

PS

**Die
Motorrad
Zeitung**

Nr. 11/November 1989 DM 4,50 E 3496 E

Finnland fmk. 16,-; Italien Lit. 4700; Niederlande hfl. 5,60; Österreich 6S 37,-; Schweiz sfr. 5,-; Spanien Ptas. 400,- Printed in Germany

Lang-
strecken-
test



50000 km mit der Kawasaki ZX-10

Vorstellung

Neuheiten 1990

Test

**Aprilia AF1
125 Replica**

Kaufberatung

**Enduro-
Helme**

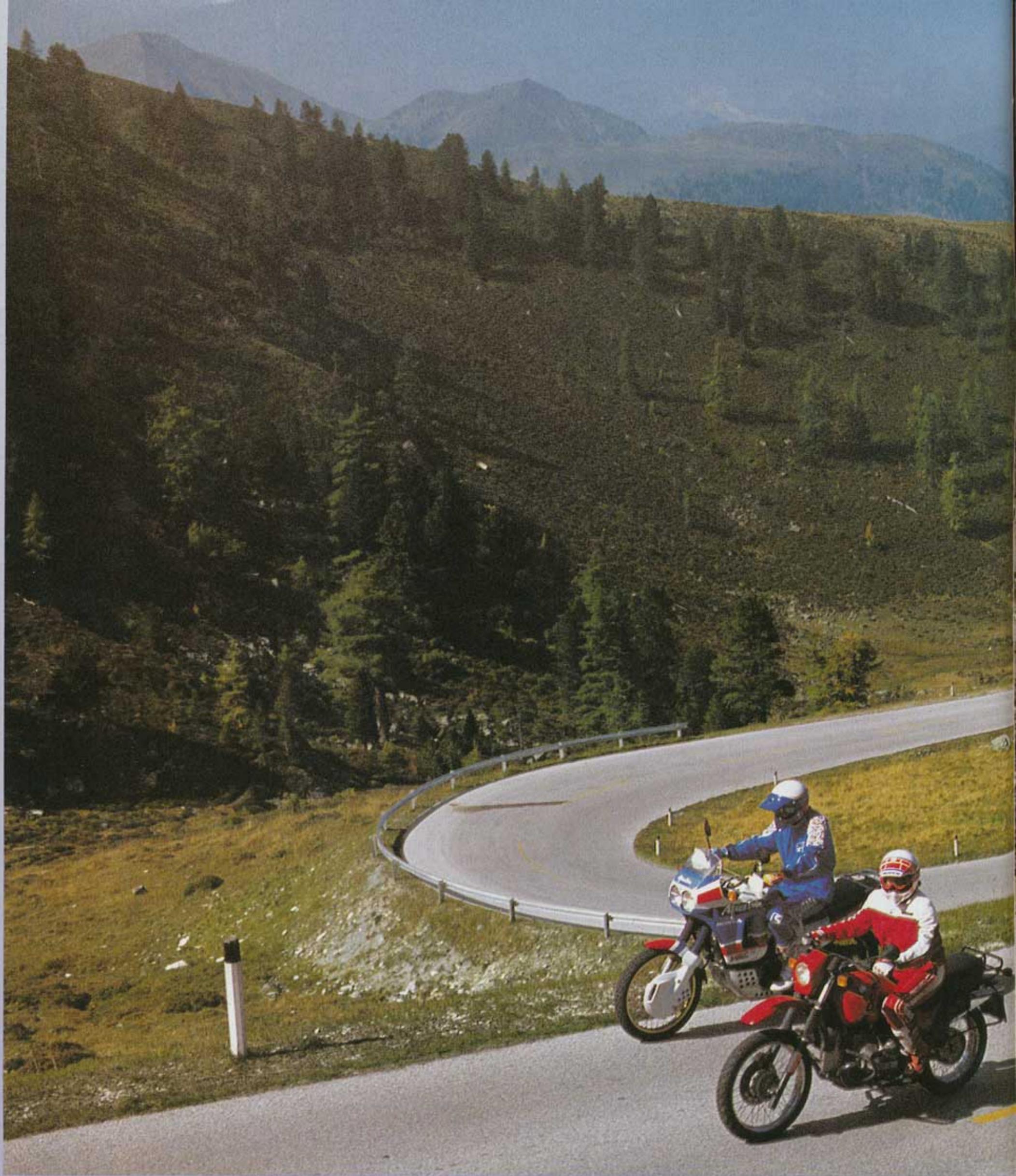


Großer Vergleichstest:

REISE-ENDUROS



Honda Africa Twin · Yamaha Super Ténéré · BMW R 80 GS · Cagiva Elefant



Vergleichstest BMW R 80 GS,
Cagiva 750 Elefant, Honda XRV
650 Africa Twin und Yamaha
XTZ 750 Super Ténéré

MAUT-



Fotos: Herzog

TIERE

Das Erklimmen hochalpiner Regionen bereitet mit den modernen Zweizylinder-Enduros besondere Freude, doch im herrlichen Österreich stehen diesem Treiben erst einmal zahlreiche Mautstellen im Wege



enn's da auffi woll'n, müssen's erst omal zohn", unerbittlich hält der Mautstellenwärter Hand und Schaffnertasche auf. Uns schreckt diese Situation schon lange nicht mehr, denn während unserer Testfahrten mit den Zweizylinder-Enduros haben wir das bereits mehrfach erlebt. Die Österreicher verstehen es geschickt, ihre Naturschönheiten an die Touristen zu verkaufen. Und getreu dem Motto, was nichts kostet, kann wohl auch nichts taugen, stellen unsere südlichen Nachbarn alle Bescheidenheit in den Hintergrund und langen kräftig zu. So wird zum Beispiel die Überquerung der Nockalmstraße nicht nur zu einem einmaligen Erlebnis sondern auch zu einem teuren Vergnügen: 70 Schilling pro Motorrad (das sind stolze 10 Mark) verlangt der freundliche Straßenräuber. Allerdings reicht er uns dafür nicht nur eine Quittung, sondern zusätzlich einen Aufkleber und einen bunten Prospekt.

