mm Nachlaufwinkel 63,5 Grad Sitzbankhöhe 865 mm Sitzbanklänge 610 mm Lenkerbreite 805 mm Gewicht vollgetankt 235 kg zulässiges Gesamtgewicht 412 kg Zuladung 177 kg Tankinhalt 26 Liter (5 Liter Reserve)
Ausstattung	H4-Licht, Tachometer mit Tageskilometerzähler, Zünd-, Lenk- und Sitzbankschlösser mit einem Schlüssel bedienbar, Bordwerkzeug, Pannenhilfset, Gepäckbrücke	Rahmenfeste Verkleidung, H4-Licht, Doppelscheinwerfer, Tacho und Drehzahlmesser, Alu-Motorschutzplatte, Doppelscheinwerfer, Gepäckträger, abschließbarer Tankdeckel	Rahmenfeste Verkleidung, Cockpit mit Tachometer, Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser, Kühlmitteltemperaturanzeige und Kontrolleuchten für Blinker links und rechts, Leerlauf, Fernlicht, abschließbares Werkzeugfach am Sitzbankende, Helmhalter, zwei Rückblickspiegel, Lenk/Zündschloß nur links verriegelbar, absperbarer Tankdeckel, Alu-Motorschutzplatte, Seitenständer
Kosten	Preis 11 810 Mark	Preis 11 970 Mark	Preis 12 380 Mark
Kontakt	BMW Motorrad GmbH, Triebstraße 32, 8000 München 50	Honda Deutschland GmbH, Spremlinger Landstraße 166, 6050 Offenbach	Mitsui Maschinen GmbH, Yamaha-Division, Grünstraße 44, 4005 Meerbusch 1

Fuß sicher den Boden erreicht. Die weit nach vorne reichende Verkleidung verhindert den Blick auf das Vorderrad, gibt aber das Gefühl, im Motorrad zu sitzen, und schützt gut vor dem störenden Fahrtwind.

Scheinbar haben sich die Konstrukteure des Motors nicht sonderlich viel Mühe damit gegeben, die Laufgeräusche vom Fahrer fernzuhalten, und so macht sich das Triebwerk ab Leerlaufdrehzahl deutlich unter ihm bemerkbar. Schon nach wenigen Augenblicken läuft der Motor ohne Choke und nimmt spontan Gas an, die Vibrationen halten sich in Grenzen. Fühlt sich der BMW-Boxer erst ab 2000 Touren wohl, kann mit der Africa Twin schon ab Standgas getuckert werden. Gleichmäßig gibt das Triebwerk seine Leistung ab. Ist der fünfte Gang einmal eingelegt, kann schaltfaul durch die Gegend gebummelt werden.

Passend zum Charakter des Motors zeigt sich das Fahrwerk. Die langen Federwege schlucken alle Bodenunebenheiten, geben aber nie das Gefühl, daß die Abstimmung zu weich ausgefallen ist. Ganz im Gegenteil, sie liegt wie eine Sportmaschine auf der Straße. Als ich mit der

Africa Twin im Rahmen eines Fahrerlehrgangs auf der Rennstrecke Zolder als Instruktor teilnahm, zeigte sich sehr bald, daß sie im Vergleich zu Supersportmaschinen nur unwesentlich langsamer in den Kurvenkombinationen ist. Auch begeisterte mich die Beschleunigung und der Durchzug des agilen V-Motors. Das Fahrwerk zeigte sich auf der recht holprigen Rennstrecke Zolder bei extremem Einsatz von der besten Seite. Besonders den Metzeler Sa-

HONDA XRV 650: AUCH AUF FLOTTER PISTE GUT UNTERWEGS

hara Enduro 3-Reifen gebührt ein großes Lob. Ohne auch nur ein Anzeichen, die Haftgrenze zu erreichen, setzte in Schräglage der Motorschutz auf. Sicher ist die Africa Twin für diesen Einsatz nicht gedacht, aber es ist schon interessant, was mit solch einer Tourenenduro alles angestellt werden kann.

Im Vergleich zu der BMW schneidet die Honda in punkto Soziustauglichkeit schlechter ab. Für eine Person mag die Sitzbank ja lang genug sein, doch mit zwei Leuten besetzt wird es

eng. Auch die hoch angeschraubten Beifahrerrasten sind schon nach kurzer Fahrzeit unbequem.

