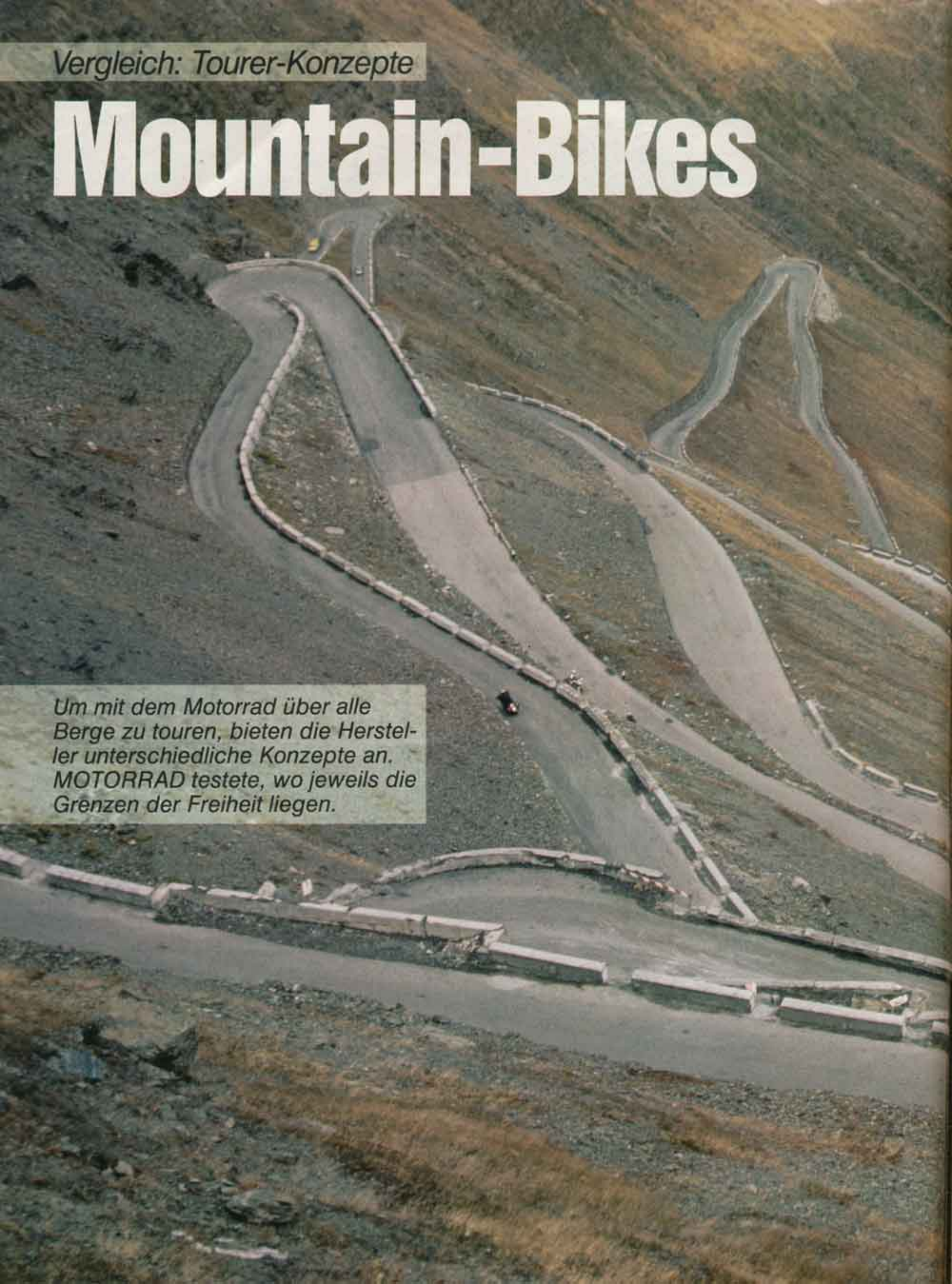


Vergleich: Tourer-Konzepte

Mountain-Bikes

Um mit dem Motorrad über alle Berge zu touren, bieten die Hersteller unterschiedliche Konzepte an. MOTORRAD testete, wo jeweils die Grenzen der Freiheit liegen.





