

VERGLEICHSTEST BMW K 1100 LT • HARLEY ELECTRA GLIDE • HONDA CBR 1000 • YAMAHA GTS 1000



Die Schnelle mit 230 km/h: Yamaha GTS 1000

Die Ausgewogene mit Kombibremse: Honda CBR 1000 Dual CBS

Soweit die Räder tragen

Vier Tourer auf dem Weg nach Südfrankreich und zurück, 2500 Kilometer in vier Tagen:

Die BMW K 1100 LT neben der Harley-Davidson Electra Glide Classic

als Vertreter der Großraumklasse und die Honda CBR 1000 Dual CBS gegen

die Yamaha GTS 1000 als Sport-Tourer

TEXT: F. J. SCHERMER · FOTOS: WINNI SCHEIBE, KAI-UWE WIDDECKE



Die Schwere mit 354 kg: Harley-Davidson FLHTC Electra Glide Classic

Die Praktische zum Eilen durch Raum und Zeit: BMW K 1100 LT

Na, Urlaub schon vorbei? War's schön, so in Buckelhaltung auf der Suzuki GSX-R 1100, mit der rucksackbepackten Liebsten hinten auf dem schmalen Brötchen? Vor dir der prallgefüllte Tankrucksack und vorne über dem Schutzblech hingen die von Mutter ausgeliehenen Fahrradpacktaschen...

Im Eingedenk deiner heldenhaften Fahrt mit Zeltgepäck und Dosenverpflegung für drei Wochen Südfrankreich haben wir vier Supertourer auf-

marschieren lassen, mit denen wir deine Urlaubstour nachgefahren sind – völlig streßfrei übrigens.

**ZWEI SUPER-TOURER
GEGEN ZWEI
SPORT-TOURER**

Natürlich wissen wir, daß man eine Harley E-Glide nicht mit einer Honda CBR 1000 vergleichen kann, aber dennoch haben wir's getan. Wir haben zwei

Paare gebildet, die in ihrer Grundphilosophie ganz gut zusammenpassen:

▷ BMW K 1100 LT, das größte Motorrad der K-Reihe, mit wassergekühltem Viertventil-Vierzylinder, fünf Gängen und Kardan zum Hinterrad, mit 100 PS bei 7500 Touren. Mit einer wuchtigen, rahmenfesten Verkleidung, einer typischen Tourensitzbank, Koffern und Topcase – zum Basispreis von 24350 Mark (mit ABS und Fracht 26803,85 Mark).



Welches Schweindel hätten's denn gerne? Die Honda CBR 1000 Dual CBS ist ein reifes Stück japanischen Motorradbaus und ein Motorrad, das dem Standard „Sport-Tourer“ am nächsten kommt. Die Yamaha GTS 1000 daneben verlangt vom Fahrer keine Umstellung auf die Vorderadrschwinge, aber die Bereitschaft, rund 4000 Mark mehr auszugeben als die Honda

▷ Harley-Davidson Electra Glide Classic, der Touren-Klassiker bei Harley schlechthin, mit luftgekühltem Zweiventil-V2, fünf Gängen und Zahnriemen zum fetten Hinterrad, mit 60 PS bei 5000 Touren. Mit einer breiten, lenkerfesten Verkleidung, mit US-Style-Sitzbank, mit Trittbrettern und einem Radio, und kostet in scheußlich-kit-schigem Sauerkirschrot 30550 Mark.

Diese beiden Dickschiffe kann man schon mal gegeneinander vergleichen, denn mit 290 kg für die BMW und 345 kg für die Harley stehen sie gewichtsmäßig in der ersten Reihe.

Als zweites Paar haben wir eher zwei normale Motorräder passend zusammengefügt:

▷ Honda CBR 1000 Dual CBS, der Sport-Tourer unterhalb von Gold Wing und ST 1100, mit wassergekühltem Vierzylinder-Vierventiler, sechs Gängen und Kette, 98 PS bei 9000 Touren, einer sportlichen Verkleidung und einem neuartigen Kombi-Bremssystem; das fahrfertige Gewicht liegt bei 271 kg, der Preis bei 18680 Mark.