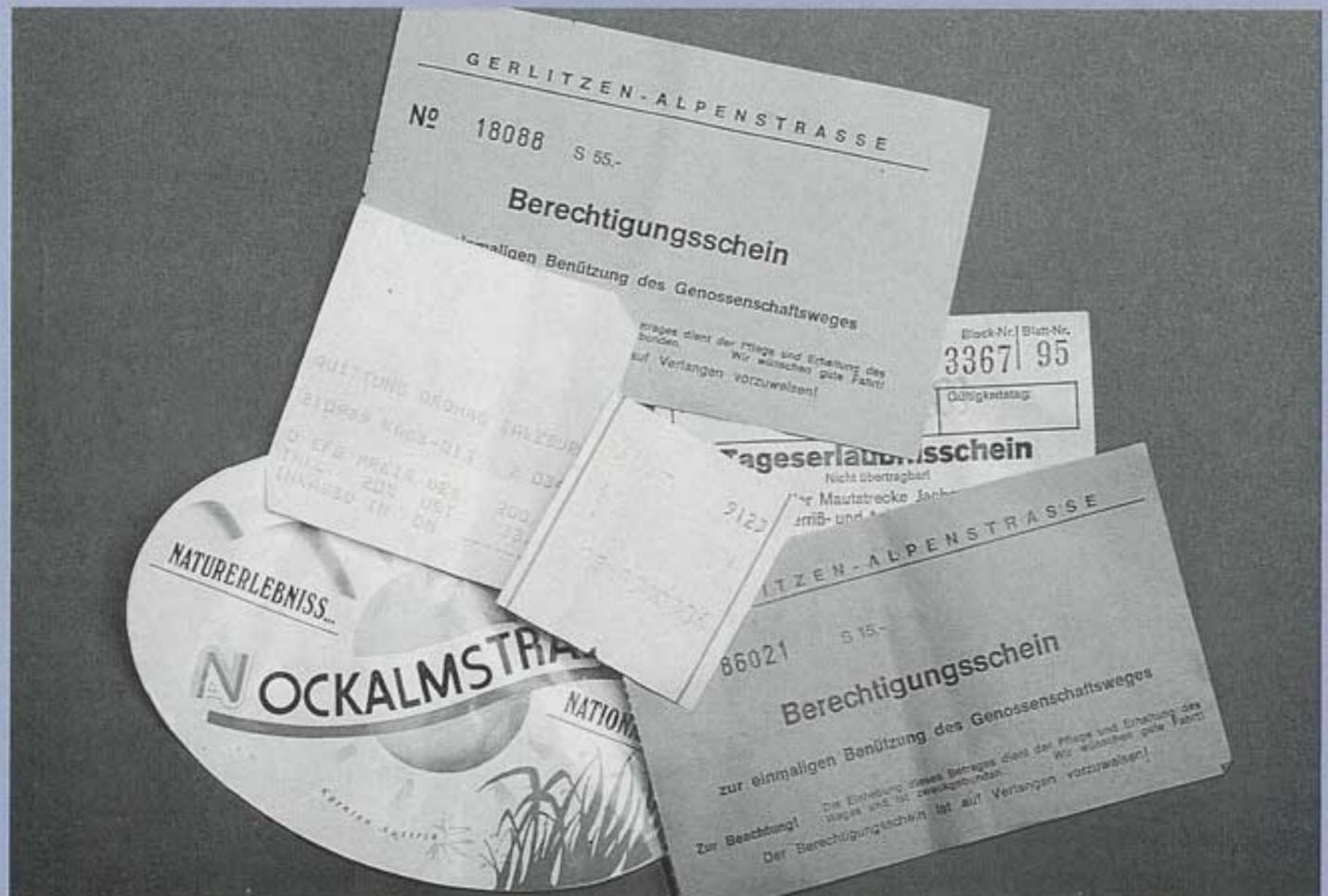
Die folgenden Naturschönheiten lassen uns die Geldfuchserie schnell vergessen. Das als Naturpark Nockberge ausgewiesene Gebiet offeriert vielseitige Landschaften und unerschöpfliche Freizeitmöglichkeiten. Uns begeistern natürlich die mit griffigem Asphalt belegten Straßen mit den vielen Kurven und Kehren. Hier können sich unsere schwergewichtigen Zweizylinder-Enduros bewähren. Denn entgegen der Enduro-Urform, die mehr oder weniger für Ritte abseits befestigter Straßen gedacht war, stellt die Gruppe der Schwergewichtler mehr die Basis für das Abenteuer-/Reisebike dar.

Verständlich, daß wir besonderen Wert auf Komfort, Fahrsicherheit und Leistung gelegt haben. Dabei gingen sowohl die BMW R 80 GS als auch die Honda Africa Twin schon mit einem Leistungs-handicap in den Test: Beide Maschinen sind mit versicherungsgünstigen 37 kW (50 PS) ausgestattet. Dabei hat die bayerische Vertreterin mit ihren 798 cm³ einen kleinen Hubraumvorteil, während der Africa Twin-Fahrer gerade

sich, gefördert durch die geringe Vorderradlast, in der Beschleunigungsphase spielerisch in Wheelies umsetzen läßt.

Das interessiert uns jedoch bei unserer Enduro-Tour nur am Rande. Viel entscheidender ist, wo und wie das wenige Gepäck untergebracht werden kann. Tankrucksäcke lieben die Bikes mit ihren großen Tanks nicht, allerdings bieten alle einen kleinen Gepäckträger. Wir vermissen jedoch so

es die ersten Kritikpunkte. Während sich der Honda-Fahrer Sven Markurt über ein viel zu hoch eingestelltes Licht ärgert, das nur per umständlicher Fummelei justiert werden kann, glaubt Italiener-Fan Michael Pfeiffer, bei der Cagiva würde nur das Standlicht brennen. Die magere Ausbeute der zwei 35-Watt-Glühlampen ist fast unzumutbar. Und auch der Lichtkegel der BMW strahlt nach Beladung deutlich nach oben. Die Einstellung



Viel Geld für eine heile Welt: Mit Mautgebühren werden die Touristen geschröpft

sinnvolle Einrichtungen wie Gepäckhaken, wie sie selbst moderne Superbikes inzwischen besitzen.

Unsere aufgeschnallten Gepäckkonstruktionen wirken dann auch etwas abenteuerlich. Die Lösung Rucksack, eigentlich die vorteilhafteste, wird verschmäht, weil die Testfahrer nur ungern zehn Stunden lang das Gewicht auf dem Rücken tragen wollen.

