



Zwei grundverschiedene Reise-Enduros, deren Vorfahren bei der Paris – Dakar antraten, treffen aufeinander. Schickt die Honda Africa Twin die BMW R 80 GS in die Wüste?

# JENSEITS VON AFRICA



**D**as ist der Alptraum eines jeden Wüstenfreaks: Irgendwo im unendlichen Sandkasten, wo sich Düne an Düne reiht, der Horizont nicht enden will, wo weit und breit keine Menschenseele zu finden ist, irgendwo dort baggert sich das Motorrad fest. Als ob eine unsichtbare Hand den Hinterreifen in den Boden zieht. Da helfen keine Flüche, keine bulligen Newtonmeter, keine reichlichen Pferdestärken. Und der Klappspaten muß sich auf den letzten Kilometern Buckelpiste wohl verabschiedet haben. Das Trinkwasser reicht gerade noch für die letzte Ölung.

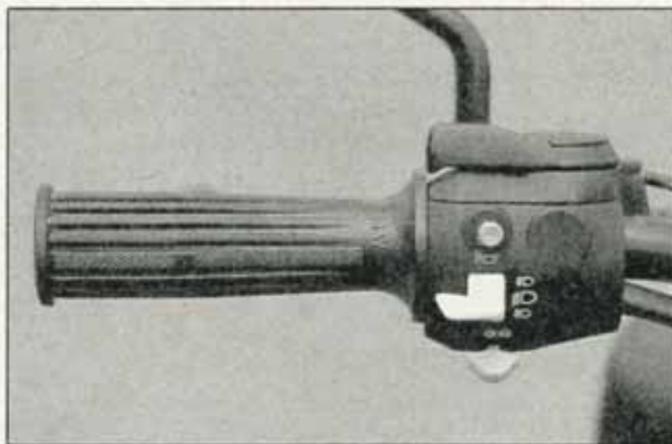
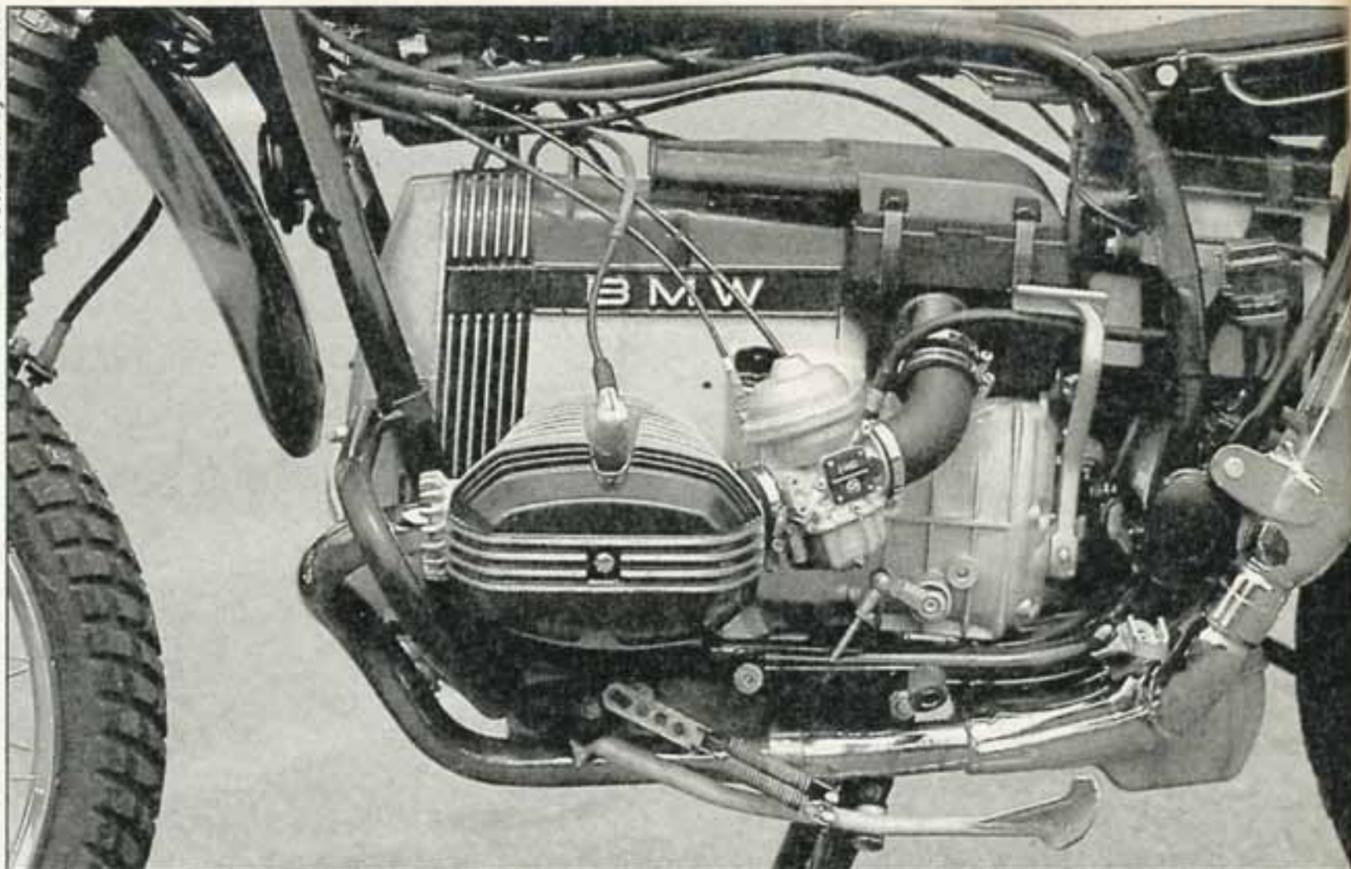
Die Wüste lebt und beginnt, dich elendig langsam zu schlucken.