▷ Yamaha GTS 1000, Yamahas Topmodell in Sachen Fahrwerk, denn bei der GTS ist erstmals im Großserienbau

eine Einarmschwinge vorne zu sehen; der 1000er Fünfventil-Vierzylinder ist von der supersportlichen FZR 1000 abgeleitet, leistet 98 PS bei 9000 Touren, hat fünf Gänge und eine Kette zum Hinterrad und wiegt 282 kg.

AUF DER AUTOBAHN SCHNAUFT DIE HARLEY SCHWER

Die Flucht von zuhause geschieht am besten über die Autobahn. Viel mehr als „Richtgeschwindigkeit 130“ ist für die Harley eine Qual. Richtig, wir wissen: dafür wurde sie auch nie erdacht, aber wir wollten es dennoch wissen.

Ergebnis: Diese Harley verträgt Vollgas! Rund 200 Kilometer am Stück hielten wir den Gasgriff voll offen. Das Dickschiff stemmte sich trotzig gegen den Wind, lief nach Tacho rund 150 km/h (was echten 142 entspricht) und verbrauchte dabei etwas mehr als acht Liter Super auf 100 Kilometer. An der Tankstelle lief der Motor so ruhig im Stand weiter, als sei die Vollgasprügelei eine ganz normale Sache gewesen.

Die drei verkleideten Vierzylinder hatten bei diesem Tempo überhaupt

keine Mühe, sich vorwärts zu bewegen. Im Gegenteil, jeder Fahrer hatte das Gefühl, daß es noch viel rascher vorwärts gehen kann. Tatsächlich läuft die BMW recht locker ihre gemessenen 210 km/h, wobei der Tacho bei Vollgas rund 230 km/h anzeigt. Die Honda ist mit 219 km/h sitzend und 227 km/h liegend noch einen Zahn schneller und die Yamaha GTS 1000 läuft sitzend 225 km/h und liegend 230 – sie ist somit die Schnellste dieses Vergleichs.

Auch im Durchzug braucht die GTS 1000 keinen Vergleich zu scheuen. Obwohl nur mit fünf Gängen ausgestattet, zieht der Motor im weiten Bereich zwischen 3000 und 8000/min so brachial vorwärts, daß auf der Autobahn der fünfte Gang immer genügt.

Das Honda-Triebwerk ist ein bißchen nervöser, ohne jedoch hektisch zu wirken. Man merkt der CBR 1000 an, daß sie vor gut fünf Jahren als Supersportler konzipiert wurde, auch wenn sie sich heute viel kultivierter gibt als damals in der ersten Version mit der eiförmigen Verkleidung.

Bei der BMW K 1100 LT schließlich sucht der Autobahn-Fahrer ständig nach einem sechsten oder gar siebten Gang,

Dick, dicker, am dicksten:
Die BMW wiegt full dressed
290 Kilogramm. Pocktaschen,
Topcase und höheninstellbare
Frontscheibe gehören zur
Serienausstattung, das ABS
kostet 1995 Mark zusätzlich;
ein geregelter Katalysator
850 Mark. Doch die Harley
übertrifft sie alle; im Basis-
preis von 30.550 Mark
ist das 2 x 20 Watt-Radio
mit Cassettenteil allerdings
schon enthalten



denn die Kardanuntersetzung wurde mit 2,91 sehr kurz gewählt, so daß das Drehzahlniveau stark in die Höhe schnellte. Das verleiht der schweren K 1100 LT zwar eine überraschende Spontanität und ein enormes Spurtvermögen, aber die Geräuschkulisse, die vom liegenden Vierzylinder zu den Ohren des Fahrers dringt, ist schon nervig. Ab Modelljahr '94 ist die Kardanübersetzung auf 2,81 serienmäßig geändert.

Autobahn-Verbräuche Vollgas: Harley bei 150 km/h 8,3 l/100 km. Mehr als 200 km/h sind mit den anderen drei Testkandidaten über weite Strecken möglich, wir ermittelten dafür folgende Verbräuche: Honda 9,2 l/100 km, BMW 9,4 l/100 km, Yamaha 9,5 l/100 km. Es ist erstaunlich, wie wenig Sprit die Honda braucht, obwohl sie im Gegensatz zu ihren eingespritzten Mitbewerbern BMW und Yamaha noch mit Vergasern ausgestattet ist.