Die erste Etappe nehmen wir noch bei tiefster Dunkelheit in Angriff. Und schon gibt

des Scheinwerfers ist aber wesentlich einfacher als bei der Honda. Hallo, die Herrn Ingenieure, wie wäre es mit einer automatischen oder wenigstens manuellen Leuchtweitenregulierung?

In der Dunkelheit zeigt sich auch sehr schnell, ob die Schaltereinheiten ergonomisch richtig gestaltet sind. So wird zum Beispiel bei der Cagiva beim Umschalten von Fern- auf Abblendlicht oftmals die serienmäßige Griffheizung mit eingeschaltet. Bei der Honda sind drei Schalterfunktionen per Drucktasten zu bedienen (Blinkerrückstellung, Auf- und Abblenden, Hupe). Oft kann der tastende Finger nicht gleich den richtigen



Das Boxerkonzept ist eine gute Basis für die Enduro-Reihe von BMW. Der Fahrer sitzt weit hinten

Moderne Paralever-Schwinge mit alter Trommelbremse. Die Bremsleistung reicht jedoch aus

Knopf erwischen. Statt Blinkerrückstellung wird gehupt, statt abgeblendet die Blinkerrückstellung betätigt.

Da sind die XTZ-Einheiten noch die besten, mit Kippschalter fürs Abblenden und Schiebe-/Druckschalter fürs Blinken. Auch der Hupknopf ist durch seine Formgebung klar als solcher definiert. Es fehlt lediglich der Schalter für die Lichthupe. Griffgünstig sind die BMW-Schalter, allerdings fehlt uns hier eine daumenfreundlichere Blinkerrückstellung, sie muß wie eh und je durch zurückschieben in Nullstellung vorgenommen werden. Das spartanische In-

Die Vorderradbremse von Brembo packt gut zu und ist belastbar. Die Einzelscheibe genügt

strumentarium der BMW, das bei unserer Testmaschine durch zwei Zusatzinstrumente (Drehzahlmesser und Uhr), die gegen Aufpreis geliefert werden können, aufpoliert wurde, ist übersichtlich gestaltet, nur liegt der Tachometer etwas flach in der Lampenkonsolle.

Wie es richtig gemacht wird, zeigen die beiden japanischen Vertreter. Große Rundinstrumente mit klar gegliederten Zahlenskalen, die auch im richtigen Winkel zum Sichtfeld des Fahrers montiert sind, geben eindeutige, leicht ablesbare Informationen. Typisch italienisch verspielt dagegen das Instrumentarium der Cagiva: Mit poppiger Farbgebung haben es die Designer verstanden, die roten Zeiger fast vollkommen verschwinden zu lassen. Vor allem bei Dunkelheit sind die angezeigten Werte nur schwer ablesbar.

Während sich die ersten Sonnenstrahlen verstohlen durch den herbstlichen Nebel mogeln, haben wir das schwäbische Allgäu erreicht. Erstmals geht es über kleinste Nebenstraßen, auf denen die Enduro-Boliden ihr gutes Hand-





ling unter Beweis stellen können. Hier zeigt sich die Cagiva von ihrer besten Seite und spielt ihren Gewichtsvorteil von sieben Kilogramm gegenüber der BMW voll aus. Dazu kommt sicherlich der gut austarierte Schwerpunkt, der flotte Kurvenwechsel zum Kinderspiel macht. Die träge im Vergleich ist die XTZ, die sicherlich auch mit ihren 232 Kilogramm Gewicht zu kämpfen hat. Nur knapp geschlagen auf Platz zwei in dieser Disziplin rangiert die BMW, die durch den tief liegenden Boxermotor und den dadurch besonders günstigen Schwerpunkt fürs Kurvenfahren gut geeignet ist. Die Honda zeigt in dieser Disziplin weder besondere Stärken noch auffällige Schwächen.

Inzwischen hat sich die Sonne gegen Nacht und Nebel endgültig durchgesetzt, die

Ducati-Motor mit hakeliger Schaltung und schwergängiger Kupplung, aber viel Leistung in allen Drehzahlbereichen



Die Cagiva 750 Elefant bietet einen tollen Motor in einem modernen, spursicheren Fahrwerk

Die Instrumente sind verspielt, die Zeiger bei Dunkelheit kaum zu erkennen

wärmenden Strahlen locken uns zu ersten Enduro-Abenteuern. Über den Achenpaß streben wir quer durchs Zillertal, überqueren den Gerlospaß und gelangen so zur Großglockner Hochalpenstraße. Für die dort geforderten 200 österreichischen Schilling (das sind knapp 30 Mark) wird einiges geboten. Der Blick von der Franz-Josefs-Höhe aufs ewige Eis des Pasterzengletschers entschädigt uns dann endgültig.

Die Abfahrt vom Großglockner fordert anschließend die Bremsanlagen der vier Testbikes. Obwohl bei der Yamaha-Anlage über schlecht fühlbaren Druckpunkt geklagt wird, kann der XTZ-Fahrer die Bremse voll einsetzen. Selbst bei härtester Dauerbelastung läßt die Wirkung nie spürbar



Enduristen sind Naturliebhaber, die sich meistens ihrer Verantwortung bewußt sind, die ihnen das Fahren abseits befestigter Straßen auferlegt

nach. Als erste Bremse zeigt die durch Plastikprotektoren vollverkapselte Honda-Anlage Schwächen. BMW und Cagiva können dagegen munter mit der XTZ mithalten, vor allem sind diese Anlagen dank klar definierbarem Druckpunkt exakt zu dosieren und außerdem kaum hitzeempfindlich.

Die BMW besitzt als einzige Maschine noch eine Trommelbremse am Hinterrad. Diese steht den Scheibenbremsen der Testpartner etwas nach, reicht aber für die geforderten Einsätze vollkommen aus. Die bissigste Scheibenbremse hinten hat die Super Ténéré, bei der sie sich zudem schlecht dosieren läßt.