Der Gedanke an solch ein Schicksal treibt mir eine Extra-Ration Schweiß durch die Poren. Zum Glück steht es um mich und meinen Kollegen Jürgen weit weniger dramatisch: Unsere Wüstenschiffe – die BMW R 80 GS und die Honda XRV 650 Africa Twin – haben sich lediglich auf dem harmlosen Sandhaufen in einer Kölner Kiesgrube festgefressen. Die zuvor absolvierte Geländeeinlage mit den beiden Groß-Enduros sorgte zwar schon für starke Transpiration, doch Fotograf Hardy Sommer steht als lebende Oase bereit und hält für uns eine Flasche Cola und zwei Handtücher parat.

Durstgestillt und trockengelegt gehen wir an die Ausgrabungsarbeiten. „Eigentlich sollten wir unseren Test-Chef in die Wüste schicken, weil er uns diese sandige Kiesgrube hier empfohlen hat. Von wegen Wüstenatmosphäre – mit den Trümmern fährt man sich doch bloß fest“, bemerkt Jürgen beim Sandbuddeln. In der Tat stellt sich die Frage, warum schwere Zweizylinder-Enduros mit über 200 Kilo Lebendgewicht abenteuerliche Namen wie Africa Twin oder Paris-Dakar (okay, unsere R 80 GS war keine P-D-Version) tragen, die die Lust aufs Fahren abseits von Asphaltpisten wecken sollen. Die Zusatzbezeichnung „Adventure Sport“ auf der Honda trifft schon eher den Kern der Sache, wenn der Ritt ins Gelände mehr zum netten Abenteuer denn zum harten Sport ausartet. Es sei denn, man heißt Cyril Neveu oder Gaston Rahier...

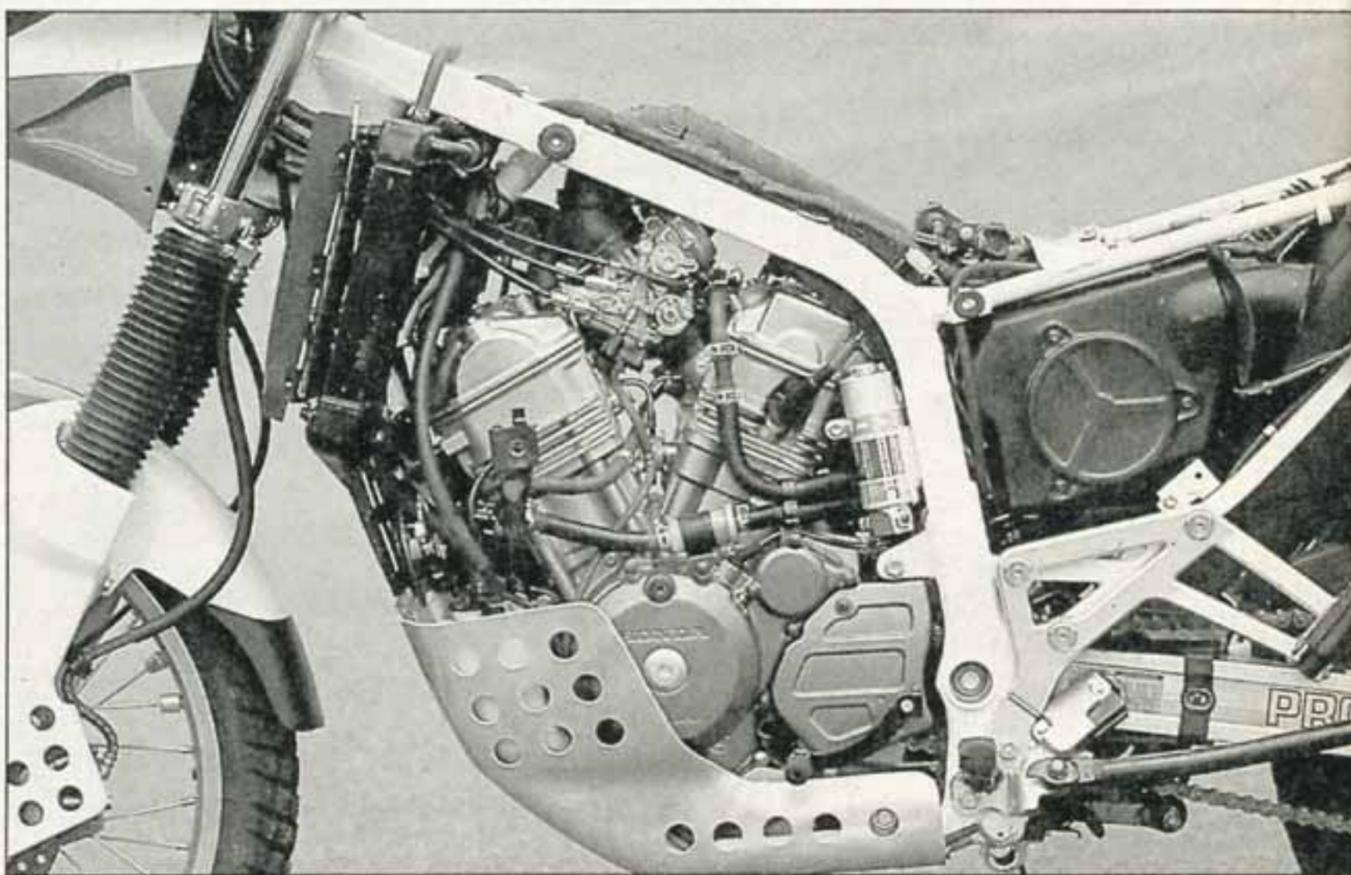
Mit der Africa Twin hat Honda eine Groß-Enduro auf die Federbeine gestellt, die vor allem preislich erstmals in BMW-Regionen vorstößt, dafür aber auch all das mitbringt, was dem Abenteuer-Enduristen gefallen kann. Also liegt ein Vergleich auf der Hand. Optisch haben die BMW und die Honda soviel gemeinsam wie Sandwüste und Regenwald. Während sich der Bayern-Boxer ganz nach Art des Hauses schnörkellos, ohne stylistische Extravaganzen und fast schon bieder präsentiert, prahlt die Honda Africa Twin mit auffälliger Kriegsbemalung. Verkleidung und Tank gehen wie bei den Paris-Dakar-Werksrennern ineinander über, Gabelstandrohre und Bremsanlage vorn sind kunststoffverkleidet. Schon bei diesen