AUF DER LANDSTRASSE TROTZ MASSE VIEL VERGNÜGEN

Sport-Tourer, was heißt das wirklich? Um dies zu untersuchen, ging es 'raus

auf Landstraßen, fuhren wir Nebenstraßen und Pässe – bis über den Col de l'Iseran (2770 m), Col de Galibier (2646 m) und den Col d'Izoard (2360 m); stürzten uns auf die unglaublich schlechte Landstraße entlang des Grand Canyon du Verdon; um dann in Moustiers Ste-Marie erschöpft, aber glücklich ein Glas Heineken und zwei, drei Pastis zu uns zu nehmen.

Der Reiz großer Motorräder auf kleinen Straßen besteht unter anderem auch darin, mit wenig Millimetern Gasweg eine ganz überlegene Leistung hervorzaubern zu können. Natürlich verlangt es vom Fahrer schon eine gehörige Portion Übung, diese Art von Reisedampfern, die im vollgepacktem Zustand rund eine halbe Tonne auf die Waage bringen können, über kleine Straßen zu pflügen.

Aber hallo, die heutigen Super- und Sporttourer, das sind Tanzbären mit absolut sicherer Straßenlage. Da wackelt nichts, da setzt auch kaum was auf, wenn mal einer zu schnell in eine unübersichtliche Kurve hineinsticht.

Die Harley verlangt hier den coolsten Rider. Er kann mit ihr alles machen. Solange er nicht hektisch wird und vor-

Hört, hört: Bei der BMW ist das Radio im linken Seitenfach der Verkleidung untergebracht. Die Lautsprecher eignen sich zwar für Verkehrsnachrichten, aber nicht für den Genuß von Schubert's Tragicischer



ausschauend fährt, dann geht's bergauf, bergab mit 1500 bis 3000 Touren, die Bremse muß kaum bemüht werden (obwohl die Bremse der Harley erstaunlich gut ging!) – und der Fahrer sieht etwas von der Landschaft, kann die Fahrt wirklich genießen. Eine Harley Electra Glide fährt sich wie ein großes Motorboot mit einen noch größeren Motor, der bei ruhiger Fahrt keine 5 l/100 km braucht!

Es hat was Souveränes an sich, dieses Harley-Fahren. Erfreulich, daß selbst sehr schlechte Landstraßen dem Fahrwerk der Harley nur wenig anhaben



BMW: Klar gezeichnetes Cockpit mit stark gedämpftem Tachometer, Digitaluhr, Ganganzeige und Steckdose



Harley: Viele Striche in Tacho und Drehzahlmesser; Tankanzeige, Voltmeter, Öldruck und Radio gut im Blickfeld



Honda: Rundinstrumente, dazwischen Tankanzeige und Wassertemperatur; sehr schön die geschmiedeten Alu-Lenkerstummel



Yamaha: Etwas nach rechts gerücktes Instrumenten-„Brett“ mit zwei Tages-km-Anzeigerollen und rechts unten versteckter Digitaluhr

können. Sicher, es gautscht ein wenig, wenn Bodenwellen in Kurven den dicken Dampfer aus der Ruhe bringen wollen – aber wildes Pendeln, nein, das kennt die Harley nicht.

Auf der Landstraße merkt man sehr schnell die unterschiedlichen Fahrwerkskonzeptionen, vor allem bei den drei Vierzylindern. Die BMW K 1100 LT ist sehr komfortabel abgestimmt. Die weiche Telegabel neigt dennoch etwas zum Stuckern, wenn es über kurz aufeinanderfolgende Bodenwellen geht. Überhaupt fehlt es der BMW im letzten Drittel des Federweges etwas an Progression, sie neigt bei voller Bepackung am leichtesten zum Durchschlagen.