Durchs Mölltal, eingerahmt von den Bergen der Kreuzberg- und Goldberggruppe, streben wir unserem Etappenziel, dem Ossiacher See bei Villach zu. Die nächsten Tage sollen dazu dienen, die Enduro-Eigenschaften der Zweizylinder-Maschinen herauszufiltern. Dazu bewegen wir uns erst einmal auf klein-

sten Sträßchen und suchen nach unbefestigten Wegen. Die Gerlitz-Alpenstraße lockt mit ihren zahlreichen Serpentinaugen, doch die Südanfahrt ist komplett geteert. Uns kam der Mautpreis von nur 15 Schilling gleich etwas wenig vor. Also wieder hinunter, denn die Überfahrt auf die Nordseite

verbietet ein Sperrschild, obwohl gerade diese Passage für Enduristen besonders reizvoll wäre. Einmal um den Berg herum, und die Nordseite, diesmal für 55 Schilling pro Nase, wird zügig erklommen. Auf der Hälfte wandelt sich dann das wellige Pflaster zu unbefestigter Straße mit feiner Schot-

terauflage. Hier macht sich das geringe Gewicht der Cagiva vorteilhaft bemerkbar. Die XTZ mit ihrem verhältnismäßig hohen Schwerpunkt ist dagegen etwas ungemütlicher über die lockere Kiesauflage zu bewegen.

Vor allem werden jedoch auf der buckligen, löchrigen





Piste die Federungen gefordert. Auf den kurzen Wellen stempeln die Hinterräder aller Testmaschinen. Doch bei den Vorderradgabeln gibt es eklatante Unterschiede. Während die Gabeln von BMW und Cagiva, beide in Italien gefertigt, nur unwillig und bockig auf kleine Unebenheiten ansprechen und zum Springen neigen, arbeiten die an den beiden japanischen Vertretern erstklassig. Mit geringem Losbrechmoment und exzellenten Dämpfungs- und Federungseigenschaften stellen sie die beiden europäischen Produkte in den Schatten.

Das wird beim Befahren von schwierigen Geländepassagen noch deutlicher. Die

Vielseitigkeit ist Trumpf: Straßenräubern ist dank hervorragender Enduro-Reifen genauso schön wie Herumtollen im unwegsamen Gelände, Tourenfahren auf schönen Paßstrecken oder das fortwährende Aufstößern von Schotterpisten in landschaftlich reizvollen, möglichst unberührten Gegenden



Gabel der Cagiva schlägt am schnellsten durch, aber auch die Marzocchi-Telegabel der BMW hält starken Belastungen nicht lange stand. Dagegen widersetzen sich die japanischen Produkte hartnäckig allen Attacken, und ist die Gabel dann doch überfordert, so schlägt sie nicht so hart an wie die bei Cagiva und BMW, sondern läuft weich in einen Aufpralldämpfer. Außerdem sind die 43er Standrohre bei Honda und Yamaha Garanten für Verwindungsfestigkeit, die 40er Gabel der BMW wirkt da direkt mickrig.

Dennoch läßt sich mit den Big-Enduros einiges anstellen. Ausgefahrene Holzschleifwege bewältigen sie ebenso un-



**Ausgereifte Motoren-
technik und ein
gutes Fahrwerk bietet
die Honda**

problematisch wie steinige, felsige Auf- oder Abfahrten, die allerdings eine sanfte Hand am Gasgriff verlangen. Denn erreichen die Zweizylindermotoren erst einmal den Drehzahlbereich, in dem sie ihr höchstes Drehmoment entwickeln, drehen die Hinterräder schnell durch, und dann ist meist Schwerstarbeit in Form von Schieben programmiert.

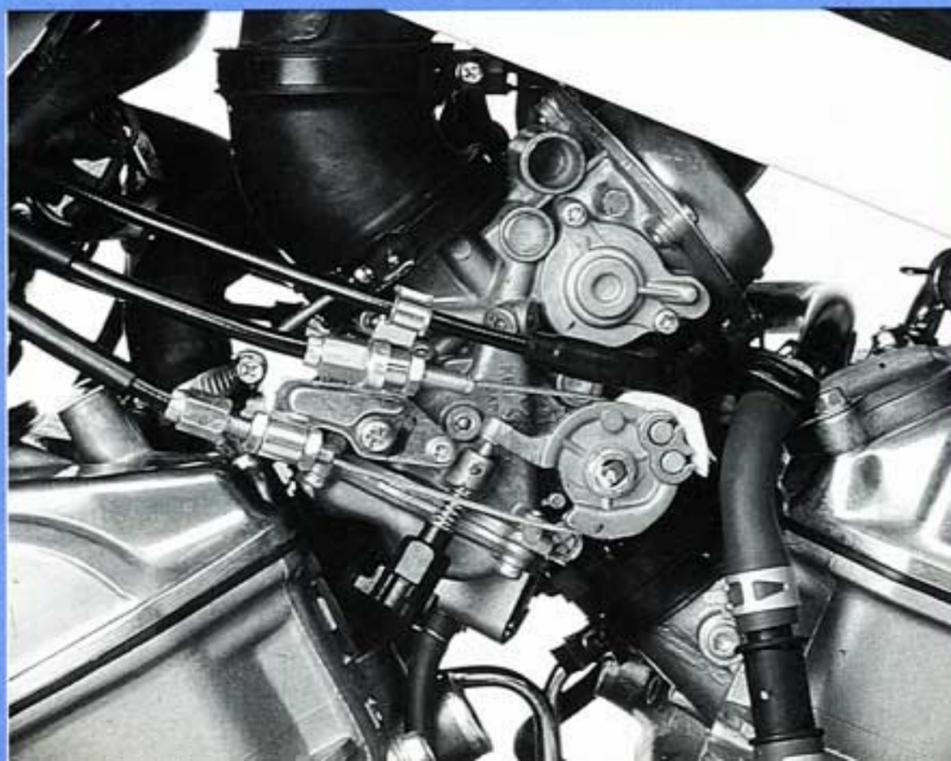
Bei diesen Exkursionen erstaunt immer wieder, wie leicht sich diese Off Road-Boliden abseits der Straße bewegen lassen. Erst wenn der Fahrer die Balance verliert, spürt er das enorme Gewicht, also heißt die Wunderformel: Immer schön in Schwung bleiben. Die BMW übersteht kleine Ausrutscher am ehesten unbeschadet, da die Maschine auf den Sturzbügeln oder den Zylindern zu liegen kommt, und auch die XTZ hat eine Art Sturzbügel durch die weit ausladenden Fußrastenausleger für den Sozius. Die Honda wirkt am gefährdetsten, da der Tank im vorderen Bereich sehr weit auslädt. Allerdings überstehen unsere Testbikes die wilden Geländetappen allesamt unbeschadet, und so

können wir nach kurzem Check wieder den Rückmarsch antreten. Als umständlich entpuppt sich die Ölkontrolle bei der XTZ, die als einzige über eine Trockensumpfschmierung verfügt, bei der der Ölstand im Tank unter dem rechten Seitendeckel gemessen werden muß. Bei der Cagiva liegt der Öleinfüllstutzen genau unterhalb des Auspuffkrümmers, ein Trichter ist beim Befüllen unerlässlich.

