

A photograph of two motorcyclists riding through a shallow stream in a forest. The rider on the left is on a blue and white Honda Africa Twin, wearing a red jacket and white pants. The rider on the right is on a red BMW R 80 GS, wearing a white jacket with red accents and red pants. Both are wearing helmets and riding gear. The scene is lush with green foliage and trees.

*BMW R 80 GS gegen  
Honda XRV 650 Africa  
Twin: Doppeltest*

# Naturfreunde

*Wo alle Wege enden,  
beginnt der Enduro-Spaß.  
Oder? ▶*

## BMW R 80 GS/ Honda XRV 650

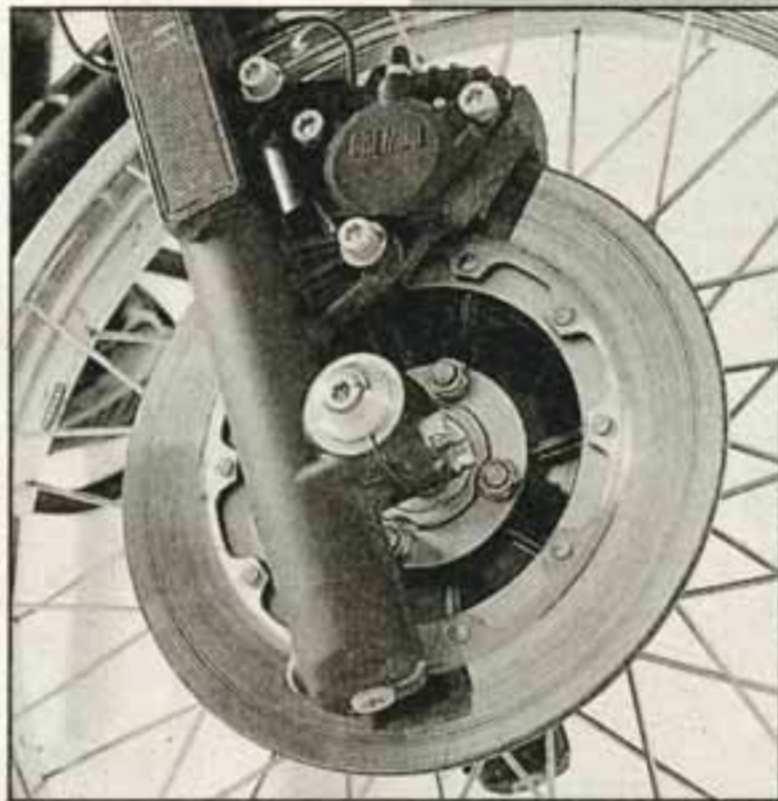
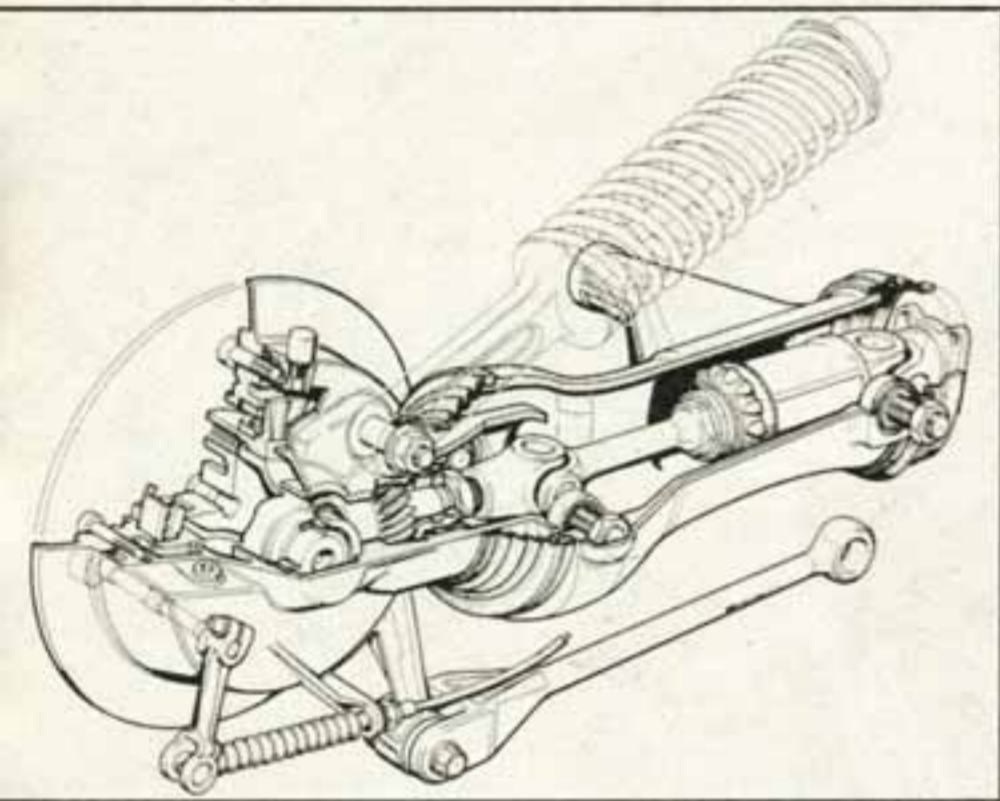
**S**chwerfällig müht sich das buntlackierte Enduro-Monster den schmalen, steinigen Pfad entlang, nur die akrobatische Balance des geplagten Fahrers hält die Honda im Lot.

Der Weg wird zusehends steiler, Felsplatten und Geröllbrocken erschweren den Anstieg. Die Umkehr ist auf der

hendigkeit im Gelände hin. Beide sind schwere Brocken: 210 Kilogramm wiegt die BMW mit vollem Tank, 220 die Honda. Als Antrieb fungiert in beiden Fällen ein zweizylindriger Viertaktmotor, womit auch schon alle Gemeinsamkeiten der Vergleichskandidaten in der Motortechnik aufgezählt wären.

