



Zweizylinder-Reise-Enduros

Es muß nicht immer **AFRIKA** sein

Auch in heimischen Gefilden lassen sich die Qualitäten der bewährten Honda Africa Twin, des Newcomers Yamaha Super Ténéré und der BMW Paris-Dakar gegeneinander abwägen.

Von Michael Schäfer; Fotos: gad

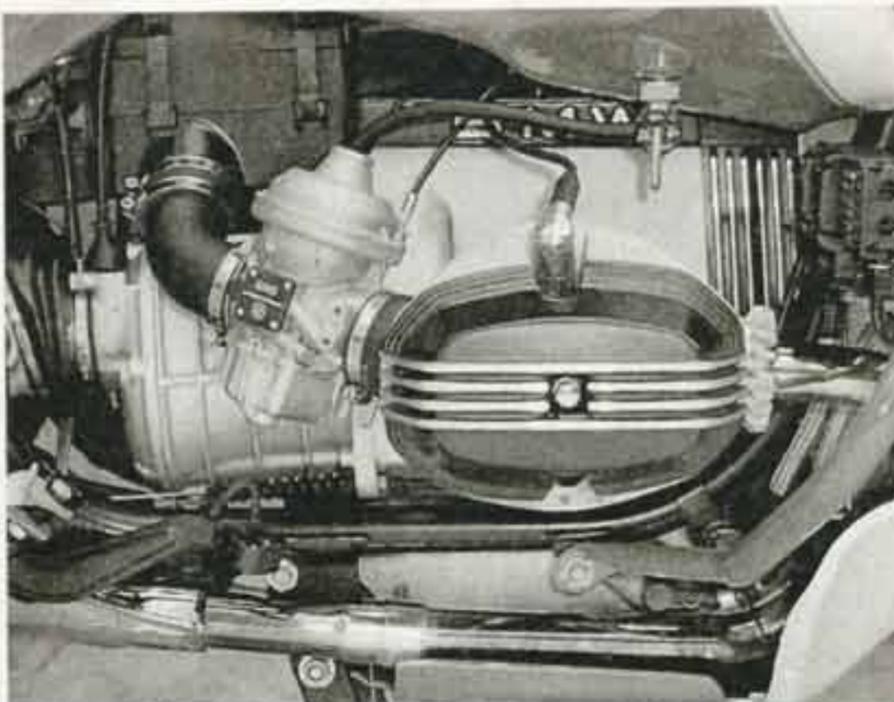


Zweizylinder-Reise-Enduros

Wüste – glühend heiße Sandstürme und brennend flirrende Mittagsluft. Der weiche, feine Sand droht Mann und Maschine erbarungslos zu verschlingen. Der Rausch des Dahingleitens zwischen himmelhohen Sanddünen und stahlblauem Firmament mußte oft schon bezahlt werden mit Schweiß, Tränen – und manchmal sogar Blut.

Dieser Traum von Freiheit und der Bezwingung des Unbezwingbaren, geboren bei der Rallye Paris-Dakar, erzeugt bei den Marketing-Strategen der Motorrad-Hersteller aus Ost und West zufriedene Mienen. Die Bayerischen Motoren-Werke, deren R 100 GS im letzten Jahr das in Deutschland meistverkaufte Motorrad überhaupt war, möchten mit der „Paris-Dakar“-Ausstattungsvariante jetzt noch einen Nachschlag. Deren 35-Liter-Tank, die rahmenfeste Verkleidung, eine Einmann-Sitzbank und der große Gepäckträger sind die Sahne, die sie den Käufern schmackhaft machen soll.

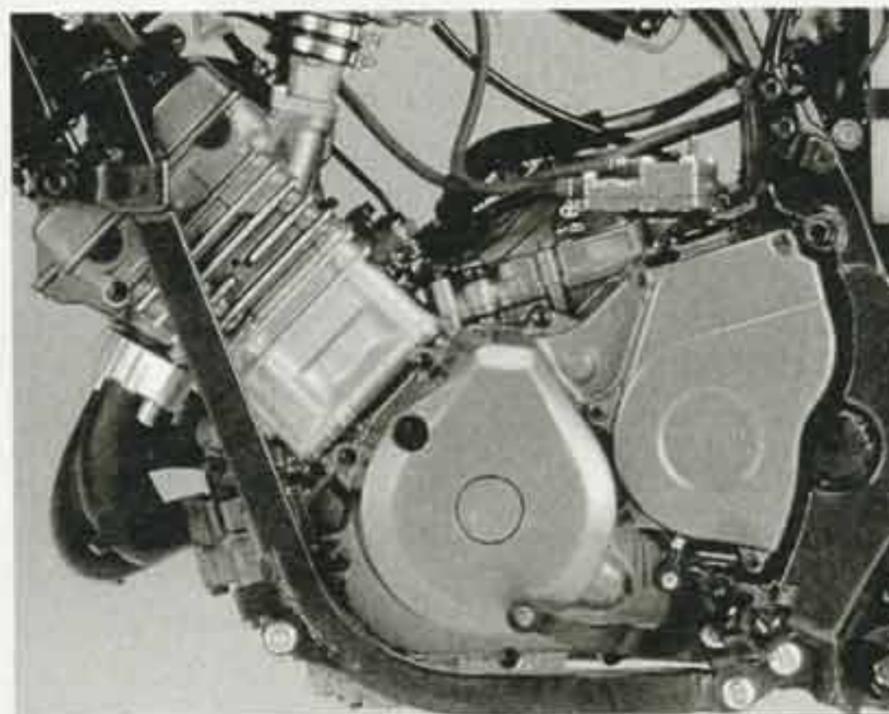
Eher Sand als Sahne haben Eigner der Honda XRV 650 Africa Twin zwischen den Zähnen. Die „Rallye-Replica, die auf der Basis der siegreichen Paris-Dakar-Maschine NXR 750 entwickelt wurde“, so ein Honda-Prospekt, scheint in der Tat von Leuten zusammengeschaubt zu sein, die den Enduro-Sport selbst als Hobby betreiben. Die Africa Twin ist ein Nutzfahrzeug im allerbesten Sinne. Sei es die nadelgelagerte