Eine Reise-Enduro, ein Straßentourer und ein Luxusliner auf großer Tour

Erfahrungsaustausch und Fahrerwechsel beim Zwischenstopp am Timmelsjoch



Fotos: Schwab/Bauer

Markante Vertreter der drei Tourer-Kategorien

Vergleich: Tourer-Konzepte

Wenn ein Tourenfahrer der Werbung und den Prospekten der Hersteller Glauben schenkt, dann braucht er mindestens drei Motorräder. Die Abgrenzung eines Tourers gegenüber Sportmotorrädern auf der einen und Enduros auf der anderen Seite reicht längst nicht mehr aus. Um den individualistischen Motorradfahrern das exakt passende Motorrad anzubieten, erweitern die Hersteller ihre Modellpaletten um die sogenannten Supertourer oder Luxusliner und um Reise-Enduros mit starken Anleihen an die abenteuerträchtigen Wüstentiere der Rallye Paris-Dakar.

Und dann gibt es natürlich noch die eigentlich ganz „normalen“ Motorräder. Zahlreiche ehemalige Sportler werden heute zu dieser Gruppe gezählt, weil sie nicht mehr dabei sein können im Rennen um das Band der Klassenschnellsten, weil sie sich ausgeklinkt haben aus dem zeitgenössischen Sprinter-Doping.

Sinn eines Vergleichs der vermeintlich so unterschiedlichen Tourerkonzepte konnte daher nicht sein, herauszufinden, was die einzelnen Modelle



Stellvertretend für die Straßentourer: BMW R 80



Die Honda XRV 650 Africa Twin als Reise-Enduro



Die Luxusliner vertritt die Kawasaki GTR 1000

Von einem bis zu sechs Zylindern: Benelli 900 Sei (sechs Zylinder, 80 PS); BMW R 65 (27 PS), BMW K 75 (50/75 PS) und K 100 (90 PS); Honda CB 450 S (27/44 PS), XBR 500 (ein Zylinder, 27/44 PS) und NTV 650 Revere (27/50/60 PS); Kawasaki GPZ 305 (Zahnriemenantrieb, 17/27/34 PS), GT 550 (27/50 PS), GT 750 (40/78 PS), und Z 1300 DFI (sechs Zylinder, 100 PS); Suzuki GS 500 E (27/45 PS) und GR 650 (50 PS); Yamaha XS 400 (27 PS), SR 500 (ein Zylinder, 27 PS), XJ 600 (27/50/72 PS), XJ 900 (98 PS) und FJ 1200 (100 PS)

Von 350 bis 1000 cm³: Aprilia Tuareg 6.35/600 Wind (27/46 PS); BMW R 65 GS (27 PS), R 80 GS (50 PS) und R 100 GS/Paris-Dakar (60 PS), alle Kardan; Cagiva Elefant 750 (61 PS); Gilera Dakota 350 (27 PS) und XRT 600 (27/47 PS); Honda XL 600 V Transalp (27/50 PS); Kawasaki KLR 650 Tengai (27/48 PS); Moto Guzzi V 75 NTX (Kardan, 50 PS); Moto Morini Coguaro 350/501 (27/43 PS); Suzuki DR 600 (27/45 PS) und DR Big 750 S (27/50 PS); Yamaha XT 600 Ténéré (27/46 PS)

Von 14 200 bis 31 280 Mark: BMW R 80 RT (50 PS, 14 200 Mark), R 100 RT (60 PS) und K 100 LT (90 PS); Harley-Davidson Electra Glide und Tour Glide (Ultra) Classic (26 200 bis 31 280 Mark, 49/64 PS); Honda GL 1500/6 (sechs Zylinder, 100 PS); Moto Guzzi 1000 SP III (voraussichtlich ab Mitte 89); Suzuki GV 1400 Cavalcade (100 PS); Yamaha XVZ 13 T (97 PS)

Vergleich: Tourer-Konzepte

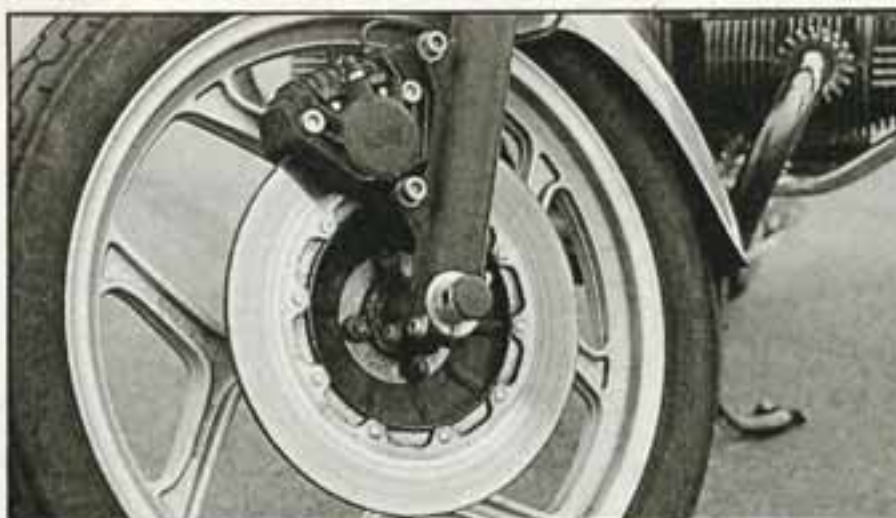
alles können, sondern wo die Grenzen ihrer Tourerfähigkeiten liegen.