Denn während im Fahrwerk der R 80 GS ein schlichter luftgekühlter Boxermotor mit nur zwei stoßstangengesteuerten Ventilen werkelt, pflanzten die

*Das Element der Reiseenduros: die Schotterpiste (rechts). Aufwendig, schwer, aber wirksam: BMW-Paralever-Schwinge mit Momentabstützung am Rahmen (Zeichnung links). Das Federbein ist straff gedämpft*



engen Piste unmöglich. Mit durchdrehendem Hinterrad und viel Schwung versucht der Endurist, die 220 Kilogramm Lebendgewicht der Africa Twin über den Anstieg zu wuchten, aber ohne Erfolg. Das hochbeinige Gefährt verkeilt sich im Gestein, bleibt abrupt stehen, dann lösen sich Mann und Maschine voneinander.

Während der Fahrer mit einem sauberen Spagat die Sitzbank wohlbehalten rücklings verläßt, schlägt der Koloß mit lautem Krachen auf den nackten Fels auf. Bremshebel und Rückspiegel fliegen in hohem Bogen durch die Luft, Ende einer Dienstfahrt.

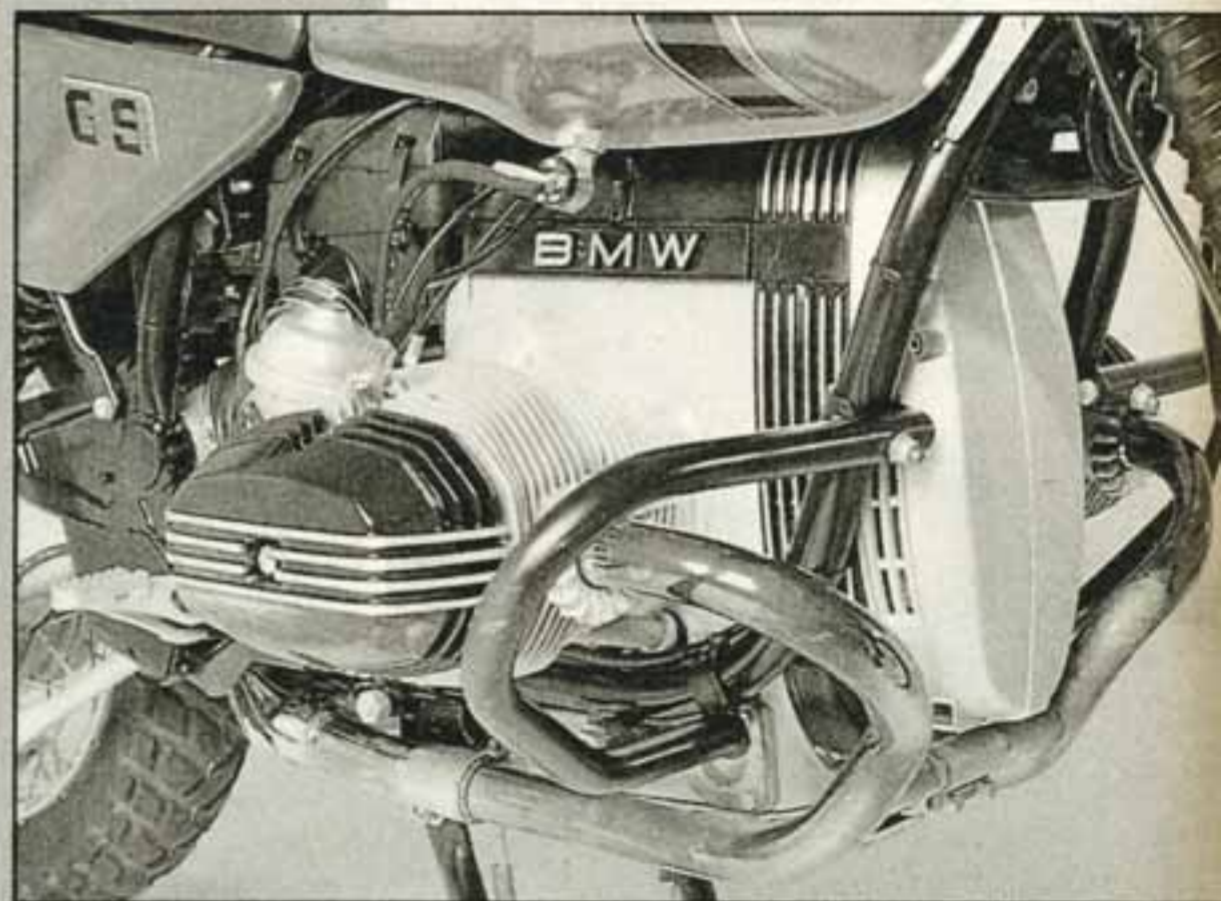
Auf den ersten Blick scheint dieses Mißgeschick geeignet zu sein, die weitverbreitete Meinung zu bestätigen, daß schwere Zweizylinder-Enduros nicht fürs Gelände taugen. Doch das wäre ein vorschnelles Urteil. Sicher ist nur, daß die dicken Brummer kaum zum Trial geeignet sind.

Die Technik jedenfalls deutet nicht auf sonderliche Be-

Honda-Konstrukteure den schon aus der Transalp bekannten wassergekühlten V 2-Motor in den Rechteck-Rohrrahmen. Drei Ventile, zwei im Einlaß-, eines im Auslaßtrakt, sorgen zusammen mit der Doppelzündung für zügiges Vorankommen. 50 PS geben beide Hersteller für ihre Triebwerke an.