Der mit 40-Millimeter-Vergasern ausgerüstete BMW-Boxer besticht durch satten Durchzug



Der vibrationsarme Honda-Dreiventiler mit Doppelzündung hat den geringsten Verbrauch



Der lang übersetzte Yamaha-Fünfventiler benötigt als einziger ein Sechsganggetriebe

Aluminium-Schwinge oder die externe Dämpferverstellung, seien es die Instrumente, die zwar wenig elegant wirken, aber so montiert sind, daß sie bei Beschädigung kostengünstig einzeln auszutauschen sind, oder der Motor-Schlagschutz aus vier Millimeter starkem Aluminium: Mit der Honda bekommt der Kunde eine mit sehr viel Sorgfalt durchdachte Enduro präsentiert.

Mit viel Sorgfalt durchdacht wurde auch das Konzept der Yamaha XTZ 750 Super Ténéré – allerdings mit ganz anderen Maßgaben. Nur etwa fünf Prozent aller Enduro-Fahrer wagen sich mit ihrem Gerät jemals weiter ins Gelände als bis zum nächsten Feldweg – von Afrika ganz zu schweigen.

Was also lag für Yamaha näher, als eine Enduro für die restlichen 95 Prozent der Stollenzunft zu konstruieren, die vielleicht mal eine Schotterpiste, ansonsten aber ausschließlich Asphalt unter die Räder nehmen? Die Ursprünge der Super Ténéré liegen tatsächlich in Afrika. Doch auch die Franzosen haben mitgewirkt. Jean-Claude Olivier, Chef des Yamaha-Importeurs Sonauto, hatte sich 1985 in den Kopf gesetzt, die 1986er Rallye Paris-Dakar auf einer Enduro mit dem Vierzylinder-Motor der Yamaha FZ 750 zu bestreiten. Die große Baubreite, sein hohes Gewicht und der große Benzindurst standen einem Rennerfolg damals jedoch im Weg.

Die XTZ 750 Super Ténéré ist die logische Schlußfolgerung aus dem FZ 750-Experiment von 1986. Die Halbierung der Zylinderzahl half jedoch

wenig: Mit Koffern wiegt der Neuling unter den Langstrecklern immer noch volle 240 Kilogramm.

Die Motoren aller drei Maschinen sind sichere Starter – auch nach kalten oder nassen Nächten. Unterstützt vom Choke, der bei Honda und BMW am linken Griff, bei der Yamaha in der Mitte des Lenkers zu finden ist, grummeln sie stets schon nach einem Knopfdruck leise im Leerlauf vor sich hin.

Eine sehr schlechte Angewohnheit der japanischen Hersteller ist allerdings ihr Sparwille an der meist falschen Stelle. Wenn irgendwann doch einmal Batterie oder Anlasser der Japan-Twins ihren Dienst versagen, ist Schieben angesagt. Die BMW ist die einzige der drei Geländegrößen, die wenigstens wahlweise mit einem Kickstarter ausgerüstet werden kann – für 145 Mark.

In den Fahrleistungen sticht die Super Ténéré sowohl die Paris-Dakar-BMW als auch die Africa Twin locker aus. Ihre 69 PS Spitzenleistung machen sich besonders auf der Autobahn mit Gepäck positiv bemerkbar. Auch bei 150 km/h Reisegeschwindigkeit sind an Steigungen oder bei Überholmanövern immer noch Leistungsreserven vorhanden. In der Ebene sind sogar 180 km/h möglich. Die BMW hat mit ihrem vollen Liter Hubraum zwar enorme Kraftreserven im mittleren Drehzahlbereich, muß aber bei hoher Geschwindigkeit der Yamaha den Vortritt lassen. Ihre 60 PS haben weit mehr noch als bei der Standard-R 100 GS mit dem Luftwiderstand zu kämpfen. 150 km/h Dauertempo lassen sich mit der Paris-Dakar

zwar bequem halten, aber bei 165 km/h Tachoanzeige ist Schluß.