Die Yamaha Super Ténéré ist ein Motorrad, auf das die Zweizylinder-Fans lange gewartet haben. Zwar ist oft die Rede von einem halbierten Vierzylinder-Genesis-Motor, doch das XTZ 750-Triebwerk ist eine eigenständige Entwicklung. Wie eingangs bereits beschrieben, baut der Motor äußerst kompakt. Dagegen ist das Drumherum um so mächtiger. So kommt es, daß die Super Ténéré fahrfertig 235 Kilogramm wiegt und somit das Schwergewicht in dieser Runde ist. Auch die Sitzhöhe von 865 Millimetern empfiehlt sich für Großgewachsene. Durch die nachträglich angebauten Packtaschen und Topcase wirkt sie noch wuchtiger. Dennoch wurde mit dieser Tourenenduro eine Alpenfahrt unternommen. Alle drei Stauräume vollgepackt, ging es mit Sozia via Autobahn Richtung Schweiz. Ohne Anstrengung kletterte die Tachonadel spielend auf 180, und selbst bei diesem Tempo gab es keine Situation, in der die Fuhre aus der Ruhe kam.

Zweifellos, gerade für diese Strecken ist die Super Ténéré gebaut. Wo-

bei aber auch gehörig Schnellzug-Aufpreis gezahlt werden muß. In diesem Geschwindigkeitsbereich fließen knapp 10 Liter Kraftstoff je 100 Kilometer durch die beiden Flachstrom-Vergaser.

Bei dieser Fahrweise bewirkt die montierte Five Stars-Windschutzscheibe leider nur eine geringe Verbesserung. Unserer Meinung nach ist die Bauart der Verkleidung im Übergang zur Windschutzscheibe einfach zu schmal, denn auch hinter der größeren Windschutzscheibe bläst der Wind genau gegen den Helm des Fahrers und verursacht so Turbulenzen und unangenehme Windgeräusche. Hinter der Honda-Verkleidung sitzt man bedeutend geschützter.

Auch die Sitzposition erweist sich schon bald als zu eng. Ähnlich wie auf der Honda muß der Beifahrer die Knie sehr stark anwinkeln. Auf Dauer ist diese Position sehr unbequem. Dagegen ist die Sitzposition für den Fahrer eher komfortabel, da die Fußrasten relativ weit vorne und tief angebracht sind.

Nach der Autobahnfahrerei freuten wir uns auf die Paßstraßen und Berge. War auf der Bahn hohe Motordrehzahl gefordert, mußte das

Triebwerk nun Elastizität und Durchzug unter Beweis stellen. Doch hier scheint es dem XTZ-Motor zu fehlen. Immer wieder mußte ein Gang heruntergeschaltet werden, damit die Drehzahlmessernadel über 6000/min kam, denn erst oberhalb dieses Bereichs zieht der Motor drastisch vorwärts. Schnell stellte sich heraus, daß der Twin trotz hervorragender Leistungsdaten in der Praxis ohne Drehzahl nicht viel hergibt. Auch fiel in den Kurven die Last-

YAMAHA XTZ 750: AUF KURVIGEN PÄSSEN NICHT OPTIMAL

wechselreaktion unangenehm auf. Es war fast unmöglich, eine saubere Linie zu fahren, weil entweder zu viel oder zu wenig Gas gegeben wurde. Eine Mittelstellung war kaum zu finden.

Suchte man mit der BMW oder Honda immer die nächste Kurve, änderte sich diese Einstellung auf der Yamaha grundlegend. Wir waren froh, als es wieder geradeaus ging. Denn in Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit ist die XTZ 750 unschlagbar.

Nach rund 15 000 Testkilometern mit den drei Reise-Enduros, intensiver Beschäftigung mit Wartung und Pflege, Messen und Vermessen, gibt es keinen Gewinner oder Verlierer.

Die **BMW R 80 GS** ist und bleibt ein echtes Motorrad für den Fahrersmann. Der wartungsfreundliche und robuste Boxermotor geben ihr den „typischen“ BMW-Charakter. Das ausgesprochen sportlich-straft abgestimmte Fahrwerk und die gut funktionierende Bremse bieten hohen Sicherheits- und Fahrkomfort.

Die **Honda XRV 650 Africa Twin** gehört zur neuen Generation der Abenteuer-Motorräder, die zwar nicht in die Wüste wollen, aber doch das Gefühl geben, daß sie jederzeit hinfahren könnten. Fahrwerk und Bremsen entsprechen dem hohen Standard der japanischen Technik und geben keinen Grund zur Kritik.

Die **Yamaha XTZ 750 Super Téné-ré** möchte auch gerne in die Sparte der Abenteuer-Enduros gezählt werden, doch die Yamaha-Entwickler wären gut beraten, aus ihr lieber ein sinnvolles Tourenmotorrad zu bauen. Der Motor ist eine Wucht, nur das Drumherum muß sich einige Kritik gefallen lassen. *Winni Scheibe*