Über ein klauengeschaltes Fünfganggetriebe geben beide die Kraft ans Hinterrad weiter. Den Sekundärantrieb bewerkstelligt die Honda konventionell über eine pflegearme, aber leider schlecht abgedeckte O-Ring-Kette, die BMW über einen Kardantrieb, der mit der neuesten Konstruktion, der Paralever-Schwinge, so gut wie keine störenden Reaktionen bewirken kann. Abgestützt wird die aufwendige und schwere Schwinge der BMW von einem stark geneigten Monofederbein ohne jegliche Umlenkung.

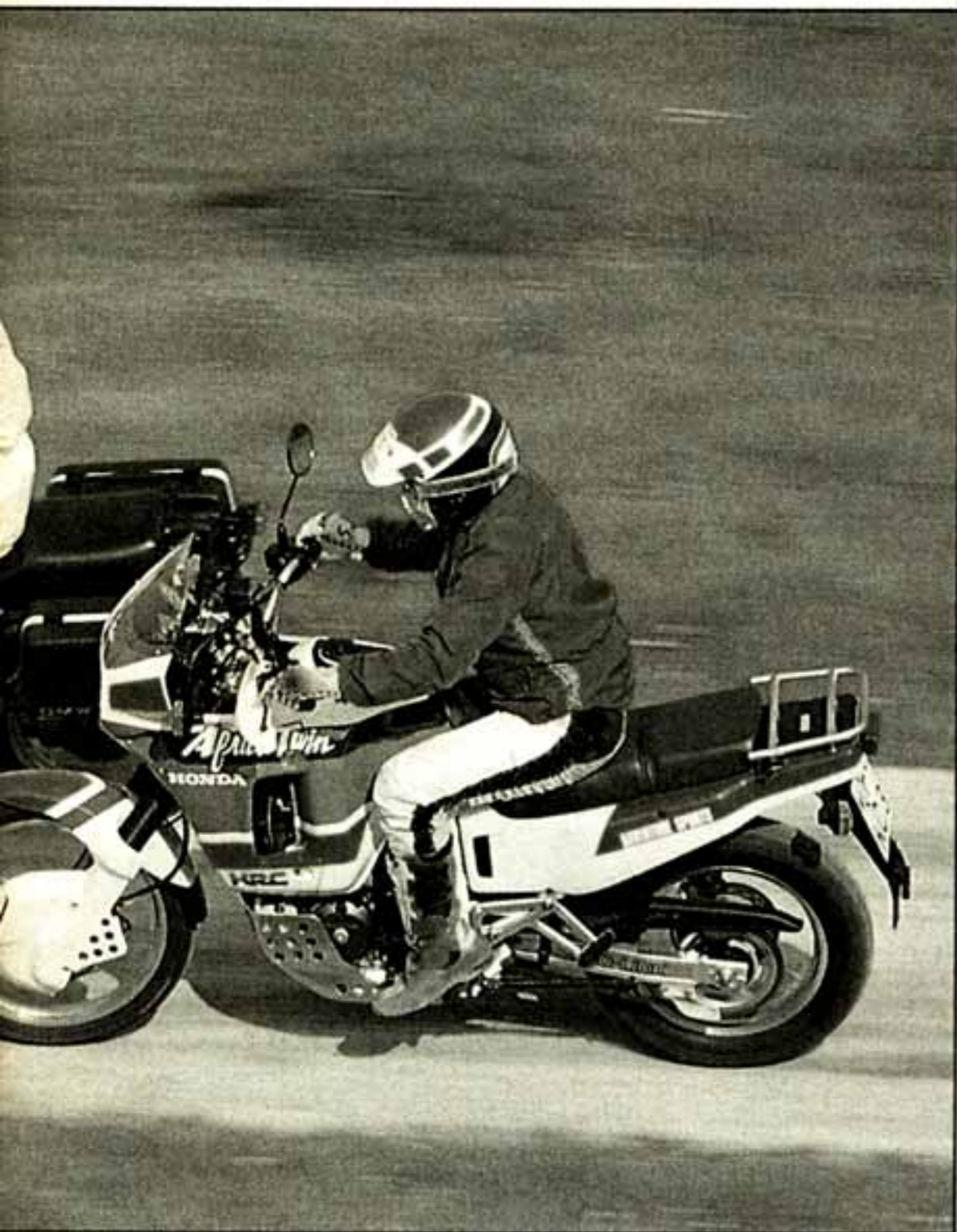
Ganz anders die Honda. Hier steckt das Hinterrad in einer Aluminium-Kastenschwin-



*Alter Bekannter: R 80-Boxermotor mit neuen, bleifreiverträglichen Ventilsitzen. (oben). Brembo-Bremse mit 285-Millimeter-Scheibe, Vorderrad mit Kreuzspeichen und Schlauchlosfelgen (darüber)*

ge mit Pro Link-Hebeln zur Federbeinbetätigung. Mit dieser Mechanik verändern sich bei hoher Zuladung die Feder- und Dämpfungskräfte, wodurch die Federung nachhaltig am Durchschlagen gehindert wird.

Einrohrrahmen mit gebelnten Unterzügen aus Stahlrohr zeichnen bei beiden für die möglichst steife Verbindung zwischen Vorder- und Hinterradaufhängung verantwortlich.



Fotos: Schwab

Soweit der Überblick über den Aufbau der Enduros, es folgt die Fahrt ins Abenteuer. Die beginnt für den Enduristen mit Geländeansprüchen leider meist auf der Autobahn in Richtung Süden, hierzulande sind kaum noch unbefestigte Pfade zu finden. Da bleibt dem Endurofreund nur der Weg ins benachbarte Ausland, wo schlaglochübersäte Verbindungsstraßen immer noch zum Alltag gehören.

Also rauf auf die Autobahn und den Gasgriff aufgedreht. 150, 160, 170: Die Honda rennt, als ob der Teufel hinter ihr her wäre. Dabei ist es nur die brave 80 GS, und die kann sich bei diesem Tempo nicht einmal im Windschatten der XRV halten.