Erstaunlich gut hält sich auf den schnellen Verbindungsetappen zwischen Wohn- und Urlaubsort die Honda. Obwohl der Africa Twin-Motor mit „nur“ 650 Kubikzentimetern und 50 PS rein rechnerisch etwas minderbemittelt ist, braucht der Honda-Pilot sich nicht zu grämen. Eher schon der Paris-Dakar-Fahrer, weil der sich ein ums andere Mal von der Africa Twin überholt sieht: Mit fröhlichen 170 km/h Tachostand pfeilt die Honda über die Autobahn. Die Sitzhöhen der drei Motor-

räder unterscheiden sich nur unwesentlich voneinander: Den niedrigsten Fahrerplatz bietet die BMW mit 850, den höchsten die Honda mit 870 Millimetern. Dazwischen liegt mit 865 Millimetern die Yamaha.

Ungeachtet dessen hat man beim Ersteigen der Yamaha jedoch das Gefühl, die höchste der drei Maschinen zu erklettern. Die Africa Twin hingegen wirkt auf den Fahrer viel kleiner und handlicher, als sie für einen Nebenstehenden aussieht. Ein sehr enger, komfortabler Knie-schluß, Fußrasten in idealer Höhe und Position, eine selbst auf Langstrecken

bequeme Sitzbankpolsterung und ein ebenso perfekt gekröpfter Lenker geben dem Honda-Piloten das Gefühl, wirklich in der Maschine zu sitzen. Unterstützt wird dies noch durch die weit um die Knie herumgezogenen Tankausbuchtungen, die gar die Funktion einer Beinverkleidung übernehmen und die Fahrerknie bei Regen eine Zeit trocken halten.

Ganz anders bei der Yamaha. Deren breit aus-gewölbter Tank zwingt die Fahrerknie voll in den Fahrtwind – und gegebenfalls in den Regen. Selbst der Lenker baut mit 820 Millimetern über-

TECHNISCHE DATEN: MOTOR UND FAHRWERK

		BMW R 100 GS Paris-Dakar	Honda XRV 650 Africa Twin	Yamaha XTZ 750 Super Ténéré
Motor		Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor	Zweizylinder-Viertakt-V-Motor	Zweizylinder-Viertakt-Paralleltwin
Kühlung		Luft	Wasser	Wasser
Steuerung		ohv	ohc	dohc
Anzahl der Ventile/Zylinder		2	3	5
Bohrung × Hub	mm	94 × 70,6	79 × 66	87 × 63
Hubraum	cm ³	980	647	749
Verdichtungsverhältnis		8,5:1	9,4:1	9,5:1
Leistung	PS(kW)/1/min	60(44)/6500	50(37)/7000	69(51)/7500
Max. Drehmoment	kpm(Nm)/1/min	7,8(76)/3750	5,6(55)/5500	6,8(67)/6750
Vergaser, Ø	mm	2 Bing, 40	2 Keihin, 32	2 Mikuni, 38
Getriebe		Fünfgang	Fünfgang	Sechsgang
Sekundärtrieb		Kardan	Kette	Kette
Rahmenbauart		Doppelschleifen-Rohrrahmen	Einrohrrahmen mit geteilten Unterzügen	Doppelschleifen-Rohrrahmen
Federweg vorn/hinten	mm	255/180	220/210	235/215
Standrohrdurchmesser	mm	40	43	43
Reifen vorn		90/90-21 T	90/90-21 T	90/90-21 T
Reifen hinten		130/80-17 T	130/90-17 T	140/80-17 T
Bremse vorn, Ø	mm	Scheibe, 285	Scheibe, 296	Doppelscheibe, 245
Bremse hinten, Ø	mm	Trommel, 200	Scheibe, 240	Scheibe, 245
Radstand	mm	1513	1555	1505
Lenkkopfwinkel	Grad	62	62	63,5
Nachlauf	mm	101	113	101
Sitzhöhe/Sitzbanklänge	mm	850/350 (860/790)*	870/620	865/570
Lenkerbreite	mm	780	790	820
Wendekreis	mm	4680	5230	4350
Gewicht vollgetankt mit Koffern	kg	250	234	240
Zuladung	kg	170	171	170
Tankinhalt	Liter	35	25	26
Preis inkl. Fracht	Mark	15 590	11 750	12 380

Herstellerangaben; * Zweipersonen-Sitzbank

Zweizylinder-Reise-Enduros

durchschnittlich breit. Ein zusätzliches Minus kassiert die Super Ténéré für die viel zu weiche Gummilagerung des Lenkers. Zielgenaues Lenken mit der Super Ténéré wird dadurch sehr erschwert. Eine dritte Variation des Themas Sitzgefühl bietet die Paris-Dakar. Bequem wie Großvaters Ohrensessel nimmt sie ihren Fahrer auf. Die satt ausgeformte Sitzmulde der Einmann-Bank (wahlweise kann auch die Zweipersonen-Bank der Standard-GS geordert werden), ein enger Knie-schluß und der fest verschraubte und gut in den Händen liegende Lenker machen die BMW-Enduro zu einem angenehmen Reisepartner.