Die Honda CBR 1000 ist am besten abgestimmt. Ihre Telegabel spricht fein an und schlägt nicht durch. Lediglich das hintere Federbein würden wir uns mit besserer Dämpfung wünschen, denn bei scharfem Einsatz auf welliger Straße neigt das Heck zum Nachschwingen.

Die Yamaha GTS 1000 hat vorne wie hinten nur wenig mehr als 100 Millimeter Federweg, ihre Vorderradschwinge ist perfekt abgestimmt und bügelt alle Straßenunebenheiten glatt. Sehr zielgenau läßt sich die GTS dank ihrer steifen Vorderradaufhängung fahren, sie weicht auch auf welliger Straße nicht von ihrer eingeschlagenen Linie ab und läßt sich in Kurven leicht korrigieren. Doch beim hinteren Federbein wünschen wir uns etwas Besseres, vor allem eines, das sich leichter zugänglich einstellen läßt.

In Sachen Bremsen bieten BMW und Yamaha ein wirkungsvolles ABS (Anti-Blockier-System). Beide Systeme sind über alle Zweifel erhaben; das der Yamaha regelt etwas schneller als das der BMW, dafür funktioniert es unter 20 km/h nicht mehr, während sich die BMW auch auf Glatteis (oder nassem Gras) sicher zum Stillstand bringen läßt.

Die Honda glänzt hier mit ihrem Kombi-Bremssystem. Vorderrad- und Hinterradbremse sind über Hand- und Fußbremshebel miteinander gekoppelt, die Bremskraft wird optimal auf beide Räder verteilt. Ein ABS im Sinne der drei Buchstaben, das blockierende

Räder verhindert, ist das nicht, aber trotzdem eine echte Innovation.

VON NOTWENDIG BIS LUXURIÖS IST DIE AUSSTATTUNG

Packkoffer und Topcase sind serienmäßig an der Harley und der BMW montiert. Für die Honda gibt's beim Honda-Händler Becker-Packzubehör mit einem Stahl-Rohrhalter; ein Topcase kann zugekauft werden. Die Honda-Packtaschen gibt's mit 30 oder 40 Liter Inhalt, mit Träger und Anbau müssen rund 1100 Mark veranschlagt werden.

Für die Yamaha wurde von Krauser ein spezielles Koffersystem entwickelt, dessen Innenböden dem Heck der Maschine angepaßt sind. Die 34 Liter-Koffer sind dadurch etwas klein geraten; sie sehen eleganter aus als die großen 46 Liter-Koffer, aber in die geht halt mehr rein. Inklusive Anbau kosten sie 1000 bis 1100 Mark beim Yamaha-Händler. Ein Topcase ist dafür nicht vorgesehen; seit neuestem gibt es auch einen speziell für die GTS konstruierten Tankrucksack (229 Mark).

Das Harley-Packsystem hat sehr schmale Seitenkoffer, aber ein sehr großes Topcase (62 Liter Fassungsvermögen!) und die am einfachsten zu bedienenden Schlösser. Die kleinen Blechschlüssel für die Honda-Koffer sind eine Zumutung. BMW zeigt, wie man es richtig macht: Der Zündschlüssel paßt auch für die Koffer.

Beim Krauser-Koffer an der Yamaha läßt sich der Schlüssel im geöffneten Zustand nicht abziehen – das ist gut so, denn auch das Schloß, mit dem der Koffer am Träger festgemacht wird, ist deswegen immer abgeschlossen. Regendicht sind alle vier, wenn wir auch die Entdeckung machten, daß im Stand etwas Regenwasser in die BMW- und Krauser-Koffer der Yamaha eindrang, während im Fahrbetrieb innen alles trocken bleibt.