Stellvertretend für die Gruppe der ganz normalen, meist unverkleideten Straßentourer mußte sich die BMW R 80 durch den Vergleich boxen. Mit ihrem – für die Leistung von 50 PS – hubraumstarken Zweizylinder-motor, Kardantrieb und dem jeder Mode entsagenden Styling ist sie für viele der klassische Tourer schlechthin.

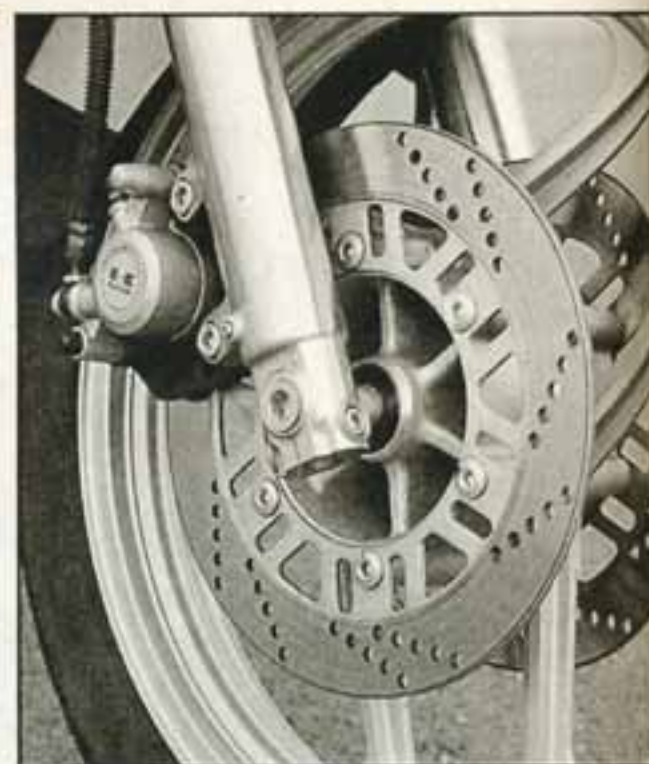
Für die Luxusliner tritt die Kawasaki GTR 1000 an, ein vergleichsweise gemäßigter Vertreter einer Kategorie, deren vorläufiger Abschluß von Modellen wie der Sechszylinder-Gold Wing markiert wird.

Die Honda XRV 650 trägt schon mit ihrem Beinamen Africa Twin deutlich zur Schau, wo ihre Hobbys liegen. Mit dem Anspruch, eine geeignete Basis für Rallye-Einsätze zu sein, spricht sie abenteuerlustige Reisende an, die sich nicht nur gelegentlich auf geschotterte Pisten verirren, sondern sich erst dort so richtig wohlfühlen, wo der Asphalt endet – oder zumindest davon träumen.

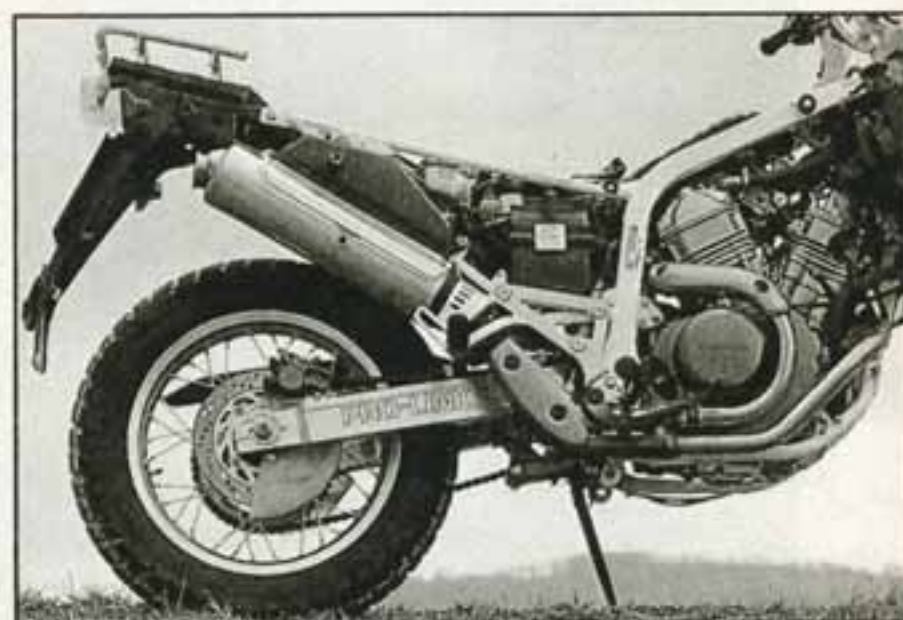
Bei vielen Motorrädern werden die Grenzen der Touren-tauglichkeit schon deutlich, be-