Fotos: Hardy Sommer



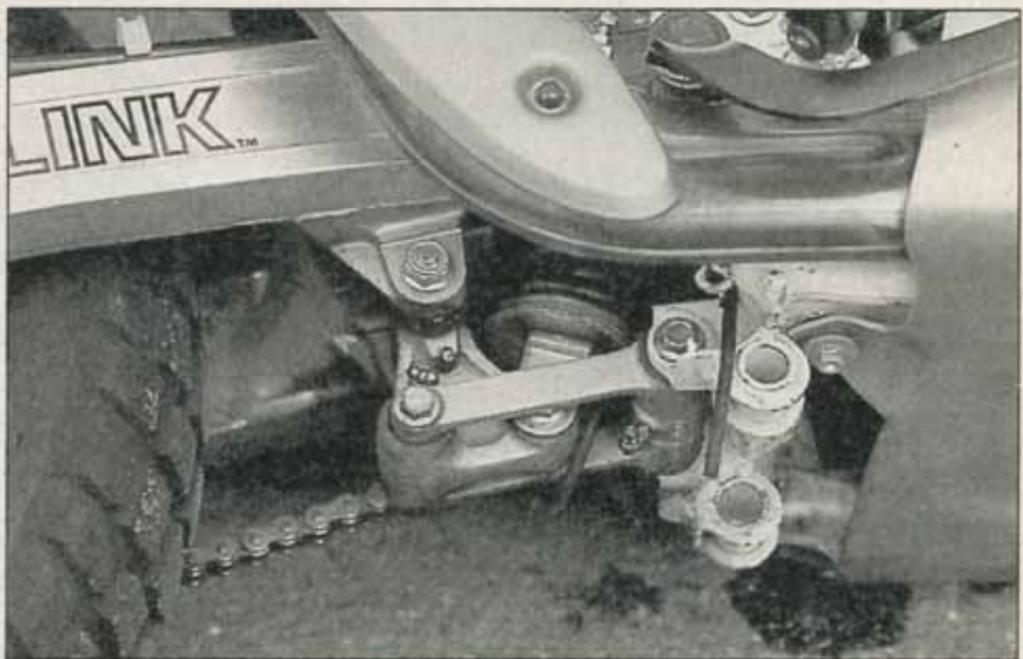
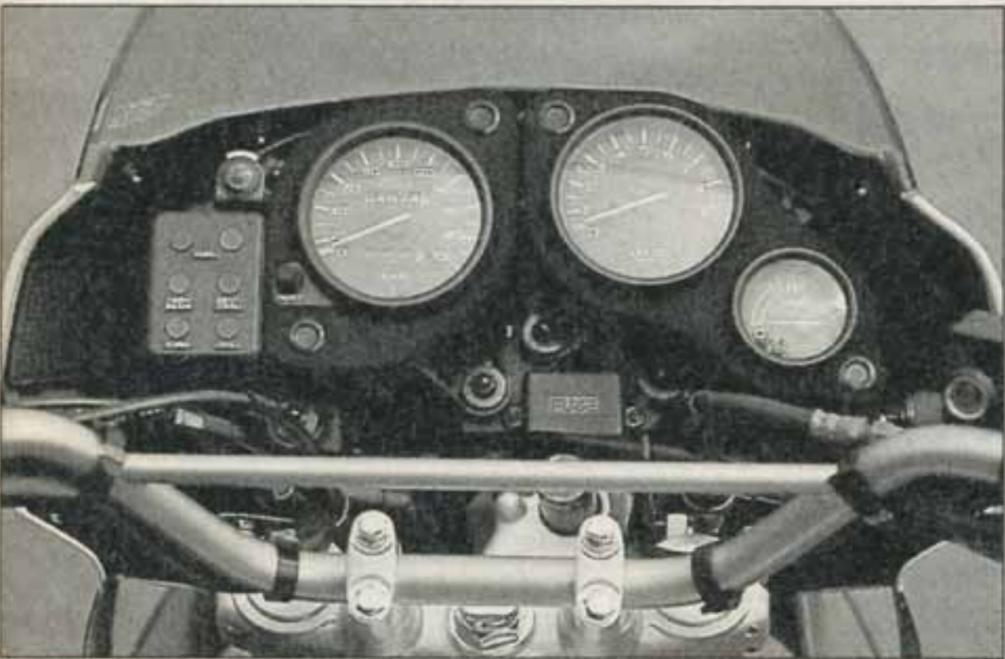