Hinter den Scheiben der beiden Dickschiffe Harley und BMW herrscht Ruhe vor dem Fahrtwind. Ja, es ist sogar so ruhig, daß man hinter den hohen Scheiben das Gefühl für die



Wer da nicht alle Wäsche reinkriegt, braucht halt doch ein Gespann: Krauser-Koffer bei der Yamaha, Becker-Koffer bei der Honda, BMW-Koffer und -Topcase bei der BMW, Harley-Koffer und ein 62 Liter (!) fassendes Topcase bei der Harley

gefahrenen Geschwindigkeit verliert. Bei der BMW fuhren wir deswegen auf der Landstraße und in Ortschaften immer mit heruntergelassenem oberem Scheibenteil; die Höhe läßt sich über einen kleinen Stellmotor im Bereich von rund 75 Millimetern und 24 Grad Neigung variieren. Bei der Harley wird die hohe Scheibe spätestens dann stören, wenn's regnet: Wir haben uns auf einigen langen Regenetappen dringend einen Scheibenwischer gewünscht...

Die sportlich-flachen Scheiben bei der Honda und Yamaha lassen das Gefühl für den Fahrtwind nicht verschwinden und schützen dennoch. Vor allem bei Regen braucht nur der helmbewährte Kopf ein wenig gedreht zu werden und der Fahrtwind bläst das nasse Helmvisier wieder frei.

Ob nun jemand eine aufrechte Sitzposition wie auf der Harley oder BMW bevorzugt oder eine leicht gebückte wie auf der Honda oder Yamaha, ist sein persönlicher Geschmack. Auf mehr als 2500 Testkilometern kam folgendes als übereinstimmende Meinung aller Tester heraus:

Das gerade Sitzen auf BMW und Harley ist auf langen Strecken eher ermüdend als die leicht gebückte Haltung auf Honda oder Yamaha. Vor allem dann, wenn es über schlechte Straßen geht und die Stöße der Federung direkt ins Kreuz des Harley- oder BMW-Fahrers zielen und nicht, wie bei Honda oder Yamaha durch den leicht gekrümmten Rücken abgedefert werden können. Und falls Sie jetzt sagen, „der spinnt“, dann probieren Sie's doch einfach selbst. Aber bleiben Sie mindestens 500 Kilometer am Tag im Sattel.

Unsere Test-BMW und -Harley

waren mit Radios ausgestattet, beide mit Kassettenteil. Das BMW-Radio (Aufpreis 850 Mark; Einbausatz 298 Mark; Lautsprecher 109 Mark) ist im linken Verkleidungsteil untergebracht und läßt sich unter einem abschließbaren Deckel verstecken. Es kann einfach herausgezogen werden. Das der Harley ist vorne im Armaturenbrett plaziert. Beide Radios haben Fernbedienung, das Harley-Radio ist sogar mit dem Tachometer gekoppelt und stellt sich ab 50 km/h automatisch etwas lauter, was wir als sehr angenehm empfanden. Außerdem sind die Harley-Lautsprecher besser, sie krächzen nicht so wie die Miniboxen der BMW.

GESUCHT: DER ULTIMATIVE TOURER

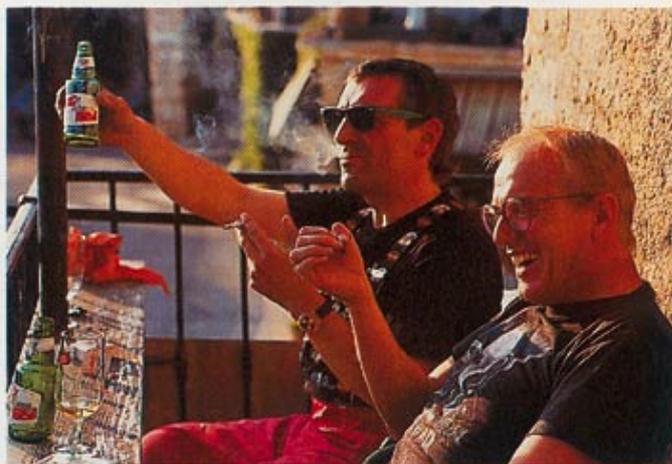
Einen ultimativen Sieger gibt es ebenso wenig in diesem Vergleichstest wie einen Verlierer, der sich schämen muß.

Harley-Davidson Electra Glide Classic: Der absolute US-Tourer bietet ungeheuer viele Reize, die ihn zweifelsohne zum „King of the road“ abstempeln. Ob in der Stadt, auf der Autobahn, auf der Landstraße oder der Uferpromenade von Cannes und Nizza, die Harley verlangt einen gereiften Reiter. Die 30550 Mark sind gut angelegt; wer einen Nerv hat für diese Art von Fahrzeug, der kann glücklich damit werden.