Instrumente und Armaturen der BMW R-Serie können ebenso wenig überzeugen wie die schlecht dosierbare Vorderradbremse. Angenehm auf großer Tour: der wartungsfreie Kardantrieb



Die Bremsanlage der Kawasaki GTR ermöglicht extreme Verzögerungswerte. Unter dem Plastikbügel versteckt sich ein Gepäckträger, in der Verkleidung kleine Staufächer, eines davon abschließbar



Die Dämpfung des hervorragend abgestimmten Fahrwerks der Africa Twin läßt sich hoher Beladung anpassen. Der Koffer steht auf der Auspuffseite weit ab. Der serienmäßige Rohr-Gepäckträger ist sehr stabil



Fahrleistungen und Testwerte

		BMW R 80	Honda XRV 650	Kawasaki GTR 1000
Beschleunigung (in Klammern zwei Personen)				
0–100 km/h	s	6,1 (7,2)	5,7 (6,6)	4,0 (4,7)
0–140 km/h	s	13,8 (17,4)	13,0 (16,0)	7,4 (8,5)
0–400 m	s	14,5 (15,4)	14,2 (15,0)	12,4 (12,9)
0–1000 m	s	28,8 (30,2)	28,3 (29,6)	24,0 (24,9)
Durchzugsvermögen (in Klammern zwei Personen)				
60–140 km/h	s	18,4 (24,9)	15,9 (19,7)	16,0 (19,2)
Höchstgeschwindigkeit				
Solo	km/h	165	164	201/192*
Zwei Personen	km/h	157	159	200/193*
Kupplungshandkraft				
Kraft	Newton	55	65	60
Verbrauch				
Testverbrauch	Liter/100 km	6,6	6,7	6,8
Aktionsradius (theoretisch)	km	333	358	419
Bremsweg (-verzögerung)				
100–0 km/h	m(m/s ²)	51,0 (7,56)	42,0 (9,2)	39,2 (9,83)
130–0 km/h	m(m/s ²)	80,0 (8,06)	69,4 (9,4)	66,6 (9,79)

* 5./6. Gang



vor der erste Kilometer zurückgelegt ist: beim Beladen. Die maximal erlaubte Zuladung bei gefülltem Tank sollte bei einem Tourer mindestens dreißig Kilogramm über dem Gewicht der Passagiere liegen. Bei zwei Tourern, die inklusive Kombi und Helm jeweils 75 Kilogramm wiegen, bedeutet das eine minimale Zuladung von 180 Kilogramm. Während die BMW diese Anforderung mit Bravour besteht, die Africa Twin gerade drei Kilogramm mehr als diese Minimalforderung zuläßt, müssen sich zwei Personen auf der GTR schon einschränken, wenn es an die Zusammenstellung des Urlaubsgepäcks geht.

Dabei ist die Kawasaki als einzige des ungleichen Trios serienmäßig mit Koffern ausgestattet. Ein kleiner Gepäckträger versteckt sich unter dem abschraubbaren Plastikbürzelchen am Heck. Ausklappbare Haken demonstrieren, daß auch an diejenigen gedacht wurde, die ihre Campingausrü-

stung aufs Heck schnüren wollen, wäre da nur nicht diese geringe Zuladekapazität . . .

Auch die Tankform ist nicht ideal. Die Wölbung in der Mitte verschlechtert den Sitz eines Tankrucksacks, die weit heruntergezogenen Seitenwände ermöglichen zwar das große Tankvolumen von 28,5 Litern, erfordern aber lange Riemen oder andere Befestigungsvarianten, wie etwa einen Magnet-tankrucksack, der sich auch auf dem Endurotank der Africa Twin bewährt hat.