Über Turracher Höhe und Radstädter Tauern kämpfen wir uns wieder Richtung Hei-



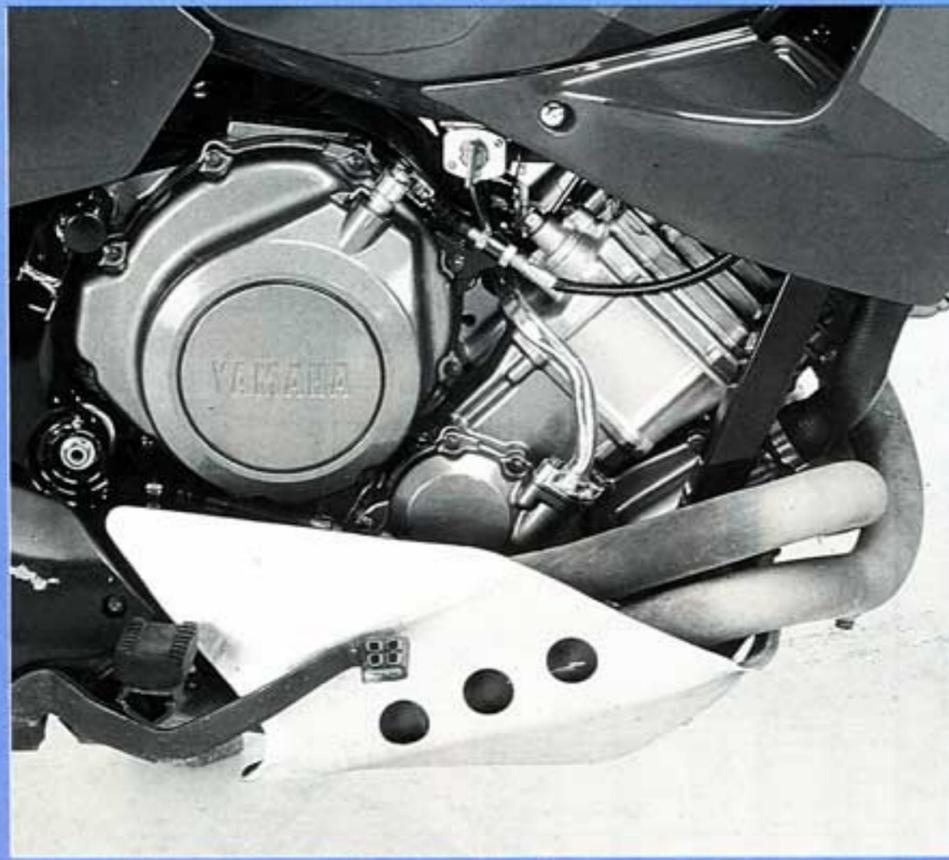
**Durch die Abdeckung
der vorderen
Scheibenbremse fehlt
es der Anlage an
ausreichender Kühlluft**



**Die Vergaser sitzen
bei der XR650
zentral zwischen den
beiden Zylindern**



**Schwergewichtler
mit viel Leistung ist
die Yamaha XTZ
750 Super Ténéré**



**Auspuffkrümmer neben
dem Motor erhöhen die
gewichtige Baubreite
noch einmal zusätzlich**

**Werkzeugfach im
Gepäckträger erlaubt bei
beladener Maschine kein
Zugang zum Werkzeug**



mat vor. Nach den drei anstrengenden Endurotagen zählt nun eine günstige, bequeme Sitzposition doppelt. Ein bißchen touerermäßig wirkt die XTZ. Der Fahrer sitzt buchstäblich in der Maschine, verhältnismäßig weit vor sich die rahmenfeste Verkleidung, dazwischen der wuchtige Tank, der aber guten Knieschluß ermöglicht. Die Sitzpolsterung ist gut gelungen, weder sitzt sich der Schaumstoff bei langen Etappen durch, noch ist er zu hart. Die Beine stehen entspannt auf

den Rasten. Da fällt das Umsteigen auf die BMW schwer. Denn hier müssen die Gehwerkzeuge verhältnismäßig stark angewinkelt werden, und die Bank ist trotz überarbeiteter Polsterung immer noch nicht der Weisheit letzter Schluß. Außerdem sitzt der Fahrer infolge des langgestreckten Tanks verhältnismäßig weit hinten, und der nach hinten gekröpfte Lenker zwingt den Fahrer zu einer fast schon choppermäßigen Sitzhaltung. Da die BMW auch bar jeglicher Verkleidung ist, zerrt der Fahrtwind bei höherem Tempo kräftig an den Armen. Das bringt klare Komforteinbußen.

Mit denen hat allerdings auch der Hondafahrer zu kämpfen. Ist der Sitzbankkern noch gut geraten, so suchen große Fahrer vergeblich nach exaktem Knieschluß. Die Tankeinbuchtungen im Kniebereich sind etwas zu kurz geraten, und Personen über 1,85 Meter müssen mit leicht gespreizten Beinen sitzen. Ansonsten ist die Sitzposition entspannt und auch bei längeren Trips nicht ermüdend. Das gilt auch für die Cagiva, bei der Körperhaltung, Sitz-

bankgestaltung und Komfort als gut bewertet werden.