Echte 168 km/h bescheinigt der Meßschreiber dann auch bei der Meßfahrt für die Honda. Demgegenüber sieht die unverkleidete BMW mit 157 km/h schlecht aus. Doch das Kriterium der Höchstgeschwindigkeit ist in Enduristenkreisen vernünftigerweise von untergeordneter Bedeutung. Viel wichtiger ist die Frage des möglichen effektiven Reisedurchschnitts. Und der hängt von ganz anderen Qualitäten ab.

Da wäre einmal die Reichweite. Bei 25 Litern Tankinhalt im Fall der Honda und gar 26 Litern bei der BMW gibt es in dieser Hinsicht nichts zu monieren. Der Sprit reicht beim Durchschnittsverbrauch von 5,6 Litern je 100 Kilometer bei der XRV und den 6,75 Litern der BMW R 80 GS theoretisch für 446 Kilometer (Honda) und 385 Kilometer (BMW).

Theoretisch deshalb, weil der Sitzkomfort speziell beim bayrischen Reisedampfer nur von kurzer Dauer ist. Schuld am eingeschränkten Luxus ist zum einen die Sitzbank mit ihrer viel zu weichen Schaumstoffauflage, die innerhalb der ersten 100 Kilometer durchgesessen ist, zum anderen reduziert die harte Feder/Dämpferabstimmung am Hinterrad den Komfort. Die kann kurze Stöße nur unzureichend absorbieren und informiert den Fahrer jederzeit präzise über die Streckenbeschaffenheit.

Auch solche Kleinigkeiten wie die zu dicken und groben Griffgummis an den Lenkerenden, die sich durch das dünne Leder der Enduro-Handschuhe ins Fleisch drücken, oder der zu breite Lenker, der schon ab 120 km/h für spürbaren Druck auf Schulter und Oberkörper sorgt, werfen einen Schatten auf die Reisequalitäten der BMW R 80 GS.

Hier sammelt die Honda erste Pluspunkte. Zwar wird auch hier das Sitzfleisch durch die relativ schmale Bank beansprucht, dafür wirkt das Schaumstoffpolster stoß- und vibrationslindernd. Alle anderen Ausstattungszutaten gehören zu den besten, die es derzeit auf dem Markt gibt. Egal ob Griffgummis, Schaltereinheiten, Verkleidung oder Lenkerkröpfung, hier stimmt alles. Die Honda sorgt für ermüdungsfreie, komfortable Langstreckenfahrten.

Unüberlegt dagegen war die Gestaltung des breiten Stahlblechtanks, der den Fahrer zu weit gespreizten Beinen zwingt, wenn er wegen eines Sozius weit nach vorne rücken muß. Nur Fahrer unter 170 Zentimetern Körpergröße bringen dann noch die Beine bequem in den dafür vorgesehenen Ausbuchtungen unter.

Dafür sitzt auch der Passagier recht ordentlich, was ebenso auf die Gestaltung des BMW-Soziusplatzes zutrifft.

Dort stört nur der Gepäckträger, dessen Verbindungsrohr die Sitzbank um ein paar Zentimeter überragt und beim Durchfahren von tiefen Schlaglöchern und Bodenwellen dem Hintermann einen schmerzhaften Schlag aufs Steißbein versetzen kann.

Die Fahreigenschaften der Über-Enduros bei hohen Geschwindigkeiten sind durchaus akzeptabel. Zwar sind auch hier Pendelbewegungen ab 140 km/h auszumachen, jedoch nicht in dem Umfang wie bei manchen anderen, leichteren Enduros. Erstaunlich stabil zeigte sich die BMW selbst mit Packtaschen. Hier setzt das Pendeln früher ein, etwa ab 130 km/h, verstärkt sich aber kaum. Mit zwei Personen lie-▷

### Technische Daten: Motor und Fahrwerk

		BMW R 80 GS	Honda XRV 650 Africa Twin
Motor		Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor	Zweizylinder-Viertakt-V-Motor
Kühlung		Luft	Wasser
Steuerung		ohv	ohc
Anzahl der Ventile/Zylinder		2	3
Bohrung × Hub	mm	84,5 × 70,6	79 × 66
Hubraum	cm <sup>3</sup>	798	647
Verdichtung		8,2	9,4
Leistung	kW(PS)/1/min	37(50)/6500	37(50)/7000
Max. Drehmoment	Nm(kpm)/min	61(6,2)/3750	55(5,6)/5500
Vergaser, ∅	mm	2 × 32	2 × 32
Getriebe		Fünfgang	Fünfgang
Rahmenbauart		Doppelschleifen-Rohrrahmen	Einrohrrahmen mit geteilten Unterzügen
Federweg vorn/hinten	mm	225/180	220/210
Standrohrdurchmesser	mm	40	43
Reifen vorn		90/90-21 F	90/90-21 54 S
Reifen hinten		130/80-17 T	130/90-17 68 S
Einfachbremse vorn ∅	mm	285	296
Bremse hinten/∅	mm	Trommel/200	Scheibe/240
Radstand	mm	1513	1555
Lenkkopfwinkel	Grad	62	62
Sitzhöhe	mm	850	880
Nachlauf	mm	101	113
Gewicht vollgetankt	kg	210	220
Zuladung	kg	210	185
Preis inkl. Fracht	Mark	11 350	10 750

Herstellerangaben

## BMW R 80 GS/ Honda XRV 650

gen dann beide Maschinen satt und ohne jegliche Unruhen.

Soviel zu den Autobahn-Erlebnissen mit den beiden Enduros, die am Grenzübergang nach Frankreich ihr Ende finden. Ab nun folgen die Testmaschinen der verschlungenen Kurvenführung durchs Elsaß und den französischen Jura.