Für die Reise-Enduro bietet der Importeur kein Gepäcksystem an. Der bewährte Becker-Träger wird zwar speziell für die Africa Twin gebaut, die Koffer aber können bei aller Qualität nicht so auf das Motorrad zugeschnitten sein, wie das bei BMW der Fall ist. Auf der Auspuffseite steht der Koffer extrem weit ab. Eine schmalere Ausführung ist künftig lieferbar. Vorbildlich ist der serienmäßige Rohrgepäckträger der Africa

Twin. Er ist sehr stabil und bietet außergewöhnlich gute Befestigungsmöglichkeiten.

Weniger klassen- als vielmehr markentypisch ist das Gepäckproblem bei BMW gelöst. Der Tank besitzt eine rucksackfreundliche Form. Exakt passende Gepäckstücke, die ohne langes Gefummel montiert werden können, sind ebenso lieferbar wie ein unauffällig integrierter Kofferhalter mit aerodynamisch geformten Koffern. Allerdings läßt sich BMW auch die Gepäckbrücke mit 70 Mark extra honorieren.

Ist das Motorrad dann glücklich bepackt, wollen vor dem Erreichen des Urlaubslands meist einige hundert Kilometer Autobahn unter die Räder genommen werden. Schnell und bequem von A nach B – für diese Disziplin scheint sich die GTR 1000 geradezu aufzudrängen. Dafür sprechen der leistungsstarke Reihenvierzylinder, der hohe Reisegeschwindigkeiten er- ▷

Vergleich: Tourer-Konzepte

warten läßt, die ausladende Verkleidung, die den Kaufinteressenten im Laden mit ihrem Wetterschutz beeindruckt, der große Tank, der lange Etappen verspricht.

Auf der Autobahnanreise von Stuttgart nach Italien hinkten die BMW und die Africa Twin jedoch kaum hinter der GTR her, obwohl sie es zusammen

die viel zu hoch angebrachten Fußrasten.

Da sitzt der Sozius selbst auf der Africa Twin mit ihrer für eine Enduro zwar recht langen, im Vergleich zur BMW aber deutlich kürzeren Sitzbank erheblich bequemer. Der Platz für die Füße ist auch bei montierten Koffern gerade noch ausreichend. Der Fahrer thront aufrecht und bequem auf der Sitzbank, die mit 870 Millimetern Höhe allerdings sechs Zentimeter längere Beine erfordert

als die beiden Straßentourer, wenn es darum geht, bei Tankstopps sicher zum Stehen zu kommen. Wer kleiner als 1,70 Meter ist, sollte vor dem Kauf testen, ob er auch mit Beladung einen guten Stand hat.

Keine Klagen kommen von den Sitzplätzen auf der BMW. Die Bank ist lang genug, angenehm straff wie die der Honda, die Fußrasten sitzen an der richtigen Stelle. Wem der schmale, flache Lenker nicht behagt, dem bietet die Ausstat-

tungsliste auch eine höhere Version an.

Während der Africa Twin-Fahrer einen angenehmen Windschutz genießt, stemmt sich dem Fahrer der BMW ab 140 km/h merklich der Winddruck entgegen. Mit montierten Koffern rennt die BMW der gleichstarken Honda übrigens deutlich davon.

Krasse Unterschiede erwartet das Testteam beim Paßmarathon der kommenden Tage. Enge Kehren, Schotter, ▷



Wir müssen leider draußen bleiben: Ins Bachbett traut sich nur der Endurofahrer

gerade auf die 100 Pferdestärken des Vierzylinder-Tourers bringen. Hinter der GTR-Verkleidungsscheibe herrschen so starke Turbulenzen, daß Fahrer und Beifahrer zwangsläufig den Kopf über die Aerodynamik schütteln, ein Problem, das bei vielen Tourern in der deutschen Ausführung auftritt. Die Scheibe muß hierzulande so niedrig sein, daß der Fahrer über die Oberkante hinweg sieht. Kann der Fahrer mit seiner Sitzposition noch glücklich werden, so nerven den Beifahrer schon bald die zu weiche Sitzbank und