Daß es sich mit den vier Bikes sparsam reisen läßt, zeigt sich nach der Verbrauchsabrechnung. Den niedrigsten Verbrauch erreichte einmal die Cagiva mit nur 3,41 Liter/100 km. Insgesamt war allerdings die Honda mit 5,58 Liter bleifreiem Normalbenzin das Sparwunder. Als Säuerin entpuppte sich die BMW, die auf 6,86 Liter/100 km kam, gefolgt von der Super Ténéré (6,75 l/100 km) und der Cagiva (6,12 l/100 km). Dabei fällt bei der Italienerin noch erschwerend ins Gewicht, daß sie verbleiten Superkraftstoff benötigt.

Da die Cagiva mit 13 480 Mark auch noch die teuerste unter den vier Testkandidaten ist, liegt sie im Punkt Wirtschaftlichkeit an letzter Stelle. Das wird sich vielleicht ändern, wenn die neue Elefant 900 auf den Markt kommt, die auf der Mailänder Ausstellung zu sehen sein wird.

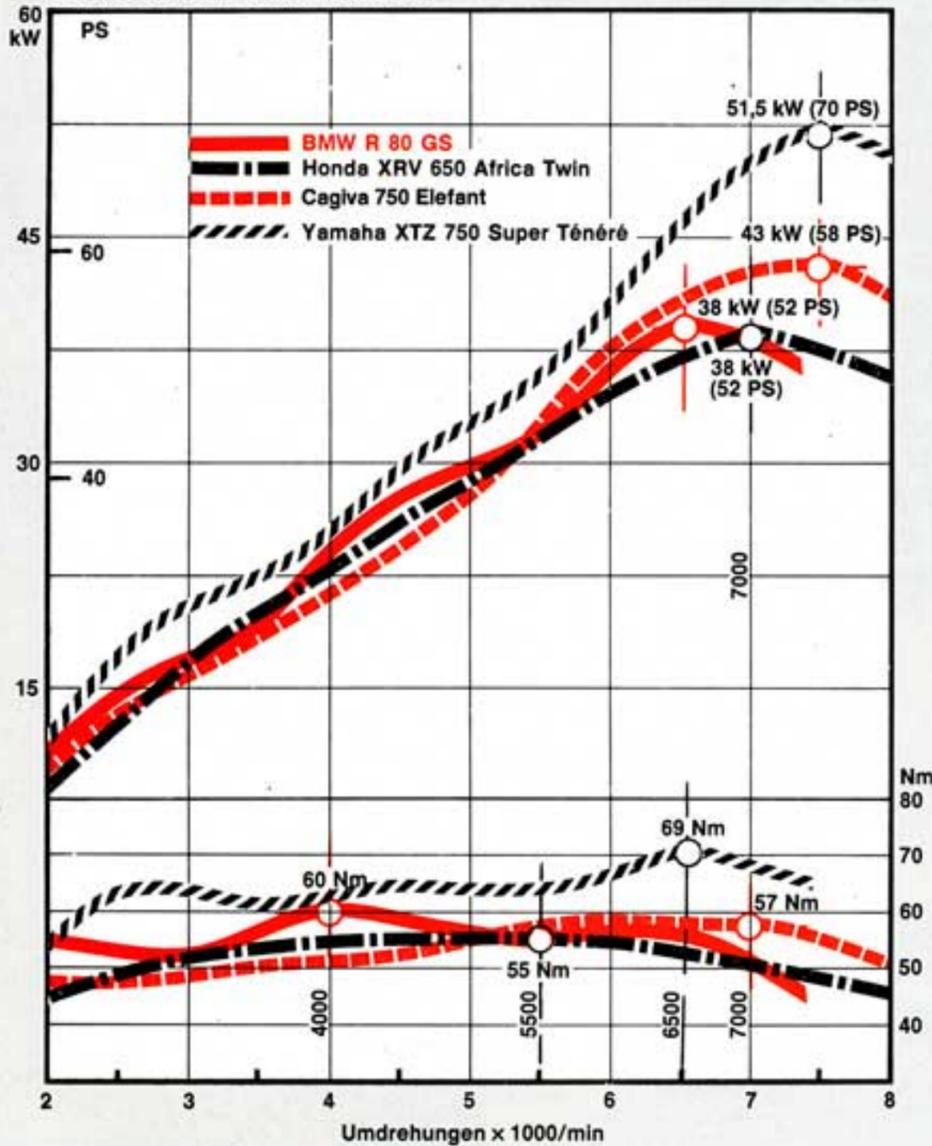
Fahrleistungen und Verbrauch

	BMW R 80 GS	Cagiva 750 Elefant	Honda XRV 650 Africa Twin	Yamaha XTZ 750 Super Ténéré
MESSWERTE				
Leistung am Hinterrad	31 kW (42 PS)	37 kW (50 PS)	32 kW (43 PS)	43 kW (59 PS)
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h	175 km/h	171 km/h	182 km/h
Beschleunigung				
0 auf 50 km/h	2,0 s	1,8 s	1,9 s	1,7 s
0 auf 100 km/h	6,1 s	5,5 s	5,3 s	4,6 s
0 auf 150 km/h	16,5 s	14,2 s	15,3 s	12,2 s
0 auf 400 Meter	14,7 s	13,8 s	14,0 s	13,1 s
Testverbrauch				
Minimal	5,77 l/100 km	3,41 l/100 km	4,60 l/100 km	5,65 l/100 km
Maximal	9,16 l/100 km	8,54 l/100 km	6,85 l/100 km	7,84 l/100 km
Durchschnitt	6,86 l/100 km	6,12 l/100 km	5,58 l/100 km	6,75 l/100 km
Kraftstoffart	Normal/bleifrei	Super/verbleit	Normal/bleifrei	Normal/bleifrei
Reichweite mit Tankfüllung	380 km	310 km	430 km	385 km