BMW K 1100 LT: Die königlich-bayerische Art, Raum und Zeit rasch zu durchteilen. Ein fahr-aktives Motorrad, so sportlich wie ein Großtourer nur sein kann. Solide Verarbeitung und fernreisetaugliche Ausstattung wurden hier perfekt kombiniert.

Honda CBR 1000 Dual CBS: In der dritten Evolutionsstufe ist die Tausender Honda zum ausgewogensten japanischen Sport-Tourer gereift. Erstaunlich, was die Honda-Techniker mit dem sparsamen Motor und dem neuartigen Bremssystem geschafft haben. Im Ver-

Was sein muß, muß sein:
Nach der Fahrt über enge südfranzösische Landstraßen gönnten wir uns ein Kronenbourg und zwei Ricard. Fotograf Winni Scheibe hat nach diesem Schuß die versteckte Kamera weggepackt und mitgetrunken. Irgendwie muß man anstrengende Testtage ja beschließen ...



gleich zu anderen japanischen Motorrädern dieser Klasse setzen wir sie weit vor Kawasaki ZZ-R 1100 und Suzuki GSX 1100 F.

Yamaha GTS 1000: Das Vollschiwingen-Fahrwerk kann zumindest den begeistern, der ein sicheres Gespür für die Motorrad-Zukunft hat. Im Preis-/Leistungsverhältnis ist sie, gemessen an der Honda CBR 1000, um rund 2000 Mark zu teuer.

Alle vier Motorräder repräsentieren den hohen, wenn auch nicht gleichförmigen Stand der heutigen Motorrad-Technik in Sachen Motor, Fahrwerk und Ausstattung. Um die Frage aus dem Herzen heraus ehrlich zu beantworten, ob ich mir lieber eine BMW, oder eine Honda oder eine Yamaha kaufen würde, kann ich Ihnen sagen, daß ich ein Jahr länger sparen werde, um mir die Harley leisten zu können. □

AUF DEM PRÜFSTAND

Die unterschiedlichsten Antriebskonzepte bei diesem Vergleichstest von Reismotorrädern stellen sich unserem Prüfstandsvergleich. Der weißblaue Wanderkönig BMW K 1100 LT markiert die Drehmomentbestmarke mit 106 Nm und füllt präzise das 100 PS-Limit. Erstaunlich, wie positiv der Mehrhubraum von 100 cm³ (gegenüber der K 100) den Charakter des längslaufenden Ziegelsteines beeinflusst hat. Diese Leistungscharakteristik kann für den gewünschten Einsatzzweck nur als mustergültig bezeichnet werden. Auch der Vierzylinder-Fünfventiler der Yamaha, der ansonsten sportlich in der FZR 1000 zu Werke geht, ist sehr erfolgreich auf gemäßigten Tourenbetrieb getrimmt worden. Der Aufwand, den Yamaha mit der Modifikation von Ein- und Auspufftrakt sowie der Einspritzanlage betrieb, rechtfertigt das Ergebnis: 103 PS und 104 Nm erlauben, ab niedrigsten Drehfrequenzen sauber durchzuziehen. Das Leistungs- und Drehmomentpotential des eingedeutschten Honda-Vierzylinders einzuschätzen fällt nicht leicht. Die gemessenen Werte sind klassenüblich; aber in Anbetracht der möglichen entdrosselten Power (zirka 125 PS) nicht aussagekräftig. Die verschiedenen Exhaust-Pipe-Outfits der großen Harley-Modellvarianten beeinflussen auch die Leistungsentwicklung. Der Evolution-Motor, diesmal in einen kofferstrützenden Musikdampfer eingebaut, schöpft die Versicherungsklasse „bis 37 kW“ gnadenlos aus. Mit einem vergleichsweise hohen Drehmoment von 96 Nm kann die Ausstattungsmehrheit gegenüber den Naked-Modellen wenigstens etwas ausgleichend werden.