Technische Daten: Motor und Fahrwerk

	BMW R 80	Honda Africa Twin	Kawasaki GTR 1000
Motor, Ventilsteuerung	Zweizylinder-Boxermotor, ohv	Zweizylinder-V-Motor, 52 Grad Zylinderwinkel, ohc	Vierzylinder-Reihenmotor, dohc
Ventile pro Zylinder	2	3	4
Kühlung	Luft	Wasser	Wasser
Bohrung x Hub mm	84,8 x 70,6	79 x 66	74 x 58
Hubraum cm ³	798	642	997
Verdichtung	8,2	9,4	10,2
Nennleistung PS(kW)/1/min	50(37)/6500	50(37)/7000	100(74)/9000
Max. Drehmoment kpm(Nm)/1/min	5,9(58)/4000	5,6(55)/5500	9,2(90)/6500
Lichtmaschinenleistung W	280	310	400
Batterie V/Ah	12/25	12/12	12/18
Vergaser, Ø mm	2 Gleichdruck, 32	2 Gleichdruck, 32	4 Gleichdruck, 32
Starter	Elektro	Elektro	Elektro
Anzahl der Gänge	5	5	6
Sekundärtrieb	Kardan	O-Ring-Kette	Kardan
Rahmenbauart	Doppelschleifen-Rohrrahmen	Einschleifen-Rohrrahmen mit geteilten Unterzügen	Brückenrohrrahmen unten offen
Telegabel vorn, Federweg mm	175	220	140
Standrohrdurchmesser mm	38,5	43	41
Hinterradfederung, Federweg mm	Einarmschwinge, 121	Zentralfederbein mit Hebelsystem, 210	Zentralfederbein mit Hebelsystem, 140
Reifen vorn	90/90 H 18	90/90 S 21	110/80 VR 18
Reifen hinten	120/90 H 18	130/90 S 17	150/80 VR 16
Bremse vorn, Ø mm	Scheibe mit Festsattelzange, 285	Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmersattelzange, 296	Doppelscheibe mit Schwimmersattelzangen, 270
Bremse hinten, Ø mm	Trommel, 200	Scheibe mit Schwimmersattelzange, 240	Scheibe mit Schwimmersattelzange, 280
Radstand mm	1447	1555	1555
Lenkkopfwinkel Grad	62	62	61,5
Nachlauf mm	120	113	123
Fahrzeuglänge mm	2175	2095	2290
Bodenfreiheit (mit Fahrer) mm	170 (140)	245 (220)	130 (105)
Sitzhöhe/Sitzbanklänge mm	810/650	870/600	810/600
Lenkerbreite mm	630	820	660
Wendekreis, Ø mm	4530	5050	6520
Gewicht leer kg	206	204	286
Gewicht vollgetankt kg	222	222	307
Max. Zuladung kg	218	183	178
Tankinhalt (Reserve) Liter	22 (2)	24	28,5 (4,5)
Preis inkl. Fracht Mark	11 900	11 750	16 308
(Auf-)Preis Halter und Koffer Mark	641 (BMW)	671 (Becker)	—
Gesamtpreis Mark	12 541	12 421	16 308

Vergleich: Tourer-Konzepte

ständige Richtungswechsel – kann so ein Reisedampfer wie die GTR da noch Fahrspaß bereiten?

Mit Sozius und bei Nässe erfordert es tatsächlich einige Überwindung, das enorme Gewicht einfach zu ignorieren. Ist dieser Punkt aber überwunden, läßt sich der Luxusliner erstaunlich handlich bewegen. Nervig ist allerdings die Motorcharakteristik, die ständiges

Schalten erforderlich macht, zumal das Getriebe längst nicht so leichtgängig arbeitet wie jenes der Honda. Trotz der ohnehin schon vorhandenen sechs Gangstufen sucht der Fahrer ständig nach einem höheren Gang. Ohne Fehl und Tadel ist dagegen die Bremsanlage, die auch eine vollbeladene GTR auf kürzestem Weg verzögert, mit deutlichem Druckpunkt und angenehmer Handkraft.

Gerade jenen eher sportlich ambitionierten Testern, die mit der GTR 1000 nach einiger Eingewöhnung auch in Wech-

selkurven und auf Serpentinestrecken zügig unterwegs waren, bereitete ausgerechnet das Fahrverhalten der BMW R 80 größte Mühe, einen sauberen Strich zu fahren. Das Rückdrehmoment der längsliegenden Kurbelwelle und die recht weiche Zugstufendämpfung des Federbeins bei der R 80 sind ebenso gewöhnungsbedürftig wie das hohe Gewicht der GTR. Wer von einem Sportmotorrad umsteigt, hat mit der BMW gewiß nicht so viel Freude wie ein Tourer, der von einer SR 500 oder einer

Enduro auf den Boxer wechselt.