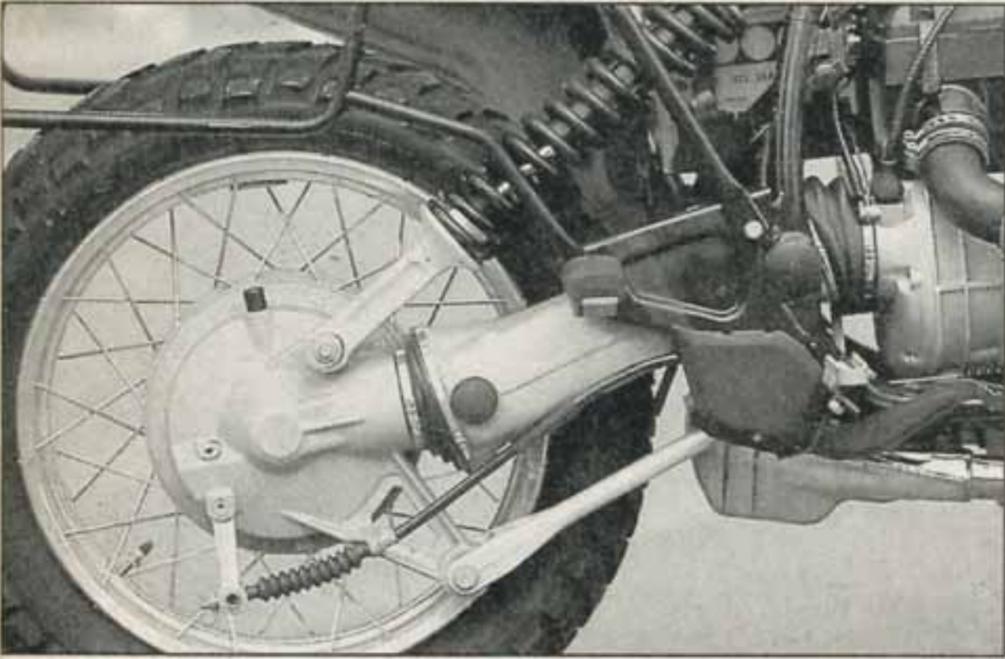
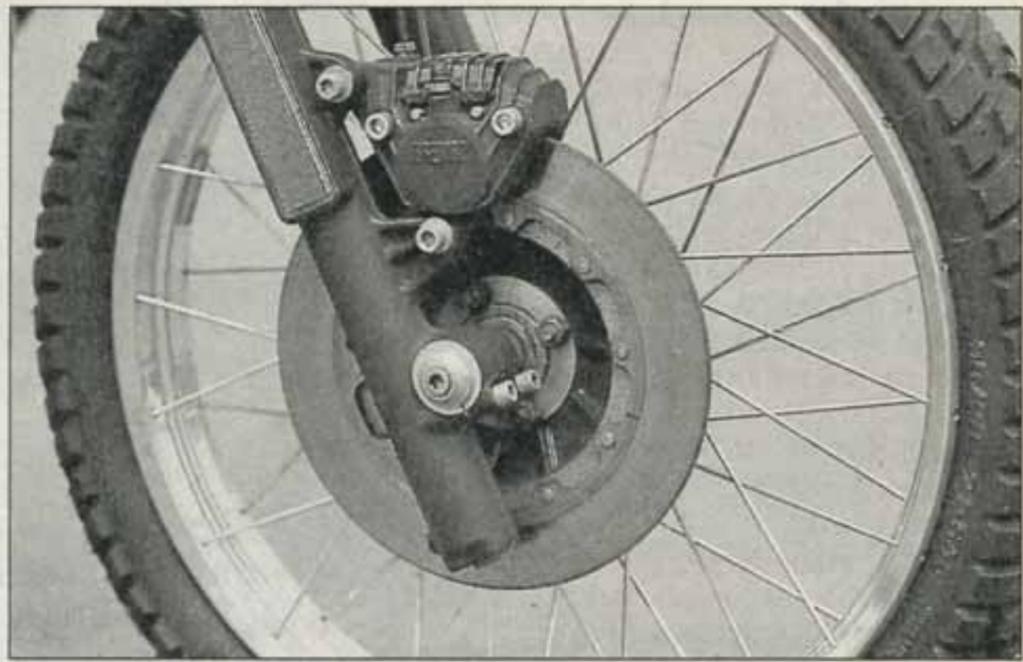
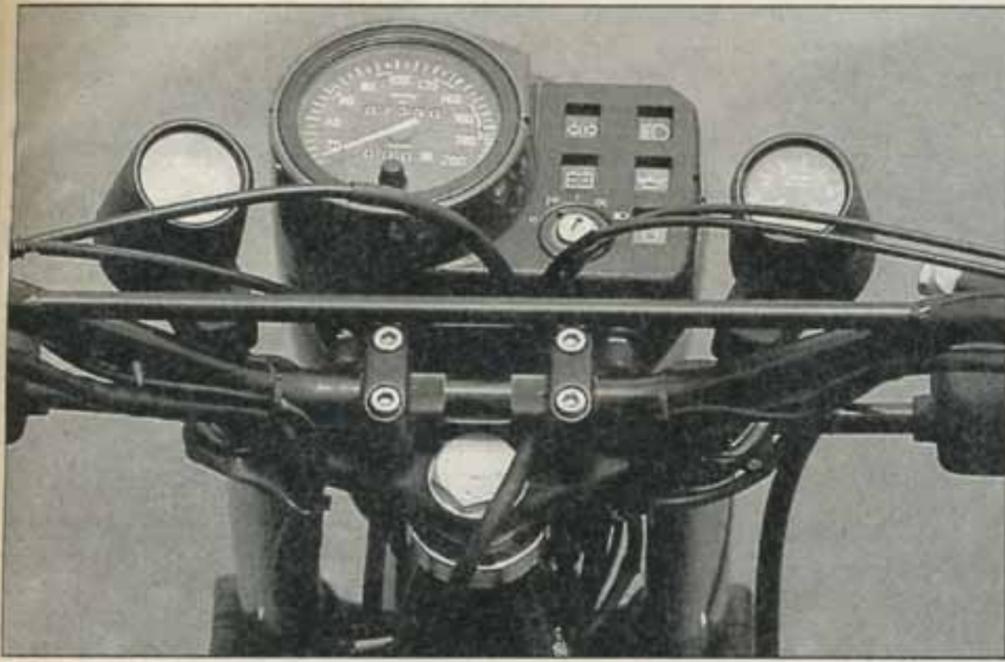
## BMW R 80 GS