Der Komfort hört allerdings sehr bald auf, wenn längere, schnelle Pasagen auf der Autobahn fällig werden: Hinter der Scheibe bildet sich ohne Tankrucksack ein enormer Wirbel. Der Helm wird von Turbulenzen so stark gebeutelt, daß dem Fahrer unter Umständen sogar die Sicht verschwimmt.

Mit Tankrucksack hingegen wird der Wirbel unterbunden. Die Luftströmung fließt ruhig über die Fahrerschultern hinweg, und der Helm liegt im gleichmäßigen Fahrtwind. Sanft geht die anströmende Luft auch mit dem Helm des Honda-Fahrers um, sowohl mit als auch ohne Tankrucksack.

Die Verkleidungs-scheibe der XTZ 750 dagegen ist zwar von ausreichender Höhe, aber zu schmal geraten. So kann



Die Africa Twin bietet guten Windschutz durch Verkleidung und Tankrucksack.



Die Fußrasten der Paris-Dakar liegen weit hinten. Wahlweise paßt die Zweimann-Bank der Standard-GS



ank; bequeme Sitzbank



Die Verkleidung der Super Ténéré ist zu schmal. Die Fußrasten liegen weit vorn und bauen breit

der Fahrtwind auf Dauer kräftezehrend auf Brust und Schultern blasen.

Die Fahrwerksdaten der Paris-Dakar-BMW-62 Grad Lenkkopfwinkel und 101 Millimeter Nachlauf – sprechen in Verbindung mit dem niedrigen Schwerpunkt für ein recht handliches Fahrverhalten.

Tatsächlich kann die Paris-Dakar dies auch für sich beanspruchen; allerdings in Grenzen. Sowohl das Gewicht von vollgetankt 250 Kilogramm als auch die Tatsache, daß die Paris-Dakar kopflastiger ist als die Standard-GS, finden im Fahrverhalten ihren Niederschlag.

Die Handlichkeit auf kurvigen Landsträßchen bleibt erhalten; immer noch sind mit der BMW Wechselkurven zielgenau und ohne großen Kraftaufwand zu durchfahren.

Aufmerksamkeit ist jedoch auf nassen Straßen oder losem Untergrund angesagt. Die BMW neigt dazu, in Kurven über das Vorderrad wegzuschieben – sie untersteuert. Auf losem Untergrund sollten Kurven mit der Paris-Dakar stets mit etwas Zug am Hinterrad, auf jeden Fall aber vorsichtig durchfahren werden.

Auch die Stabilität bei Höchstgeschwindigkeit könnte noch verbessert werden. Bei etwa 160 km/h fängt die große BMW an zu pendeln, egal ob beladen oder nicht. Dieses Pendeln bleibt allerdings immer beherrschbar und wird nie dramatisch. Daß Enduros dieser Klasse bei Höchstgeschwindigkeit durchaus fahrstabil sein können, beweist der tadellose Geradeauslauf der Honda und vor allem der der schnellen

Yamaha unter den gleichen Bedingungen.

Auf schlüpfrigem Grund schiebt auch die Super Ténéré in Kurven über das Vorderrad; deshalb gelten für sie die gleichen Regeln wie für die BMW.

Nichts dergleichen ficht den Africa Twin-Piloten an. Bei annähernd gleicher Gewichtsverteilung, wie sie die BMW aufweist, legt die Honda ein fast neutrales Kurvenverhalten an den Tag. Hier spielt sowohl ihr mit 1555 Millimetern längster Radstand als auch der Nachlauf der Honda eine Rolle, der mit 113 Millimetern 12 Millimeter länger ist als bei der BMW. Der Nachlauf der Yamaha dagegen ist mit dem der BMW identisch – 101 Millimeter.

Die beiden Japanerinnen setzen auf die bekann-

ten Mono Cross (Yamaha)- und Pro Link (Honda)-Umlenkhebel-Systeme, um den Hinterradfederungen eine progressiv steigende Federrate zu geben.

BMW hat auf ein Hebel-system für seine Paralever genannte, zweigelenkige Einarmschwinge mit Momentabstützung verzichtet, um diese Konstruktion nicht noch komplizierter zu machen.