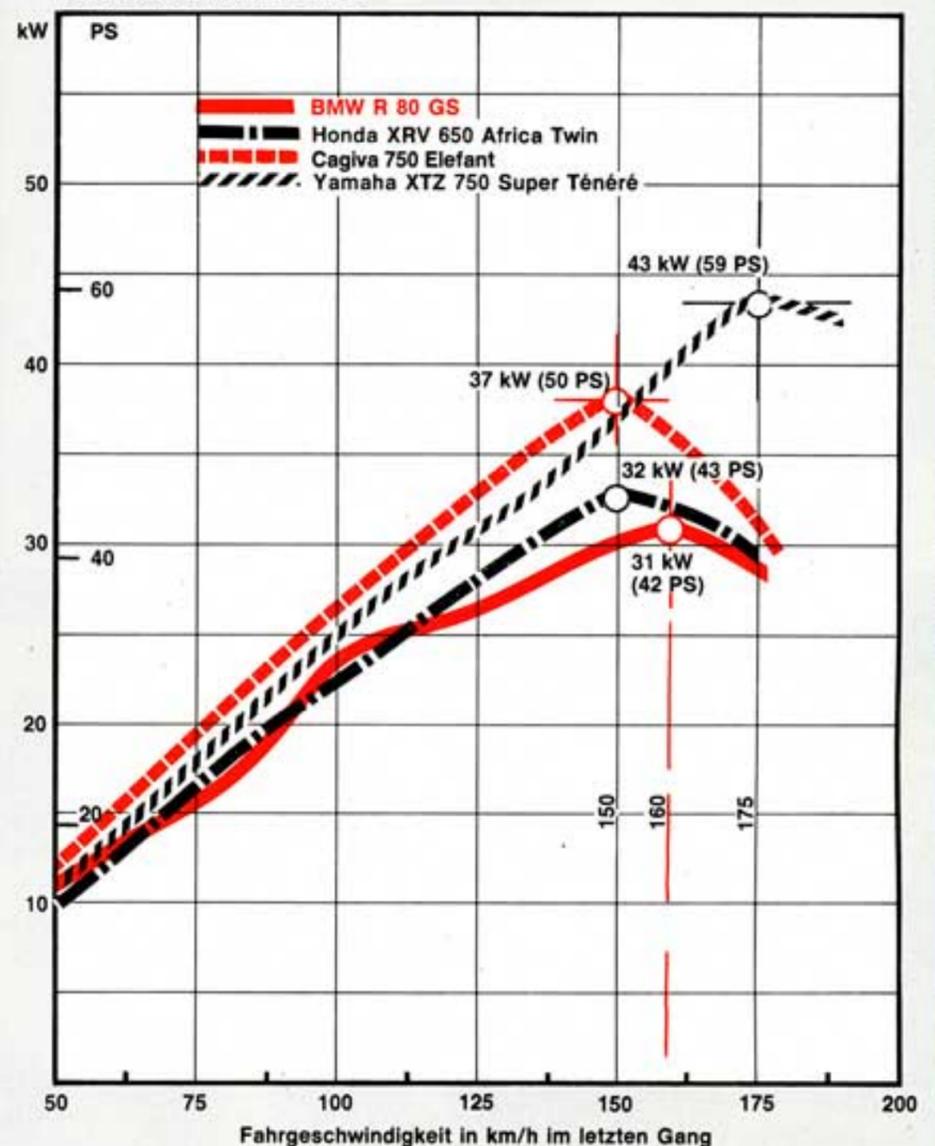
Die Fahrleistungen der Zweizylinder-Enduros liegen auf hohem Niveau, aber die Yamaha schlägt alle um Längen. Lediglich die Hinterradleistungskurven sehen für die Cagiva einen Vorteil, der aus der kurzen Übersetzung resultiert



LEISTUNG UND DREHMOMENT



LEISTUNG AM HINTERRAD



Daß sich die Endbewertung der Maschinen konträr zu den Einstandspreisen gestaltet, überrascht uns. Die Cagiva mit ihrem faszinierenden Triebwerk fällt bei den Testern wegen Verarbeitungs- und Ausstattungsschwächen (schlechte Schaltereinheiten, mieses Licht) durch. Die XTZ, zweituerste im Quartett, schleppt eindeutig zuviel Gewicht mit sich herum, und die BMW ist für die geforderten 12 255 Mark etwas mager aus-



Endurowandern in der Gruppe intensiviert das Erlebnis

gestattet. Bleibt die Honda Africa Twin. Das ausgewogene Motorkonzept überzeugt trotz Hubraum- und Leistungsnachteil und steht den anderen Maschinen kaum nach. Lediglich die etwas früh nachlassende Bremsleistung bei extremer Beanspruchung ist ihr anzukreiden, doch mit dem gesparten Geld bei Anschaffung und Unterhaltskosten läßt sich so mancher Trip ins Wochenende finanzieren. Und vielleicht reicht's dann auch noch für die Mautgebühren, um die herrlichen Alpenregionen Österreichs kennenzulernen. *Hatto Poensgen*