Auf den verkehrsarmen Nebenstraßen kann das Duo seine Fahrwerks- und Handlingqualitäten unter Beweis stellen, und auch die Federelemente werden hier aufs Äußerste gefordert.

Die BMW brettert zunächst voraus, denn beste Kurvenwilligkeit ist man vom Vorgängermodell schon gewohnt, da sollte die Pole Position eigentlich

zu halten, nehmen die Showa-Federelemente der Honda auch kleine Unebenheiten feinfühlig auf, sind aber gleichzeitig ausreichend straff gedämpft, um Schaukel- oder Nickbewegungen zu unterbinden. Ganz hervorragend erledigt dabei die 43 Millimeter starke Telegabel ihre Aufgabe.

Ohne Luftunterstützung reicht die Federrate aus, um auch bei scharfen Bremsmanövern mit zwei Mann zu weites Eintauchen zu verhindern. Das Pro Link-System arbeitet ebenso perfekt; sensibel bei kleinen Wellen, straff und gut gedämpft, wenn das mit zwei Personen beladene Schwergewicht in tiefe Löcher und Bodenwellen kracht.

Gar nicht befriedigend löst die BMW diese Aufgabe. Nicht nur die zu straffe Hinterhand, auch die Marzocchi-Gabel

*Fahrspaß auch auf Asphalt: Honda XRV 650 und BMW R 80 GS (rechts).*

*Ohne Schnickschnack, aber mit viel Zubehör ab Werk lieferbar: Die neue BMW (unten).*

*Nicht nur im Design der Werks-Rallye-Maschine nachempfunden: Die Honda XRV 650 empfiehlt sich als nahezu perfekter Reisedampfer (darunter)*



an BMW gehen. Aber lange bleibt diese Reihenfolge nicht bestehen. Denn so schwer und klotzig die Honda auch aussieht, beim Fahren zeigt sich, wie harmonisch die Honda-Techniker Fahrwerksgeometrie und Gewichtsverteilung aufeinander abgestimmt haben; und dann, in einer engen, übersichtlichen Kurvenkombination, wischt die XRV außen am verdutzten BMW-Piloten vorbei.

Je holpriger die Strecke wird, desto deutlicher kann sich die Honda absetzen. Denn während Telegabel und Federbein der R 80 GS alle Mühe haben, die Räder auf dem Boden





der R 80 GS kann in keiner Weise überzeugen.

Das größte Problem ergibt sich auf holprigen Straßen bei Kurvenfahrten und Bremsmanövern. So ist zu beobachten, daß die Gabeltauchrohre ihre Aufgabe nur solange erfüllen, bis kurz aufeinanderfolgende Stöße das Ansprechverhalten überfordern und die Gabelenden nur noch mit kurzen Schwingungen vor und zurück federn.

Ein Zittern in den Lenkerenden, je nach Geschwindigkeit und Straßenzustand mehr oder weniger stark, erinnert den Fahrer an diese unangenehme Erscheinung.

In Zusammenwirken mit der ebenfalls holprigen und unexakten Hinterradföhrung blieb der Fahrspaß im Kurvenlabyrinth der Vogesen zum Großteil auf der Strecke.

Zu bemängeln ist auch das starke Eintauchen der Frontpartie beim Bremsen. Progressiv gewickelte Gabelfedern brächten diesbezüglich sicher Abhilfe. Warum bei BMW nach wie vor Tragfedern mit linearer Kennlinie verwendet werden, weiß wahrscheinlich nur der Kalkulator.

Aufgeholt hat BMW in puncto Bremsen. Eine Scheibe mit 285 Millimetern Durchmesser sorgt in Verbindung mit

dem klobigen, aber wirksamen Brembo-Sattel für ausreichend gute Werte, wenngleich auch hier noch leichte Fadingneigung bei hoher Belastung auszumachen ist. Um zu verhindern, daß sich die 40 Millimeter starken Standrohre beim Zupacken der Bremse über Gebühr verwinden, sitzt zwischen den Tauchrohren ein fest verschraubter Stabilisator, dessen Wirkung auch im Hochgeschwindigkeitsbereich von Vorteil ist.

Auch an der Honda verbindet ein Blechbügel unter dem Kotflügel die Tauchrohre. Bei der enormen Wirkung der geschlitzten Bremsscheibe ist

diese Verdrehsteifigkeit auch nötig. Wie gut das System funktioniert, beweist die unbestechliche Bremsmessung. Dank der herausragenden Dosierbarkeit steht das über 220 Kilogramm schwere Motorrad bei der Bremsung aus 130 km/h bereits nach 69,4 Metern. Genau drei Meter weiter kommt der bayrische Boxer zum Stillstand, bei dem die ungenügende Dosierbarkeit der Bremsanlage einen besseren Wert vereitelt.

Gewaltige Kräfte dagegen sind nötig, um der hinteren BMW-Trommel Bremswirkung abzurufen, während die Scheibe am XRV-Hinterrad bei ▶

## BMW R 80 GS/ Honda XRV 650

solcher Behandlung einen tief-schwarzen Strich auf den Asphalt malt und deshalb nach behutsamerem Tritt aufs Pedal verlangt.

Ein ganz entscheidendes Kriterium für die Erholsamkeit des Enduroausritts ist auch die Art der Kraftentfaltung des Motors. Die landläufige Meinung, daß ein sattes Drehmoment und nervenschonendes Durchzugsvermögen nur mit reichlich Hubraum zu bewerkstelligen ist, widerlegt im direkten Vergleich mit der 800 cm<sup>3</sup> starken BMW der aufwendige und moderne Honda-Triebling. Trotz seines Hubraum-Handicaps von 150 cm<sup>3</sup> ballert der dreiventilige Motor schon aus niedrigen Drehzahlen rund und kraftvoll los. Ohne jegliches Leistungsloch reißt er Mann und Maschine nachdrücklich nach vorn.