Auf Landstraßen aller Ordnungen reichen die Federungsqualitäten der drei Probanden aus, grobe Unebenheiten zu schlucken – mit Abstufungen. Die BMW teilt dem Fahrer den jeweiligen Straßenzustand stets ein wenig direkter mit als die beiden anderen. Auf sehr unebenem Untergrund oder bei harter Fahrweise auf der Straße läßt die nicht verstellbare Dämpfung der Yamaha so-

Zweizylinder-Reise-Enduros

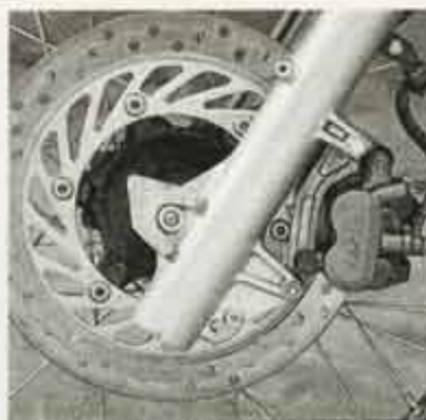
wohl vorn als auch hinten – und hier in besonderem Maße – nach einiger Zeit kräftig nach; mit erhitztem Dämpferöl wird aus dem Wüstenschiff ein Schaukelpferd.

Derselbe Effekt tritt auch am hinteren Honda-Federbein auf, allerdings in weit geringerem Maße. Zudem macht die links am Rahmen liegende Dämpferverstellung der Honda ein problemloses Nachstellen der Zugstufen-dämpfung möglich.

Die Dämpfung des BMW-Federbeins ist nicht ideal: Die Druckstufe ist zu hart, die Zugstufe etwas zu weich geraten. Doch bleibt sie auch auf schlechteren Wegen wenigstens annähernd gleich, weil der BMW-Dämpfer nicht auch noch die Hitze des Motors verkraften muß, wie dies bei den Zentralfederbei-



Die BMW-Bremse ist bissig, aber wirksam



Beste Wirkung und Dosierbarkeit an der Honda



Die Yamaha-Doppelscheibenbremse enttäuscht

nen der Konkurrentinnen der Fall ist.

Dafür plagt sich die Paris-Dakar auf unbefestigten Wegen mit einem anderen Problem herum. Sie schlägt auf Schlaglochpisten bei hohem Tempo hart mit dem Lenker aus. Hier ist kräftiges Zugreifen angeraten, soll die Fuhre auf dem rechten Wege bleiben.

Solch herzhafter Zugriff sollte am Handbremshebel der Paris-Dakar jedoch besser unterbleiben. Schon bei normaler Betätigung greift die Brembo-Zange an der 285 Milli-

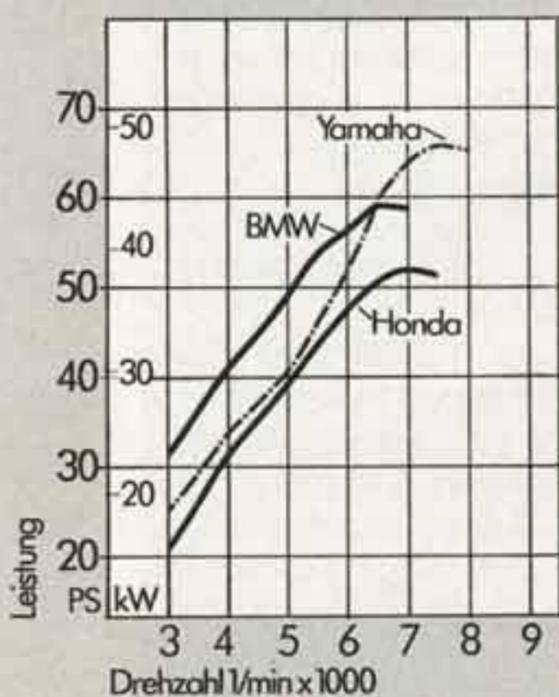
meter-Scheibe zu, als wolle sie ein Stück aus ihr herausbeißen.

Im Vergleich zu denen der BMW lutschen die Beläge der Yamaha-Doppelkolben-Schwimmsättel schon in kaltem Zustand reichlich lustlos an ihren beiden Scheiben herum.

Zudem sind die Yamaha-Bremsen sehr anfällig für Fading. Genauer ausgedrückt: Es ist kein gutes Gefühl, mit bereits bis zum Griff durchgezogenem Bremshebel und immer noch stetig nachlassender Bremswirkung auf eine enge Bergab-

Serpentine zuzuschließen. Zudem kommt die Hinterrad-Bremse ihren Pflichten genauso lustlos nach wie die vordere. Die Bremswirkung der Yamaha-Anlage muß sich im Dauerbetrieb mit zwei Personen oder Gepäck das Gesamturteil „ungenügend“ gefallen lassen. In ähnlichen Regionen der Bewertungsskala landet auch die Bremstrommel im Hinterrad der BMW. Man muß schon mit dem vollen Körpergewicht auf dem Pedal stehen, um eine brauchbare Verzögerung zu erzielen.