Die antiquierten Hebeleien der BMW (links) führen immer wieder zu Fehlgriffen. Die Zusatzuhren im Cockpit (rechts) kosten Aufgeld. Auch die Paralever-Abstützung kann Lastwechselreaktionen nicht völlig verhindern. Die vordere Scheibenbremse arbeitet zufriedenstellend, während Drifteinsparungen mit der 226 Kilo schweren BMW doch einige Übung erfordern



## Honda Africa Twin

Aufwendig und unübersichtlich präsentiert sich der V2-Motor (oben). Bedienungshebel (links), Cockpit (rechts) und Ausstattung der Africa Twin gehören zum Feinsten, was Enduros heute zu bieten haben. Das scheibengebremste Hinterrad dreht sich in einer Zweiarmschwinge, das Federbein arbeitet mit Umlenkhebeln. Spurstabil verhält sich die Honda in Kurven



extrem unterschiedlichen Äußerlichkeiten kann der persönliche Geschmack so entscheidend sein, daß man an dieser Stelle auf eine objektive Punktwertung verzichten könnte.

Auch technisch setzen sich die krassen Unterschiede fort: BMW vertraut seit Jahren auf den längsliegenden, luftgekühlten Zweizylinder in Boxerform mit zwei Ventilen je Brennraum und den bewährten Kardantrieb, der seit Beginn des Jahres in der neuen GS-Reihe von der Paralever-Momentabstützung besser im Zaum gehalten werden soll.

Der klassischen BMW-Technik steht moderne Japan-High-Tech gegenüber: Der stehend quereingebaute 52-Grad-V-Motor mit versetzten Hubzapfen ist flüssigkeitsgekühlt, steuert den Gaswechsel über je drei Ventile pro Zylinder und gibt seine Kraft über eine O-Ring-Kette ans Hinterrad weiter.

Die Gemeinsamkeiten der beiden Triebwerke erschöpfen sich in Naßsumpfschmierung, kontaktloser Zündung, zwei Gleichdruckvergäsern und Elektrostarter.

Während der Bayern-Boxer aus 798 cm<sup>3</sup> Hubraum 50 PS bei 6500/min schöpft, muß das 647-cm<sup>3</sup>-Honda-Aggregat für die gleiche Leistung nur 500 Touren höher drehen. Und das fällt dem kurzhubigeren Africa-Twin-Motor spürbar leichter als dem R-80-Boxer. Im Sprint kann die Honda ihre Konkurrentin aus dem Stand bis 100 km/h und über 400 Meter um eine gute halbe Sekunde distanzieren. Doch diese Werte dürften für Enduristen ebenso zweit-rangig sein wie die Spitzentempi: Mit 168 (BMW) zu 167 km/h (Honda) schenken sich die beiden 50-PS-Maschinen so gut wie nichts.

Interessanterweise nutzen der BMW bei der Elastizitätsmessung ihr Hubraumplus von 151 cm<sup>3</sup> und der theoretische



### Wer sich mit der Honda in schwereres Gelände wagt, muß im Falle eines Umfalls eine deftige Teile-Rechnung begleichen

sche Vorteil eines höheren maximalen Drehmoments nicht viel: Von Tempo 60 auf 100 hat sie die Nase gerade mal um eine Zehntelsekunde vorn. Es kann also kaum die Rede davon sein, die BMW sei durchzugsstärker, zumal die Africa Twin den Bereich zwischen 60 und 80 km/h flotter überbrückt als das Bajuwaren-Bike.

Subjektiv bewertet, zeigen jedoch beide Triebwerke genau jene Art von Leistungsentfaltung, die man von einer Reise-Enduro erwarten darf: Gutes Durchzugsvermögen im unteren und mittleren Drehzahlbereich ermöglicht schaltfaules, entspanntes Fahren. Bei einem kräftigen Dreh an der Gasrolle stehen jedoch genügend Reserven zur Verfügung, um einen Zwischenspur oder eine Reisetappe im Eilzug-Tempo abzuspulen. Daß die Honda XRV 650 die Motorwertung recht deutlich für

sich entscheiden kann, beruht nicht zuletzt auf der nahezu perfekten Auslegung. Ihr Motor agiert wesentlich kultivierter und laufruhiger, verbraucht im Schnitt einen halben Liter Sprit weniger pro 100 Kilometer und erfreut durch eine unproblematische Kaltlaufphase.

Ganz im Gegensatz dazu die R 80 GS, deren Boxer-Triebwerk auch bei vollgezogenem Choke immer wieder abzustocken droht und nur mit schonungslosen Gasstößen am Leben erhalten werden will. Von Leerlauf und sauberer Gasannahme kann auf den ersten Metern keine Rede sein. Gerade im alltäglichen Gebrauch nervt so etwas noch mehr als das Schütteln bei Standgas oder die spürbaren Vibrationen im unteren Drehzahlbereich.

Aber auch hier gilt das gleiche wie bei der Optik: Für Traditionalisten zählen überschaubarer Motoraufbau und Image des bewährten Boxers womöglich mehr als die Qualitäten einer nahezu perfekten High-Tech-Maschine, die vielleicht schon morgen von einer noch besseren abgelöst wird.

Wir begeben uns mit den beiden Enduros auf die Autobahn. Geländefahrwerk hin, Paris-Dakar-Optik her: Hier sind die beiden Motorräder in ihrem Element. Ein hubraumstarkes Triebwerk mit dem Komfort eines Geländefahrwerks ermöglicht entspanntes Touren im Reisetempo.

Der Honda-Pilot thront stolze 850 Millimeter überm Erdboden auf einer recht straff gepolsterten, aber gut ausgeformten Sitzbank mit rutschfestem Bezug. Während Lenker und Fußrasten eine sehr angenehme Sitzhaltung erlauben, bekommen Fahrer über 1,80 Meter, wie Jürgen und ich, Probleme mit den wulstigen Tanktaschen, weil sie den Knieschluß verhindern.