Mechanische Geräusche sind dem wassergekühlten Motor dabei fremd. Daß er durch deutliche Vibrationen im unteren Drehzahlbereich von seiner Arbeit kündigt, gehört nun einmal zur Charakteristik eines großvolumigen Zweizy-

überhaupt nicht. Schon aus akustischen Gründen hält der BMW-Treiber seinen Motor von der 5000/min-Marke zurück, denn trotz der neuen, verschleißfesteren Ventilsitze sind die Rasselgeräusche des Ventiltriebs genauso unangenehm wie beim Vorgängermodell.

Im Durchzug setzte der R 80-Motor bis vor einem Jahr noch Maßstäbe in der Klasse der großen Enduros; mit dem Auftritt der Honda Transalp mußte er allerdings seine Führungsrolle abtreten.

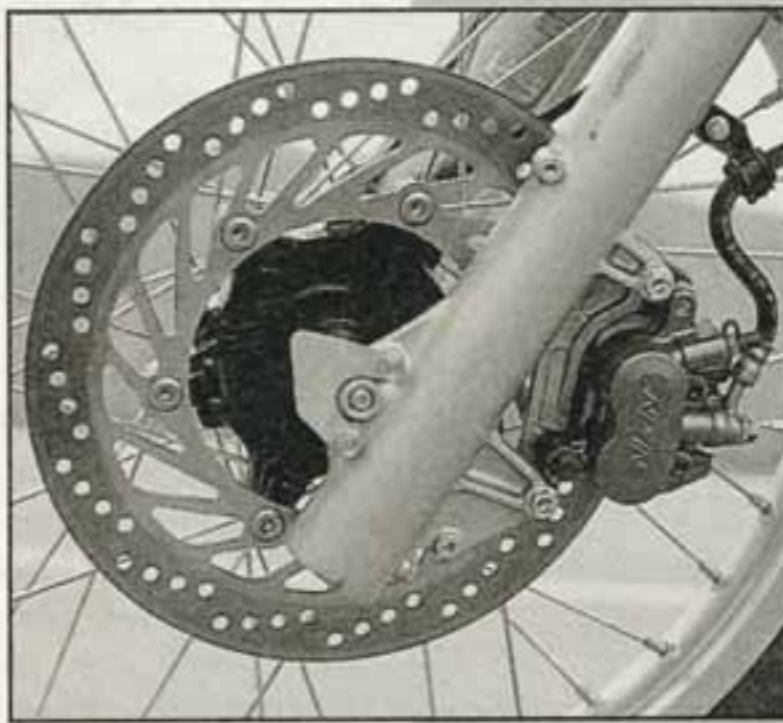
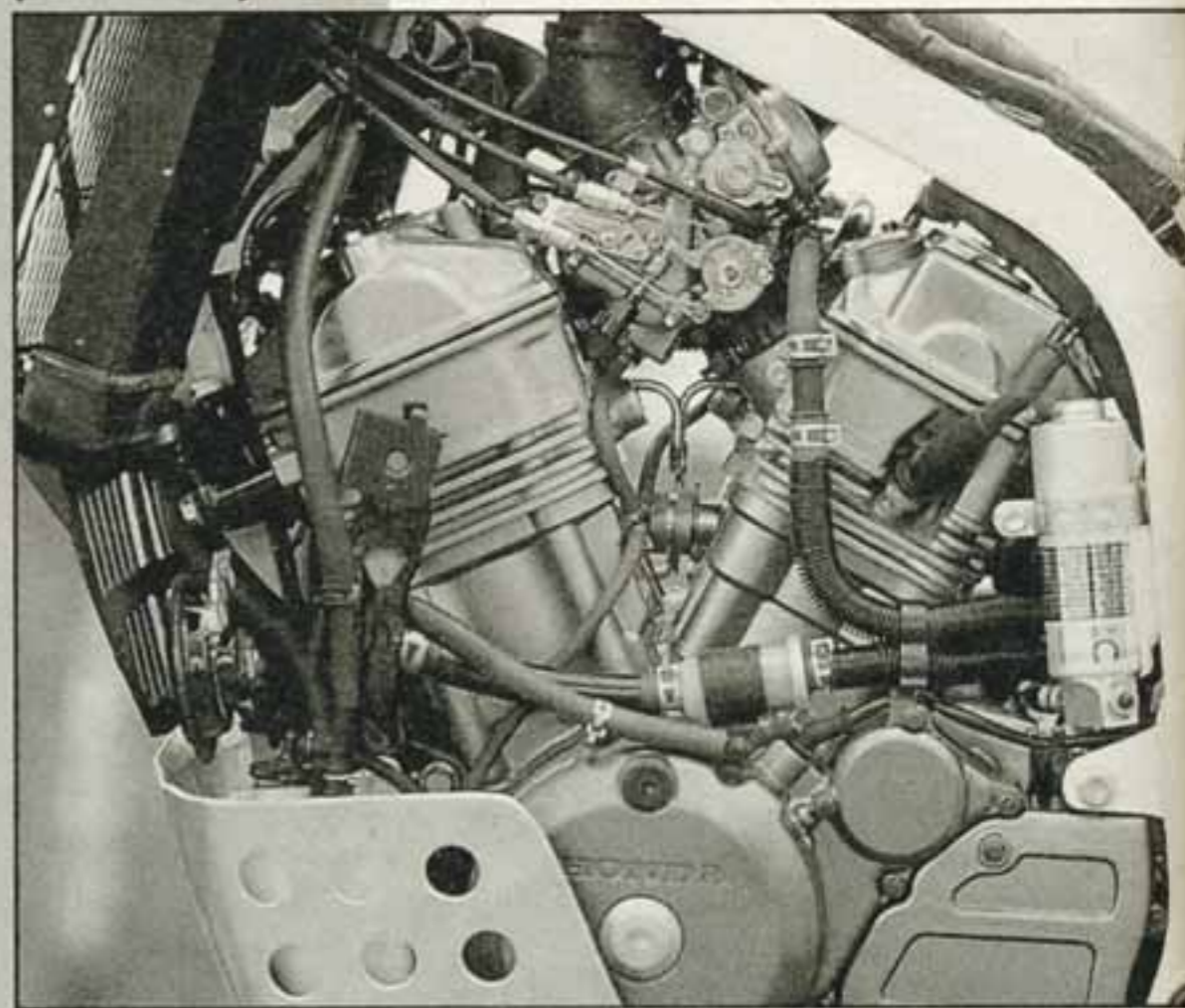
Wie zu erwarten, kann auch die neue BMW R 80 GS im Vergleich zur Honda nicht mithalten. Ein paar Zahlen belegen die Überlegenheit des zukunftsorientierten Motorkonzepts der Honda deutlich. In 13,7 Sekunden beschleunigt die XRV 650 im letzten Gang von 60 auf 140 km/h, 17,5 Sekunden dagegen benötigt die BMW.