LEISTUNGSMESSUNG



BMW R 100 GS Paris-Dakar:
59 PS (43 kW) bei 6500/min
Honda XRV 650 Africa Twin:
52 PS (38 kW) bei 7000/min
Yamaha XTZ 750 Super Ténéré:
66 PS (49 kW) bei 7500/min

FAHRLEISTUNGEN UND TESTWERTE

		BMW R 100 GS Paris-Dakar	Honda XRV 650 Africa Twin	Yamaha XTZ 750 Super Ténéré
Höchstgeschwindigkeit				
Solo	km/h	162	159	177
mit Sozjus	km/h	157	151	168
Beschleunigung (mit Sozjus)				
0-100 km/h	s	5,5 (6,9)	5,8 (7,2)	4,9 (6,0)
0-130 km/h	s	9,4 (12,2)	11,0 (13,9)	8,3 (10,2)
0-400 m	s	13,9 (15,1)	14,2 (15,4)	13,5 (14,4)
0-1000 m	s	27,5 (29,5)	28,7 (30,4)	26,7 (27,9)
Durchzugsvermögen (mit Sozjus)				
60-120 km/h	s	9,1 (11,6)	9,9 (13,3)	9,4 (12,5)
60-140 km/h	s	15,2 (20,4)	14,6 (22,0)	14,3 (19,4)
Kupplungshandkraft				
Kraft	N	60	60	70
Kraftstoffverbrauch				
Kraftstoffart		Normal bleifrei	Normal bleifrei	Normal bleifrei
im Mittel	Liter/100 km	8,6	7,3	8,5
Theoretische Reichweite				
	km/h	406	329	306
Tankinhalt				
	Liter	35	24	26

Voll überzeugen konnte im Vergleich der Bremsanlagen nur die der Honda. Bremswirkung, Dosierbarkeit und Ausdauer der beiden Africa Twin-Scheibenbremsen mit 296 Millimetern Durchmesser vorn und 240 Millimetern hinten

waren denen ihrer Konkurrentinnen sowohl im kalten als auch im heißen Zustand immer überlegen.

Auf den kurvigen Sträßchen mußten zum Schluß auch die Motoren noch einmal tiefe Einblicke in ihren wahren Charakter

zulassen. Die sechs Gänge der Super Ténéré sind kein überflüssiger Luxus, wie der Blick auf die Fünfgang-Schaltboxen von Africa Twin und Paris-Dakar vermuten lassen, sondern reine Notwendigkeit. Daß die BMW ihre 980

cm³ Hubraum auf kurvigen Sträßchen in überlegenen Durchzug würde umwandeln können, war ja zu erwarten. So wenig Schaltarbeit wie sie brauchte keine. Die Überraschung war die Vorstellung der Honda auf diesem Terrain: Um mit ihr

Zweizylinder-Reise-Enduros

mithalten zu können, war der Yamaha-Fahrer zu heftiger Schaltarbeit gezwungen. Von einem überlegenen Durchzug der Yamaha gegenüber der Honda konnte in dem für das Fahren auf kurvigen Sträßchen relevanten, unteren Drehzahlbereich jedenfalls überhaupt keine Rede sein. Ursache dafür ist die sehr lange Endüberset-



Einfache Federbasisverstellung der Paris-Dakar per Hakenschlüssel



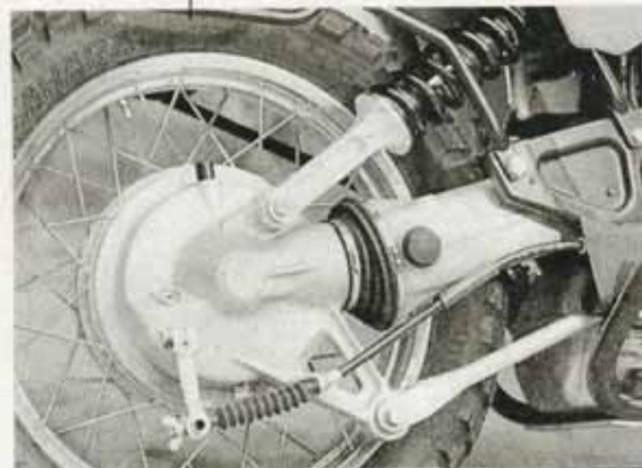
Dämpferverstellung der Africa Twin. Das Federbein liegt versteckt



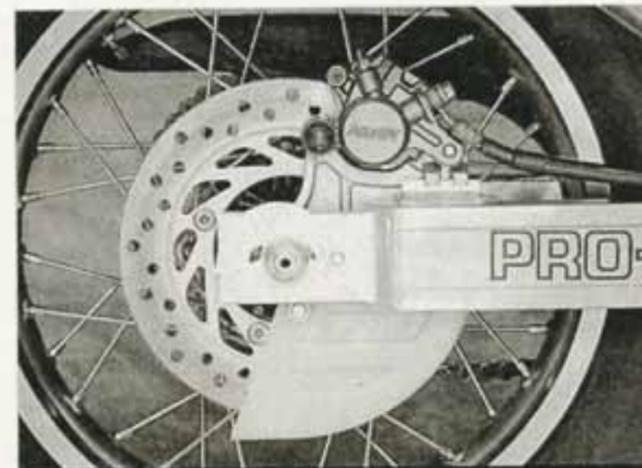
Die Federbasisverstellung der Super Ténéré ist nur von unten erreichbar