Solche Nickligkeiten kennt der R-80-GS-Reiter nicht. Er hat bei höheren Geschwindigkeiten allerdings darunter zu leiden, daß weder die kleine Lampenverkleidung den Winddruck in Grenzen hält, noch die Möglichkeit besteht, sich an den weit vorn montierten Fußrasten etwas Halt zu verschaffen. Er hängt sprichwörtlich wie ein Segel im Wind.

Nach einem Stopp mit Fahrzeugtausch läßt sich im direkten Vergleich gut feststellen, daß die rahmenfeste Verkleidung der Africa Twin für Enduro-Verhältnisse brauchbaren Windschutz bietet. Tempo 140 bis 150 km/h ist auf der Honda mühelos auch über längere Strecken zu ertragen, auf der Boxer-GS fällt einem das schon schwerer.

Auch beim Cockpit-Vergleich schneidet die BMW schlechter ab: Der große Tachometer läßt sich zwar gut ablesen (solange er nicht von der BMW-typischen Krankheit des Von-innen-Beschlagens befallen ist), die winzigen Zusatzuhren für Drehzahl und Zeit kosten aber Aufpreis. Hier könnte man in München ruhig etwas spendabler sein. Und auch die antiquierten GS-Schalter sollten ihren Platz endlich für griffgünstigere Hebel räumen: Es kommt immer



Von vorn betrachtet, wird deutlich, wie breit der Boxer ausfällt. Serienmäßig besitzt die GS Haupt- und Seitenständer



Doppelscheinwerfer, Tank und Verkleidung prägen die Honda-Erscheinung. Ein Hauptständer kostet Aufpreis

wieder zu Fehlbedienungen mit Licht-  
hupe und Blinkerschalter.

In dieser Hinsicht gibt's bei der Honda keine Klagen. Alle Schalter sitzen am rechten Fleck. Dinge wie zentrales Zünd-Lenkschloß, verstellbarer Handbremshebel und Griffprotektoren sind selbstverständlich. Das übersichtliche Instrumentarium ist Augenschmaus.

Wir düsen über kurvige Landstraßen, und hier beweist die BMW, daß ihr klassisches Boxer-Konzept auch seine Vorzüge hat. Dank des niedrigen Schwerpunktes ist die Handlichkeit der immerhin 226 Kilo schweren R 80 GS noch einen Tick besser als bei der sieben Kilo leichteren Honda, deren V-Motor zwar schmal, aber eben auch hoch geraten ist. Sie kippt aber deshalb in Kurven keineswegs um, sondern läßt sich ohne spürbare Lastwechselreaktionen stets sauber hindurch zirkeln.

Die insgesamt recht weich abgestimmten BMW-Federelemente beschieren einerseits guten Komfort, andererseits immer noch spürbare Lastwechsel, wenn in Kurven die Gasgriffstellung verändert wird.

Beim Anbremsen taucht die R 80 GS tief in die Gabel, was sich bei der straffer gefederten Africa Twin in akzeptableren Grenzen hält.

Im Gegensatz zur alten BMW G/S zeigt die vordere Solo-Scheibe der neuen GS zwar bessere Wirkung, die Honda-Bremse benötigt allerdings noch weniger Handkraft und ist gefühlvoller zu dosieren. Die Scheibenbremse im Hinterrad der XRV 650 bringt in der Praxis gegenüber der BMW-Trommel kaum feststellbare Vorteile.

Weitaus größer als der Show- ist der Nutzeffekt des Honda-Doppelscheinwerfers. Vor allem das Fernlicht macht die Nacht beinahe zum Tage, dagegen stellt die BMW-Leuchte ihr Licht vergleichsweise arg unter den Scheffel.

## BMW R 80 GS

Die wenigen Trümpfe der BMW — überschaubare Technik, Kardan-antrieb, günstige Ersatz-teilkosten — können noch stechen

## Honda Africa Twin

Insgesamt ist die Honda das klar bessere Motorrad. Motor, Fahrwerk und Ausstattung lassen bei Abenteuer-Fans kaum Wünsche offen

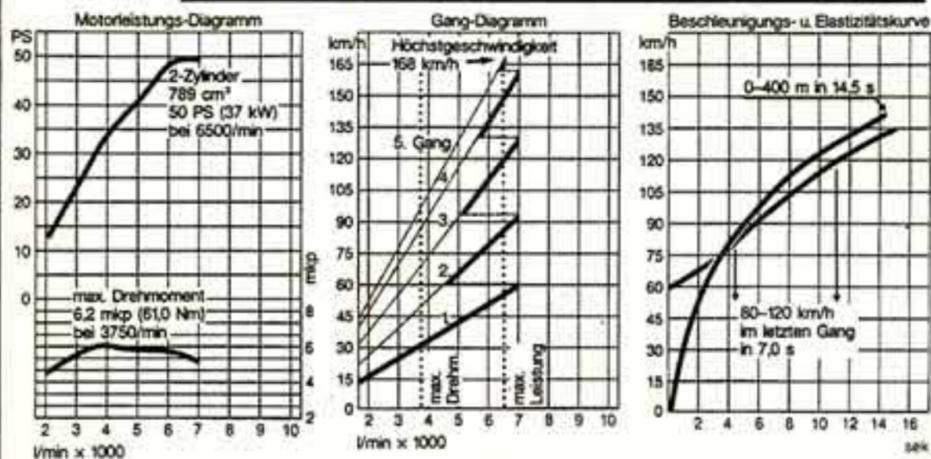


Der Abstecher in die Kiesgrube führt uns erneut vor Augen, wie schwierig Vierzertner-Motorräder auf losem Untergrund zu manövrieren sind, selbst wenn sie sich Enduro schimpfen. Vor allem die Honda schiebt bei vollem 26-Liter-Tank im Sand so mächtig übers Vorderrad, daß unsere Hochachtung vor den Wüsten-Rallye-Cracks noch weiter wächst. Auch bei mutigen Luftsprüngen offenbaren die beiden Gelände-Brocken die Dynamik und Leichtfüßigkeit von Sumo-Ringern. Allerdings reichen die Off-Road-Eigenschaften immerhin aus, daß sich löchergespickte