Eine Zumutung sind angesichts des Verkaufspreises von fast 12 000 Mark nicht nur die undichten Instrumente und die in sturer Ignoranz verbauten, bedienungsunfreundlichen Lenkerarmaturen, sondern auch die Vorderradbremse. Gewiß, an den langen Leerweg des Hebels kann man sich gewöhnen, und auch nach Paßabfahrten läßt sich das Vorderrad zum Blockieren bringen. Ein Sicherheit propagerender Hersteller wie BMW ▽

Sturz- und Verschleißteile*

	BMW R 80	Honda Africa Twin	Kawasaki GTR 1000
Sturzteile			
Kupplungshebel	25,08	20,06	20,60
Bremshebel	25,08	20,06	18,89
Hauptbremszylinder	109,44	237,12	199,12
Rückspiegel	23,94	34,77	64,80
Lenker (bei mehrteiligem ein Lenkrohr mit Klemmung)	67,00	82,08	144,14
Blinker komplett	18,00	47,42	41,07
Tachometer	146,00	267,79	234,92
Drehzahlmesser	207,00	359,10	295,56
Scheinwerfer komplett	252,51	148,20	115,70
Verkleidung mit Scheibe	–	877,80	2055,76
Fußraste mit Gummi und Halterung	49,36	20,52	82,00
Gabelstandrohr ohne Tauchrohr, Feder und Dämpfer	171,86	188,10	161,10
Vorderradfelge mit Radlager, ohne Bremsscheibe	456,00	619,93	569,56
Auspufftopf	330,00	587,10	481,57
Tank lackiert	489,00	998,64	678,46
Schutzblech vorn	68,00	153,90	157,90
Sitzbank mit Heck	411,00	425,22	389,45
Rahmen ohne Schwinge	1202,70	2170,56	2323,73
Seitendeckel rechts	29,00	199,50	110,88
Motorgehäusedeckel	75,00	222,30	173,60
Summe	4155,97	7680,17	8318,81
Verschleißteile			
Sekundärkette	–	139,08	–
Ritzel und Zahnkranz	–	107,61	–
Bremsbeläge komplett	123,30	131,10	179,69
Zylinderkopfdichtung	12,00	45,14	45,51
Kupplungscheiben (ein Satz)	115,14	121,30	141,79
Federbein hinten	336,30	883,50	724,20
Lenkkopflager komplett	67,26	54,26	48,06
Luftfilter	36,00	26,33	39,98
Ölfilter	21,50	11,97	5,43
Summe	711,50	1520,29	1184,66
Gesamtsumme	4 867,47	9 200,46	9 503,47

* Preise in Mark



Uneingeschränkten Sitz- und Federungskomfort genießen Fahrer und Beifahrer nur auf der BMW

Kleine Fahrer haben auf der Africa Twin Mühe, den Boden zu erreichen. Für den Soziusbetrieb reicht die Sitzbanklänge gerade aus. Der Federungskomfort ist sehr gut



Auch die Sitzbank der Kawasaki GTR dürfte einige Zentimeter länger sein. Die Soziusrasten liegen viel zu hoch, die Verkleidung erzeugt starke Wirbel

Vergleich: Tourer-Konzepte

sollte aber in der Lage sein, serienmäßig eine Bremse zu verwenden, die mit der Dosierbarkeit und Wirkung der Einscheibenanlage der Africa Twin mithalten kann. Die Doppelscheibenbremse, die BMW gegen 350 Mark Aufpreis offeriert, bietet zwar bessere Bremsleistungen, spricht aber für das niedrige Fahrzeuggewicht etwas zu giftig an.

Auch wenn sich das Getriebe der Testmaschine nur schwergängig und nicht exakt schalten ließ, die souveräne Art, mit der der Motor aus Kehren herausieht, der sanfte Motorlauf und der gute Federungskomfort sind Qualitäten, die auf langen Strecken wichtig sind. Auch das Zubehörprogramm ist sehr umfangreich,

und die hohe Modellkonstanz nimmt, in Verbindung mit einem auch im Ausland weit verzweigten Werkstattnetz und niedrigen Ersatzteilpreisen, Pannen die Dramatik. All dies trägt zu dem guten Ruf bei, den die Marke unter Tourern genießt.