zung der Super Ténéré, die auch leichte Gelände-Einlagen mit dem Newcomer zur Nervenprüfung werden läßt. Entweder man nölt im ersten Gang mit fast 5000/min über den Kies, oder der Motor droht im zweiten ständig abzusterben. Der Yamaha ist nur über Drehzahlen verwertbare Leistung abzugewinnen. Hat der Motor dann aber seine Leistungsspitze einmal erreicht, ist schon wieder Aufmerksamkeit vom Fahrer gefordert. Der Weg des Gasdrehgriffs ist sehr kurz: So kurz, daß bei entsprechender Drehzahl schon ein paar Grad mehr Öffnungswinkel in erhebliche Beschleunigung umgesetzt werden. Dies ist einem gleichmäßigen Fahrstil im Gelände oder auf winkligen Straßen nicht gerade zuträglich.

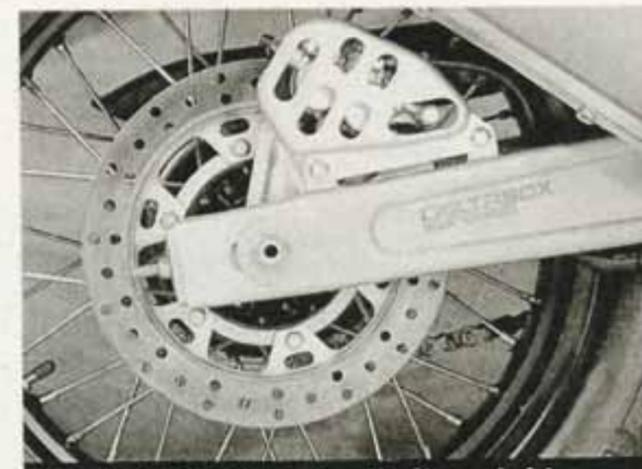
Trotz langer Übersetzung genehmigte sich die Super Ténéré als einzige der Maschinen im Test



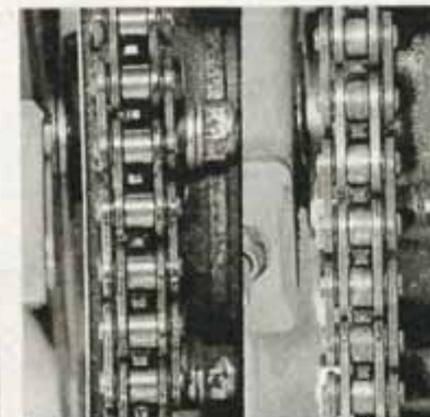
Die BMW-Trommel verzögert nur bei höchstem Kraftaufwand gut



Die hintere Honda-Bremse entspricht in ihrer Wirkung der vorderen . . .



. . . die der Yamaha der ihren leider auch. Die Schwinge ist aus Stahl



Breitere Ketten und Ritzel leben länger: links Honda, rechts Yamaha

STURZ- UND VERSCHLEISSTEILE

	BMW Paris-Dakar	Honda Africa Twin	Yamaha Super Ténéré
Sturzteile			
Kupplungshebel	25,08	20,63	11,92
Handbremshebel	25,08	28,50	17,88
Hauptbremszylinder	120,24	249,66	154,30
Rückspiegel	37,05	35,80	70,41
Lenker	68,97	86,64	52,00
Blinker komplett	18,00	50,05	37,34
Tachometer	156,00	282,72	149,67
Drehzahlmesser	193,00	378,48	193,15
Scheinwerfer komplett	131,00	152,76	196,88
Verkleidung mit Scheibe	905,00	926,82	1923,24
Fußraste mit Gummi und Halterung	17,10	21,55	33,31
Gabelstandrohr ohne Tauchrohr, Feder und Dämpfer	225,72	198,36	332,81
Vorderradfelge mit Radlager, ohne Bremsscheibe und Adapter	658,92	652,84	585,46
Ein Auspufftopf	366,00	619,02	490,30
Tank lackiert	1070,00	1053,36	802,32
Schutzblech vorn	207,00	161,88	111,09
Sitzbank mit Heck ohne Schutzblech	389,00	449,16	222,87
Rahmen komplett ohne Schwinge	1014,60	2290,26	1566,01
Seitendeckel rechts	81,00	210,90	80,35
Motorgehäusedeckel	64,14*	234,84	67,05
Summe	5772,90	8104,23	7098,36
Verschleißteile			
Sekundärkette	-	147,06	274,60
Ritzel und Zahnkranz	-	112,75	119,78
Bremsbeläge komplett	119,70	134,98	141,42
Zylinderkopfdichtung	12,00	47,65	24,32
Kupplungsscheiben (ein Satz)	115,14	125,29	144,76
Federbeine	555,40	932,52	624,00
Lenkkopflager komplett	67,26	55,86	93,21
Luftfilter	37,49	27,82	63,69
Ölfilter	18,50	12,77	9,18
Summe	925,49	1596,70	1494,96
Gesamtsumme	6698,39	9700,93	8593,32

* Ventildeckel

Zweizylinder-Reise-Enduros

auf der Autobahn einmal mehr als zehn Liter bleifreies Normalbenzin auf hundert Kilometern.