**Zusammengezählt wird am Schluß. Über den Punktsieg im Verkauf entscheidet freilich erst König Kunde. Punktum**

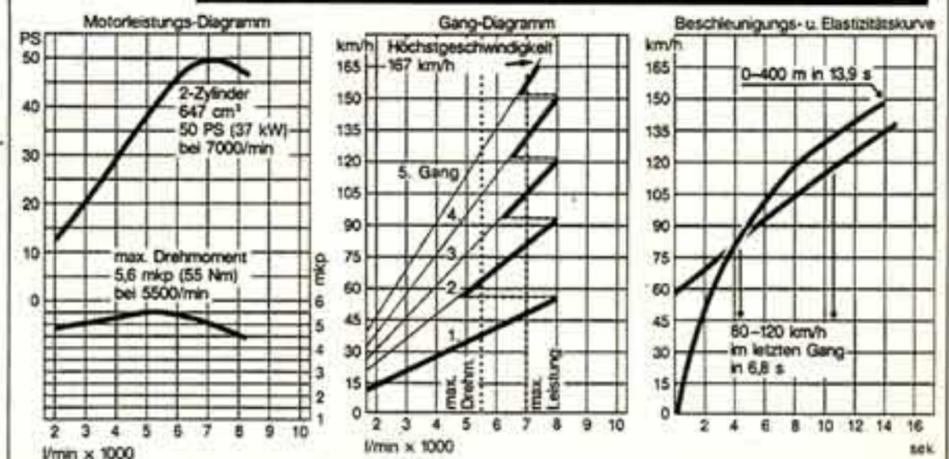
## BMW R 80 GS

Bei Höchstgeschwindigkeit dreht die R 80 GS bis zur Nenn-drehzahl



## Honda XRV 650

Auch die Honda erreicht im letzten Gang die Nenn-drehzahl. Die PS-Kurve verläuft gleichmäßig



## Technische Daten im Vergleich

	Honda Africa Twin	BMW R 80 GS
<b>Motor</b>		
Motorbauart	Zweizylinder-Vier-takt-V, 52°	Zweizylinder-Vier-takt-Boxer
Kühlung	Flüssigkeit	Fahrtwindkühlung
Einbau	stehend quer	längs liegend
Ventiltrieb	OHC, Kipphebel	OHV, Kipphebel
Ventile je Zylinder	drei	zwei
Nockenwellenantr.	Zahnkette	Rollenkette
Gemisch-aufbereitung	zwei Gleichdruck-vergaser	zwei Gleichdruck-vergaser
Kurbelwellen-lagerung	gleitgelagert	gleitgelagert
Schmierung	Naßsumpf	Naßsumpf
Zündung	kontaktlos	kontaktlos
Anlasser	E-Starter	E-Starter
Hubraum	647 cm³	798 cm³
Bohrung/Hub	79,0/66,0 mm	84,0/70,6 mm
Verdichtungsverh.	9,4:1	8,2:1
Max. Leistung/ bei	50 PS (37 kW) 7000/min	50 PS (37 kW) 6500/min
Max. Drehm./ bei	5,6 mkp (55,0 Nm) 5500/min	6,2 mkp (61,0 Nm) 3750/min
Batterie	12 V/8 Ah	12 V/25 Ah
Lichtmaschine	345 Watt	280 Watt
<b>Kraftübertragung</b>		
Primärtrieb	Zahnrad	Direktantrieb
Kupplung	Mehrscheiben-kupplung im Ölbad	Einscheiben-Trockenkupplung
Betätigung	mechanisch	mechanisch
Anzahl der Gänge	fünf	fünf
Schaltung	Klauen	Klauen
Sekundärtrieb	O-Ring-Kette	Kardanwelle
Gesamtübers.	16,0/10,9/8,4/6,8/5,6	13,6/8,8/6,4/5,2/4,6
<b>Fahrwerk</b>		
Rahmen	Einschleifen-rahrahmen aus Vier-kantstahlrohr	Doppelschleifen-rahrahmen aus Oval-stahlrohr
Federung vorn	Telegabel, Stand-rohr-Ø 43 mm	Telegabel, Stand-rohr-Ø 40 mm
Federweg vorn	230 mm	225 mm
Federung hinten	Zweiarmschwinge mit einem über Hebelsystem ange-lenkten Zentral-federbein	Doppelgelenk-Ein-armschwinge mit einem direkt ange-lenktem Federbein und Momentab-stützung
Verstellbarkeit	Zugstufendämpfung stufenlos	dreifache Feder-vorspannung
Federweg hinten	210 mm	180 mm
Bremse vorn	gelochte Scheibe mit Doppelkolben-zange	Einscheibenbrem-sen mit Festsattel-zange
Betätigung	hydraulisch	hydraulisch
Bremse hinten	gelochte Scheibe mit Einfachkolben-zange, Ø 240 mm	Simplex-Trommel-bremse, Trommel-Ø 200 mm
Betätigung	hydraulisch	Seilzug
Radbauart	Drahtspeichen-räder	Kreuzverband-Speichenräder
Reifengröße v./h.	90/90-21/130/90-17	90/90-21/130/80-17
Felgengröße v./h.	1.85 x 21/2.75 x 17	1.85 x 21/2.50 x 17
Im Test gefahrene Reifen	Bridgestone Trail Wing 41 u. 42	Metzler Enduro 3 Sahara
<b>Maße</b>		
Gewicht (Meßw.)	219 kg	226 kg
Max. Zuladung	186 kg	194 kg
Radstand	1580 mm	1513 mm
Nachlauf	113 mm	101 mm
Lenkerhöhe/-breite	1150 mm/ 800 mm	1150 mm/ 810 mm
Sitzbankhöhe/-breite/-länge	850/210/620 mm	825/270/700 mm
Fußrastenhöhe	350 mm	365 mm
Tankinhalt (Meßw.)	26,0 l	25,9 l
<b>Preis</b>		
Listenpreis	11 750,- DM	11 940,- DM
Garantie	zwei Jahre ohne km-Begrenzung	ein Jahr ohne km-Begrenzung
Hersteller	Honda Motor Co. Ltd., Tokyo, Japan	Bayerische Motorenwerke AG, 8000 München 40