Stefan Leibler

HONDA CBR 1000 DUAL CBS

TECHNISCHE DATEN

Leistung

98 PS (72 kW) bei 9000/min; maximales Drehmoment 89 Nm (9,1 mkgp) bei 6500/min

Motor

Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor. Vier Ventile pro Zylinder über zwei obliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Schleppebel mit Einstellschrauben betätigt. Ausgleichswelle. Bohrung x Hub 77 x 53,6 mm. Hubraum 998 cm³, Verdichtung 10,5. Vier Keihin Gleichdruckvergaser, Ø 37 mm. Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, 4,5 Liter Motorölinhalt. Kontaktlose Transistor-Zündanlage, Lichtmaschine 385 Watt, Batterie 12 Volt/14 Ah, Elektrostarter. Primärtrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe, Endantrieb über O-Ring-Ketten

Fahrwerk

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen. Vorne Teleskopgabel, Standrohr-Ø 41 mm, Federweg 130 mm, hinten Stahl-Kastenschwinge mit Mono-Federbein, Federbasis und Zugstufte einstellbar, Federweg 115 mm. Dreispeichen-Gußräder, vorne 3.50-17, hinten 5.50-17. Schlauchlose Reifen, vorne 120/70 VR17-V270 TL, hinten 170/60 VR17-V270 TL. Auf der Testmaschine Bridgestone Cyrox 15/16. Vorne gelochte Doppelscheibenbremse mit Dreikolben-Zangen, Ø 296 mm, hinten Scheibenbremse mit Dreikolben-Zange, Ø 256 mm. Dual-Bremssystem

Maße und Gewichte

Radstand 1500 mm, Nachlauf 110 mm, Nachlaufwinkel 63 Grad, Sitzhöhe 780 mm, Lenkerbreite 650 mm, Lenkerhöhe 1010 mm, Gewicht 271 kg, zulässiges Gesamtgewicht 456 kg, Zuladung 185 kg. Tankinhalt 22 Liter

Ausstattung

Vollverkleidung, rahmenfestes Cockpit mit Tacho und Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser, Tankuhr, Kühlwasserthermometer, Haupt- und Seitenständer. Handbremshebel einstellbar

Preis

18 680 Mark inklusive Fracht

Charakter

Überzeugender Sporttourer mit praktischer Kombi-Bremse

MO-MESSWERTE

Gewicht

vollgetankt 271 kg

Leistungsgewicht

3,5 kg pro PS – mit 75 kg-Fahrer

Beschleunigung

0 bis 100 km/h in 4,0 s, 400 Meter in 12,2 s, 1000 Meter in 22,7 s

Spitze

solo sitzend 219 km/h, solo liegend 227 km/h

Durchzug

Im letzten (6.) Gang 60 bis 100 km/h in 5,1 s, 60 bis 120 km/h in 7,6 s, 60 bis 140 km/h in 10,4 s