Zudem reagierte sie auf schlechte Benzinqualität mit Klingeln. BMW und Honda verdauten jede Benzinqualität klaglos. Die Africa Twin verbrauchte maximal 7,5 Liter, die Paris-Dakar 9,2 Liter bleifrei Normal. Landstraßenbetrieb drückte den Spritverbrauch auf 7,3 Liter bei der Super Ténéré, 7,8 Liter bei der Paris-Dakar und 7,1 Liter bei der Africa Twin – jeweils mit vollen Koffern, Tankrucksäcken und auf die Träger aufgeschnallten, vollen Reisetaschen. Übrigens Träger: Der serienmäßige Stahlrohrträger der Honda darf mit 20 Kilogramm Gepäck belastet werden, der Alu-Gußträger der Yamaha verkräftet nur fünf. Und der anstelle des Beifahrersitzes auf der BMW montierte Träger darf beladen werden, bis das höchstzulässige Gesamtgewicht erreicht ist.

Die asymmetrischen Befestigungsmöglichkeiten der Koffer durch ihre Zwei-in-eins-Auspuffanlagen sind an der BMW durch verschieden große Koffer gut, an der Honda von der Firma Hepco & Becker zufriedenstellend gelöst worden; der unnötig weit abstehende Auspufftopf der Yamaha allerdings trieb den Hepco & Becker-Leuten, die unserer Testmaschine bei Nacht- und Nebel vor den Vergleichsfahrten noch einen provisorischen Kofferträger anpaßten, fast die Tränen in die Augen. Der Abstand des rechten Koffers vom Mo-

torrad ist so groß, daß man sich bei Hepco & Becker überlegt, für die Super Ténéré nur einen Träger für den linken Koffer zu produzieren. Die Yamaha-Leute sollten sich ihr Auspuff-Layout daraufhin noch einmal durch den Kopf gehen lassen.

Die BMW Paris-Dakar hält, was ihr Name verspricht: Die lange Distanz über den schwarzen Kontinent würde ihr und ihrem Fahrer keine Schwierigkeiten bereiten. Ein großer Tank, die praxisgerechte Fernreiseausstattung und die bewährte und simple Technik sind der Garant für die entsprechende Ausdauer.

Die Honda Africa Twin beweist, daß weniger auch mehr sein kann: Ihre Ausgewogenheit und durchdachte Detailkonstruktion wird ihr Fahrer auf der



Je nach Platzierung des Endschalldämpfers . . .



. . . gestaltet sich die Kofferbefestigung . . .



. . . mehr oder weniger schwierig

SCHLUSSWERTUNG



Honda XRV 650 Africa Twin

Die Africa Twin macht bei allen Enduro-spezifischen Gangarten eine gute Figur. Hervorzuheben ist der spritzige Motor in der 50-PS-Versicherungskategorie, das sichere, komfortable Fahrwerk, sehr gute Bremsen und der ausgefeilte Windschutz. Einziger Schwachpunkt ist die durch viel Technik erschwerte Wartung.

Yamaha XTZ 750 Super Ténéré

Die Super Ténéré besticht durch ihre für eine Enduro exzellenten Fahrleistungen, den stabilen Geradeauslauf bei Höchstgeschwindigkeit und die optisch sehr ansprechende Verpackung. Die Kritikpunkte jedoch sind zahlreich: Bremsen, Dämpfung, Durchzug, Verkleidung und die Sitzposition des Fahrers.

BMW R 100 GS Paris-Dakar

Groß, bequem, mit gutem Durchzug und hoher Reichweite: Wer eine wirklich langstreckentaugliche Reise-Enduro erwerben will, kommt an der Paris-Dakar nicht vorbei. Die Hinterradbremse sowie die Fahrstabilität und der Windschutz des Fahrers bei Höchstgeschwindigkeit sind jedoch noch verbesserungsfähig.

Straße wie in der Wüste sehr bald zu schätzen wissen, ohne daß er einem größeren Hubraum nachtrauern müßte.

Die Super Ténéré schließlich ist in der von uns gefahrenen, perlmuttweiß-blauen Lackierung allein schon viel zu schön, um sie durch Felswüsten und über Sanddünen zu treiben. Auf der Schnellstraße jedoch ist sie die Königin der Enduros. Der sehr kräftige Motor und der

untadelige Geradeauslauf sowie die nach Straßenmaschinenart zusammengestellte Ausstattung bescheren ihr hier ihren verdienten Auftritt.

Und das Fazit dieser Geschichte: Es gibt sehr viele verschiedene Möglichkeiten, Enduro zu fahren; ob auf der Straße, im Gelände oder sogar in der Sahara. Aber es muß nicht immer Afrika sein, um dies erst einmal erfahren zu können.