Zu lange haben sich die Bayern auf den Lorbeeren vergangener Tage ausgeruht, in denen Fernreisende und Wüstengänger mit Vorliebe auf das Münchner Produkt zurückgriffen. Eine Überarbeitung scheint dringend angeraten, zumal eine wichtige Voraussetzung für den optimalen Wir-

Daß der Ansaugstrom auf seinem Weg in die Brennräume auch noch den direkt am Motorgehäuse befestigten und darum siedend heißen Luftfilterkasten durchströmt, kommt dem Bestreben nach einer effektiven und kraftvollen Verbrennung auch nicht gerade entgegen.

Ein Paradebeispiel für ein leistungsförderndes Ansaugsystem präsentiert die Africa Twin mit einem Kunststoffgehäuse über den Vergasern, das seine kühle Frischluft über einen im linken hinteren Rah-

**Der Honda-V 2-Motor mit Wasserkühlung und Doppelzündung ist erst nach der Demontage des 25-Liter-Tanks sichtbar. Alu-Schwinge, Scheibenbremse und gerade Speichen im Honda-Hinterrad (unten links)**



linders. Die Vibrationen sind bei der Honda auch deshalb von untergeordneter Bedeutung, weil die um 72 Grad versetzten Hubzapfen des V-Motors ab 6000/min für Ruhe sorgen und das Vibrationsaufkommen mit zunehmender Drehzahl geringer wird.

Hohe Drehzahlen mag der Boxer aus München dagegen

kungsgrad ganz offensichtlich sträflich vernachlässigt wurde. So holt sich der Boxer seine Ansaugluft über einen Schnorchel unterhalb des Tanks. Dort allerdings ist die Luft schon durch das Motorgehäuse vorgewärmt, zumal das hochgesetzte Enduroschutzblech die Zufuhr von kühler frischer Luft verhindert.

**Doppelkolbensattel und 295er-Scheibe im Schweizer-Käse-Design (oben). Japanische Perfektion gegen urwüchsige BMW-Technik. Beides hat seinen Reiz**

menheck platzierten Luftfilter bezieht.

Als Folge solcher durchdachten Konstruktionen ist der Verbrauch zu sehen, der im Schnitt einen Liter unter dem der BMW R 80 GS liegt.

Gewaltige Unterschiede stellen sich auch bei der Bedienbarkeit der Getriebe heraus. Lange Wege und eine nicht immer exakte Arretierung der gewählten Gangstufen verlangen bei der BMW nach konzentriertem Schalten. Dagegen wirkt die Schaltbox der Africa Twin wie ein Meister-

werk moderner Feinmechanik, so leicht und präzise schlüpfen die Verzahnungen der Getrieberäder ineinander. Mit oder ohne Kupplung geschaltet, rauf oder runter, die Sache funktioniert perfekt.

Die Lust an der Perfektion scheint die Konstruktionsmannschaft verlassen zu haben, als es um den Antrieb zum 17zölligen Hinterrad ging. Die O-Ring-Kette der Honda läuft nahezu völlig ungeschützt vor dem Schmutz, den der hintere Reifen aufwirbelt. Sand und Wasser haben freien Zutritt.

Der BMW-Fahrer kann über solche Probleme nur lachen, beim Boxer dreht sich eine voll gekapselte Kardanwelle im momentfreien, allerdings auch immens schweren Paralever-Schwingholm.

Steht bei der BMW ein Reifenwechsel an, erleichtert nicht nur der einfache Radausbau, sondern auch noch der stabile Hauptständer die Arbeit. Der Honda-Pilot dagegen muß in dieser Situation das Motorrad mit leeren Wein- oder Bierkisten aufbocken. Und die sind bekanntlich knapp zwischen Paris und Dakar.

Apropos Reifen. Die Bestückung beider Maschinen ist vor allem für Straßenfahrten

vorgesehen, entsprechend fein sind die Rillen zwischen den Stollen.

Solange sich die Enduros auf trockenem Boden bewegen, reicht die Traktion der Pneus auch für flotte Einlagen abseits befestigter Straßen reichlich aus. Überraschend gutmütig lassen sich beide Maschinen auf losem Schotter oder Sand bewegen. Wird das Tempo forciert, zwingen an der BMW die störrischen Federelemente zu dezenterer Gangart, während die Africa Twin bei scharfem Galopp erst richtig in ihrem Element ist.

Zweifellos hat die XRV von den Erfahrungen mit der Werks-Rallyemaschine profitiert. Das neutrale Fahrverhalten der Africa Twin erinnert stark an das des sündhaft teuren Rallye-Monsters von Cyril Neveu.