Feld- und Schotterwege auch im flotten Tempo überfliegen lassen. Wer sich dennoch in schwereres Gelände vorwagt, muß insbesondere bei der Honda im Falle eines Falles eine deftigen Sturzteil-Rechnung einkalkulieren. Allein die bruchgefährdete Verkleidung kostet knappe 900 Mark, der schöne Auspufftopf fast 600 Mark.

Auch bei normalen Verschleißteilen langt Honda zu: Ein neues Federbein wird mit 883 Mark in Rechnung gestellt, während der R-80-GS-Besitzer dafür nur 338 Mark lohnen muß.

Nachdem wir den Sandspielplatz mit den beiden Wüstenfüchsen verlassen haben, machen wir uns auf in die Redaktion, um die Punktwertung vorzunehmen. Schon vor der Addition ist klar: Der Thron der einstigen Königin unter den Groß-Enduros, der BMW, wackelt bedenklich. Das ändert aber nichts daran, daß Königstreue ungeachtet dessen weiterhin die Münchener Fahne hochhalten. Bei Preisen um 12 000 Mark entscheiden halt auch Emotionen und die Vorliebe für dieses oder jenes Konzept. Wenn BMW im Frühjahr '89 die neue R 80 GS Paris-Dakar im aggressiven Rallye-Look ausliefert, wird vielleicht sogar der eine oder andere Honda-Fan schwach. Bis dahin jedenfalls bleibt die bayrische Honda-Konkurrentin punktemäßig jenseits von der Africa. **Thomas Beyer**

## Die Kollegen haben das Wort



Jürgen Mainz, 30, Redakteur

„Kleingewachsene Enduristen haben keine Wahl, sie müssen zur R 80 greifen. Der Rest der Off-Road-Gilde bekommt mit der XRV eine komplett bestückte Abenteuer-Enduro.“



Norbert Kappes, 33, Testchef

„Abenteuermotorrad hin, Reise-Enduro her. Das Abenteuerlichste an der Honda ist die Befestigung eines Tankrucksacks. Ich reise daher lieber mit BMW.“

## Punktwertung

Modell	max. Punkte	BMW R 80 GS	Honda Africa Twin
<b>Motor + Getriebe</b>			
Start- und Warmlaufverh.	10	4	7
Laufkultur	5	2	4
Leistungsentfaltung	5	4	4
Geräuschentwicklung	5	3	4
Testverbrauch	10	6	7
Reichweite	5	4	5
Getriebeabstufung	10	8	8
Beschleunigung	10	7	8
Elastizität	10	7	7
Höchstgeschwindigkeit	5	4	4
Summe	75	49	58
<b>Fahrverhalten + Sicherheit</b>			
Gewicht	10	0	1
Handhabung im Stand	5	4	2
Handling	10	8	7
Geradauslauf	10	7	8
Kurvenverhalten	5	3	4
Geländetauglichkeit	10	4	5
Antriebsreaktionen	5	3	4
Bremswirkung	10	5	6
Bremsverhalten	10	3	3
Scheinwerferlicht	5	2	3
Summe	75	39	43
<b>Komfort + Bedienung</b>			
Instrumente	5	2	4
Schalter und Hebel	5	2	4
Bordwerkzeug	5	5	3
Federungskomfort	10	8	7
Sitzkomfort vorn	10	7	6
Sitzkomfort hinten	5	4	4
Vibrationen	10	6	7
Schaltbarkeit	10	6	8
Antriebs-Pflegebed.	10	10	3
max. Zuladung	5	2	2
Summe	75	52	48
<b>Unterhaltskosten + Preiswürdigkeit</b>			
Kaufpreis	10	7	7
Ausstattung	10	5	8
Qualität und Verarbeitung	10	7	7
Wartungsaufwand	5	4	3
Inspektionsintervalle	5	4	3
Betriebskosten	10	5	4
Ersatzteilkosten (Sturz)	5	5	2
Ersatzteilkosten (Verschl.)	10	8	6
Kundendienstnetz	5	2	3
Garantieleistungen	5	2	4
Summe	75	49	47
Gesamtsumme	300	189	196
<b>Platz</b>		<b>2</b>	<b>1</b>

## Meßwerte

Fahrzeuge	BMW R 80 GS	Honda Africa Twin
<b>Beschleunigung:</b> 0-100 km/h 0-400 m	6,1 s 14,5 s	5,4 s 13,9 s
<b>Beschleunigung</b> 60- 80 km/h 80-100 km/h	3,9 s 3,1 s	3,7 s 3,4 s
<b>Höchstgeschw.</b>	168 km/h	167 km/h
<b>Tachoabweichung bei 100 km/h</b>	+ 7 km/h	+ 6 km/h
<b>Geräuschmessung</b>	87 dB (A)	84 dB (A)
<b>Benzinverbrauch</b>	6,6 l/100 km	6,1 l/100 km
<b>Kraftstoffart</b>	nbf	nbf
<b>Theor. Reichweite</b>	392 km	426 km

Umweltbedingungen: Temperatur 21°C; Luftdruck 1011 mbar; Luftfeuchtigkeit 80%