Datenspiegel

	BMW R 80 GS	Cagiva 750 Elefant	Honda XRV 650 Africa Twin	Yamaha XTZ 750 Super Ténéré
MOTOR				
Bauart/Zylinderanordnung	Zweizylinder-Viertakt/Boxer	Zweizylinder-Viertakt/V	Zweizylinder-Viertakt/V	Zweizylinder-Viertakt/Twin
Leistung	37 kW/50 PS bei 6500/min	50 kW/68 PS bei 7500/min	37 kW/50 PS bei 7000/min	51 kW/69 PS bei 7500/min
Höchstes Drehmoment	61 Nm bei 3750/min	74 Nm bei 5500/min	55 Nm bei 5500/min	67 Nm bei 6750/min
Bohrung/Hub	84,8 x 70,6 mm	88 x 61,5 mm	79 x 60 mm	87 x 63 mm
Hubraum	798 cm ³	748 cm ³	647 cm ³	749 cm ³
Verdichtung	8,2 : 1	9,3 : 1	9,4 : 1	9,5 : 1
Mittlere Kolbengeschwindigkeit	15,3 m/s bei 6500/min	15,4 m/s bei 7500/min	15,4 m/s bei 7000/min	17,74 m/s bei 7500/min
Ventile pro Zylinder	2	2	3	5
Kurbelwelle	gleitgelagert	gleitgelagert	gleitgelagert	gleitgelagert
Lage der Kurbelwelle	längs	quer	quer	quer
Kühlung	Luft	Luft	Wasser	Wasser
Schmierung	Naßsumpf	Naßsumpf	Naßsumpf	Trockensumpf
VERGASER				
Hersteller/Zahl	Bing/2	Bing/2	Keihin/2	Mikuni/2
Bauart/Typ	Gleichdruck/Typ V64II	Gleichdruck/Typ 735	Gleichdruck/F4B	Fallstrom/BDST
Durchlaß	32 mm	32 mm	32 mm	38 mm
Luftfilter	Trockenelement	Schaumstoff	Trockenelement	Trockenelement
ELEKTRISCHEANLAGE				
Batterie	12V/25 Ah	12 V/14 Ah	12 V/12 Ah	12 V/14 Ah
Lichtmaschine	Drehstrom/280 W	Drehstrom/300 W	Wechselstrom/310 W	Wechselstrom/350 W
Scheinwerfer	130 mm	2 x 130 mm	2 x 130 mm	2 x 130 mm
Glühlampe	H4 55/60 W	35/35 W	35/35 W	H4/H1 55/60
Zündung	kontaktlose Transistorspulenzündung	kontaktlose Transistorzündung	kontaktlose Kondensator-Entladungszündung	digital
KRAFTÜBERTRAGUNG				
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung	Mehrscheiben-Trockenkupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung
Belätigung	mechanisch	hydraulisch	mechanisch	mechanisch
Primärtrieb	schrägverzahnt	geradverzahnt	geradverzahnt	geradverzahnt
Zahl der Gänge/Schaltung	5/Klauenschaltung	5/Klauenschaltung	5/Klauenschaltung	5/Klauenschaltung
Sekundärtrieb	Kardan	O-Ringkette	O-Ringkette	O-Ringkette
Übersetzung primär	direkt	1,972	1,889	1,718
Übersetzung sekundär	3,20	3,286	3,06	2,875
Gangstufen	4,4/2,86/2,07/1,67/1,5	3,071/1,850/1,333/1,074/0,931	2,77/1,88/1,45/1,17/0,97	2,85/1,85/1,43/1,17/1,04
FAHRWERK				
Rahmenbauart	Doppelschleifenrahmen	Doppelschleifenrahmen aus Preßstahl	Einschleifenrahmen mit geteilten Unterzügen	Doppelschleifenrahmen Unterzüge abschraubbar
Material	Stahlrohr	Vierkantstahlrohr	Stahlrohr	Stahlrohr
Radführung vorn	Teleskopgabel	Teleskopgabel mit Luftunterstützung	Teleskopgabel mit Luftunterstützung	Teleskopgabel
Gabelstandrohrdurchmesser	40 mm	42 mm	43 mm	43 mm
Nachlauf	101 mm	114 mm	113 mm	101 mm
Lenkkopfwinkel	62°	61,5°	62°	63,5°
Federweg	225 mm	220 mm	220 mm	235 mm
Radführung hinten	Einarmschwinge mit Paralever-Gelenk	Aluminiumkastenschwinge mit Hebelsystem	Aluminiumkastenschwinge mit Prolink-Hebelsystem	Stahlkastenschwinge mit Mono-Cross-Hebelsystem
Federweg	180 mm	220 mm	210 mm	215 mm
RÄDER UND BREMSEN				
Räder	Drahtspeichenräder v. 1,85-21 h; 2,60-15	Drahtspeichenräder v. 1,85-21 h; 2,75-17	Drahtspeichenräder v. 1,85-21 h; 2,75-17	Drahtspeichenräder v. 1,85-21 h; 3,00-17
Bremsen vorn	Einzelscheibe/Doppelkolbensattel	Einzelscheibe/Vierkolbensattel	Einzelscheibe/Doppelkolbensattel	Doppelscheibe/Doppelkolbensattel
Bremsen hinten	Trommel	Einzelscheibe/Doppelkolbensattel	Einzelscheibe/Doppelkolbensattel	Einzelscheibe/Doppelkolbensattel
Bremsendurchmesser vorn/hinten	285/200 mm	260/240 mm	296/240 mm	245/245 mm
REIFEN				
Serien-Typ	Metzeler Enduro 3 (Sahara)	Metzeler Enduro 3 (Sahara)	Sumitomo Dunlop K560 Nylon	Bridgestone Trail-Wing 47/48
Größe vorn	90/90-2154S	90/90-2154S	90/90-2154S	90/90-2154H
Größe hinten	130/80-1765S	130/80-1765S	130/90-1768S	140/80-1769H
weitere zugelassene Bereifungen	keine Markenbindung	keine Markenbindung	Bridgestone Trail-Wing 47/48* Metzeler Enduro 3 (Sahara)* Pirelli MT50/MT60*	Metzeler Enduro 3 (Sahara)
ABMESSUNGEN				
Länge/Breite/Höhe	2290/830/1160 mm	2260/860/1270 mm	2390/900/1320 mm	2355/815/1355 mm
Radstand	1514 mm	1520 mm	1555 mm	1505 mm
Bodenfreiheit	210 mm	200 mm	230 mm	240 mm
Lenkerbreite	830 mm	860 mm	815 mm	810 mm
Sitzhöhe	850 mm	900 mm	860 mm	870 mm
Sitzbreite/-länge	250/785mm	200/600 mm	230/650 mm	220/600 mm
GEWICHTE				
Radlast vorn/hinten	101/124 kg	98,3/115,2 kg	108,5/118,5 kg	109/125 kg
Fahrfertig vollgetankt	225 kg	213,5 kg	227 kg	234 kg
zulässiges Gesamtgewicht	420 kg	385 kg	405 kg	410 kg
Zuladung	195 kg	171,5 kg	178 kg	176 kg
FÜLLMENGEN				
Tankinhalt	26 l	19 l	24 l	26 l
Reserve	4,7 l	3,5 l	Kontrollleuchten bei 8,5 l und 4,3 l	5 l
Motoröl bei Ölwechsel	2 l	2,5 l	2,2 l	4,0 l
Motoröl mit Filterwechsel	2,25 l	2,75 l	2,4 l	4,1 l
Motorölsorte	SAE 15W 40	SAE 20W 40	SAE 10W 40	SAE 20W 40
Gabelöl pro Holm	II: 0,41 l/ve; 0,44 l	0,25 l	0,656 l	0,669 l
Bremsflüssigkeit	DOT 4	DOT 4	DOT 4	DOT 4
PREIS				
	12 255,- Mark	13 480,- Mark	12 230,- Mark	12 380,- Mark

*jeweils hinten 140/80-17