Die Stunde der BMW, die auch auf den staubigen Paßstraßen abgeschlagen hinter der Honda zurückbleibt, schlägt erst, wenn die Schotterstrecke zum Trampelpfad wird. Dann machen dem Honda-Fahrer die hohe Sitzposition und der im Vergleich zur BMW weit oben angesiedelte Schwerpunkt zu schaffen. Bei trialartigen Einlagen sieht der

BMW-Endurist die Vorteile auf seiner Seite und entschwindet unaufhaltsam den Blicken des verbissen kämpfenden Honda-Treibers. Schweißtreibend sind solche Aktionen aber auch mit der BMW, außerdem gehört eine ordentliche Portion Geländeerfahrung und mindestens ebensoviel Überwindung dazu, die R 80 GS durchs Unterholz zu manövrieren. Das Konzept beider Enduros sieht solche Schindereien auch gar nicht vor, dafür bietet der Markt leichte, flinke Sportenduros an, mit denen sich hervorragend durch Kiesgruben und Steinbrüche pflügen läßt.

Diese beiden Enduros können ihre Qualitäten eben nur auf Reisen in entlegene Gebiete voll ausspielen. Daß die Honda mit ihrem unglaublich hohen technischen Standard und pfliffigen Detaillösungen der BMW R 80 das Leben schwer macht, ist eindeutig.

Zum überzeugenden Konzept gesellt sich die praxisgerechte Ausstattung, die bis auf das Fehlen des Hauptständers und eines vernünftigen Ketten-schutzes perfekt ist.

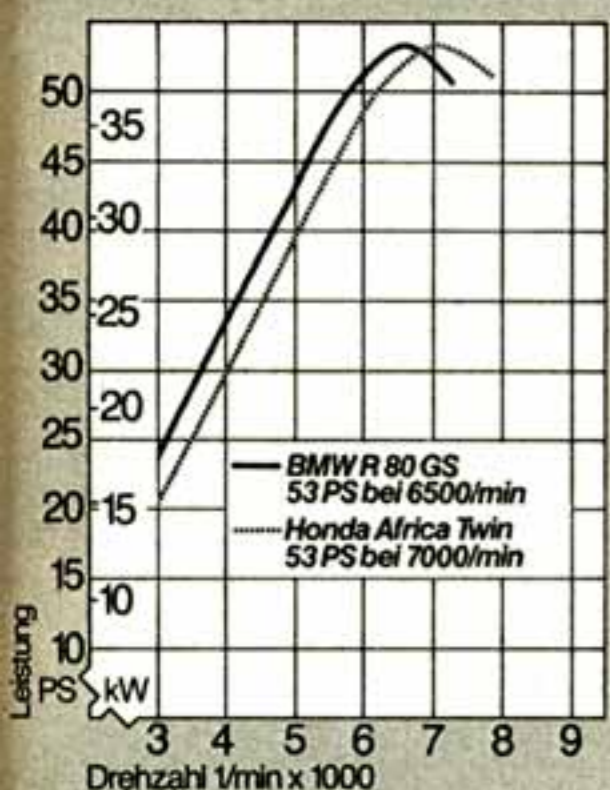
Hier kann die BMW nicht überzeugen. Die billig wirkenden Schalter, der immer noch nicht beschlagfreie Tachometer und die schlecht gepolsterte Sitzbank trüben das Licht der Neuauflage aus Bayern nachdrücklich. Unverständlich ist auch, warum die Fahrwerkskomponenten wie Gabel und Federbein in Funktion und Abstimmung unbefriedigende Ergebnisse liefern. Da nützt auch die noch so aufwendige Paralever-Schwinge nichts, für 11 350 Mark hat der Kunde ein Recht auf ein sorgfältig durchkonstruiertes Motorrad.

Das bekommt der reiselustige Endurist von Honda geliefert. 10 750 Mark kostet die Africa Twin, auch nicht gerade wenig für eine Enduro, aber angesichts der Qualität und der technischen Raffinessen durchaus gerechtfertigt.

Ob japanische High-Tech-Perfektion oder bajuwarische Hausmannskost, das muß jeder selbst entscheiden. Der Preis ist in jedem Fall fast derselbe.

Werner Koch

## Leistungsdiagramm\*



Leistungsabnahme an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Prüfstand LPS 002. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung 3 Prozent.



## Fahrleistungen und Testwerte

		BMW R 80 GS	Honda XRV 650 Africa Twin
<b>Beschleunigung</b>			
0-100 km/h	s	6,1 (8,2)	5,4 (6,7)
0-140 km/h	s	14,3 (24,1)	12,6 (15,2)
0-400 m	s	14,6 (16,1)	14,1 (15,0)
0-1000 m	s	28,7 (31,7)	28,2 (29,5)
<b>Durchzugsvermögen (im letzten Gang)</b>			
60-140 km/h	s	17,5 (28,9)	13,7 (18,9)
<b>Höchstgeschwindigkeit in km/h</b>			
Solo sitzend		157	168
Zwei Personen		148	156
<b>Bremsverzögerung</b>			
100-0 km/h	m (m/s <sup>2</sup> )	44,3 (8,7)	42,0 (9,2)
130-0 km/h	m (m/s <sup>2</sup> )	72,4 (9,0)	69,4 (9,4)
<b>Tachometerabweichung</b>			
Anzeige 50/80	km/h	45/72	45/74
Anzeige 100/130	km/h	92/120	95/124
<b>Kupplungshandkraft</b>			
Kraft	Newton	50	55
<b>Verbrauch (bleifreies Normalbenzin)</b>			
Testverbrauch	Liter/100 km	6,75	5,6
Tankinhalt	Liter	26	25
Reichweite (theoretisch)	km	385	446

Meßbedingungen: 20 Grad, kein Gegenwind, Meßort: Hockenheimring