Über die Schwächen der BMW kann der Africa Twin-Fahrer nur müde lächeln. Die Fahrwerkabstimmung ist so perfekt, wie man das von Honda – bis auf einige extreme Ausrutscher – gewohnt ist. Das Getriebe schaltet sich leichtgängig und exakt, die Lenkerarmaturen entsprechen dem Qualitätsstand, der auch bei den Sportmodellen demonstriert wird. Die Gestaltung der Instrumente soll wohl einen Hauch Rallye-Replica vermitteln. Vorteile bietet die Anordnung der Kontrollleuchten in einem getrennten Kästchen al-

lerdings nicht. Da in der deutschen Ausführung nur einer der beiden kleinen Scheinwerfer leuchten darf, läßt das Licht zu wünschen übrig.

Der Motor kann auf ganz andere Art ebenso begeistern wie der BMW-Twin. Er dreht mit leichtfüßigem Temperament hoch und verzeiht auch gelegentliches Überdrehen klaglos. Die Atemgeräusche, die er mit seiner ungleichmäßigen Zündfolge ausstößt, kann ohnehin nur ein V-Motor bieten.

Die gleiche Leichtfüßigkeit zeigt die Africa Twin auch im Fahrverhalten. Mit ihr fegte jeder gern durch das Serpentinengeschlängel von Timmelsjoch und Umbrailpaß. Egal, ob der Untergrund asphaltiert, geschottert oder nur grob befestigt war, auf der Reise-Enduro fühlte sich jeder Testfahrer auf Anhieb wohl.

Die gleichen unbefestigten Strecken, auf denen die Africa Twin in ihrem Element war, muteten die MOTORRAD-Redakteure auch dem Straßentourer R 80 und dem Luxusliner GTR 1000 zu, denn wer nach Skandinavien oder Südeuropa reist, muß jederzeit mit groben Fahrbahnnunebenheiten rechnen. Wie zu erwarten, schaffte die BMW solche Strecken locker, nur eben nicht so schnell. Aber auch die GTR hielt sich nicht schlecht. Sobald eine Kehre so eng wird, daß sie nur im Schrittempo zu nehmen ist, wird das Gewicht der GTR deutlich spürbar, solange sie aber mit etwas Tempo über Steine und Auswaschungen rauschen darf, solange läßt sie sich dank des großen Lenkers ohne großen Kraftaufwand bewegen. Unvorhergesehenes darf freilich nicht dazwischenkommen: Sie hat nur halb so viel Bodenfrieheit wie die Africa Twin, und statt eines massiven Blechs setzt die teure Verkleidung auf. Wenden oder Rangieren, womöglich noch allein, ist auch für gestandene Männer und Frauen ein Kraftakt.

Dafür bietet die GTR wie auch die BMW eine Bequemlichkeit, die nur wenige Reise-Enduros aufweisen können: den Kardanantrieb. Die Kette der Africa Twin hatte schon 16 000 Kilometer auf der Rolle. Begnügte sie sich anfangs noch mit gelegentlichem Schmieren, so mußte sie auf den tausend Alpenkilometern gleich zweimal nachgespannt werden. Trotz der grundverschiedenen Motorbauarten ist der Durchschnittsverbrauch bei gleicher Fahrweise fast identisch. Die theoretische Reichweite liegt bei allen Modellen deutlich über 300 Kilometern, der große 28,5-Liter-Tank der Kawasaki ist erst nach mehr als 400 Kilometern leer.

So unterschiedlich die drei Konzepte auch sind, sobald man sich an die speziellen Eigenarten gewöhnt hat, kann man mit Fahrzeugen aller drei Tourerkategorien auf fast jeder Strecke Fahrspaß erleben. Die Grenzen sind weiter gesteckt, als vor Testbeginn zu vermuten war.

Thomas Bauer



Wenn auch mangelhafte Detaillösungen das Bild trüben, sprechen der Kardanantrieb, der Komfort und die Modellkonstanz sowie niedrige Ersatzteilpreise und ein weitverzweigtes Werkstattnetz für die BMW als Langstreckentourer. Traditionelle Straßentourer gibt es in jeder Preis- und Leistungsklasse

Die Africa Twin ist einer der perfektsten Vertreter der Gattung Reise-Enduros. Wenn die Körpergröße kein Hinderungsgrund ist, bieten sie die größte Vielseitigkeit für jeden, der mit einer Reisegeschwindigkeit von 150 Stundenkilometern, bei den Einzylindern meist etwas weniger, zufrieden ist

Die Kawasaki GTR 1000 bietet nicht den Langstreckenkomfort, den man in dieser Klasse erwartet. Sie ist aber vielseitiger einsetzbar, als das Erscheinungsbild vermuten läßt. Wer bereit ist, viel Geld auszugeben, findet in der Kategorie der Luxusliner zahlreiche sehr extravagante Exemplare