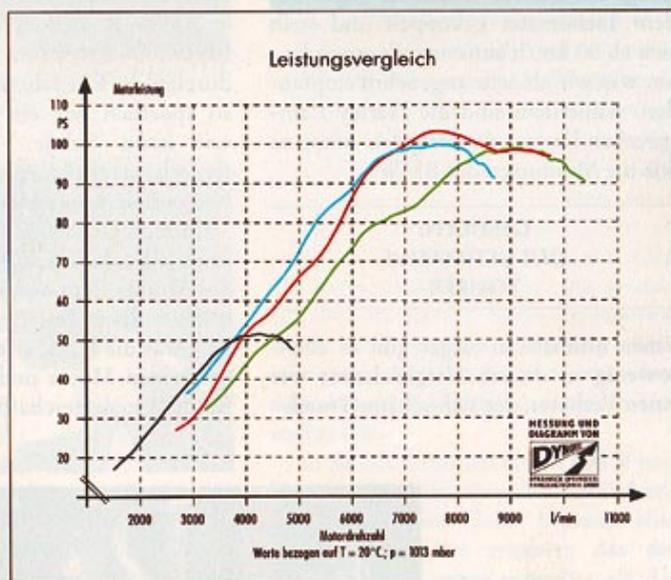
Tachogenauigkeit

Anzeige 50/100/150 = echte 46/94/142 km/h

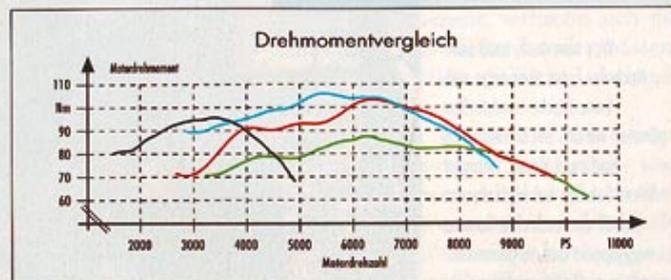
Benzinverbrauch

Normalbenzin. Minimal 5,6 l/100 km, Testverbrauch 6,4 l/100 km, Praxis-Reichweite 260 km

BMW K 1100 LT:
100 PS bei 7600/min
Yamaha GTS 1000:
103 PS bei 7600/min
Honda CBR 1000:
99 PS bei 9200/min
Harley E-Glide:
52 PS bei 4300/min



BMW K 1100 LT:
106 Nm bei 5400/min
Yamaha GTS 1000:
104 Nm bei 6400/min
Honda CBR 1000:
88 Nm bei 6300/min
Harley E-Glide:
96 Nm bei 3400/min



YAMAHA GTS 1000

Leistung

98 PS (72 kW) bei 9000/min; maximales Drehmoment 106 Nm (10,8 mkp) bei 6500/min

Motor

Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor. Fünf Ventile pro Zylinder über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel mit Einstellplättchen betätigt. Bohrung x Hub 75,5 x 56 mm, Hubraum 1003 cm³, Verdichtung 10,8. Elektronisch gesteuerte Mikuni-Benzineinspritzung mit Schubabschaltung. Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, 3,2 Liter Motorölinhalt. Kontaktlose Digital-Zündanlage, Lichtmaschine 400, Batterie 12 Volt/12 Ah, Elektrostarter. Primärtrieb über Zahnrad, hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Endantrieb über O-Ring-Kette

Fahrwerk

Leichtmetallguß-Profilrahmen. Vorne rahmenfeste Einarmschwinge mit Federbein, Federweg 116 mm, Federbasis, Druck- und Zugstufe einstellbar; hinten Leichtmetall-Kastenschwinge mit Mono-Federbein, Federbasis und Druckstufe einstellbar, Federweg 130 mm. Dreispeichen-Gußräder, vorne 3.50 x 17, hinten 5.50 x 17. Schlauchlose Reifen, vorne 130/60-ZR 17 TL, hinten 170/60-ZR 17 TL. Auf der Testmaschine Metzeler Z1/Z2. Vorne gelochte, innenbelüftete Scheibenbremse mit Sechskolben-Festsattel, Ø 320 mm, hinten Scheibenbremse mit Doppelkolben-Festsattel, Ø 282 mm

Maße und Gewichte

Radstand 1495 mm, Nachlauf 100 mm, Nachlaufwinkel 66 Grad, Sitzhöhe 790 mm, Lenkerbreite 620 mm, Lenkerhöhe 1010 mm, Gewicht 282 kg mit ABS, zulässiges Gesamtgewicht 500 kg, Zuladung 218 kg. Tankinhalt 20 Liter

Ausstattung

Vollverkleidung, rahmenfestes Cockpit mit Tacho, Drehzahlmesser, zwei Tageskilometerzähler, Digital- und Tankuhr, Haupt- und Seitenständer

Preis

22760 Mark (mit ABS 24880) inklusive Fracht

Charakter

Revolutionärer Sporttourer im technischen und optischen Zukunfts-Look

Gewicht

vollgetankt 282 kg

Leistungsgewicht

3,6 kg pro PS – mit 75 kg-Fahrer

Beschleunigung

0 bis 100 km/h in 4,0 s, 400 Meter in 12,1 s, 1000 Meter in 22,4 s

Spitze

solo sitzend 225 km/h, solo liegend 230 km/h

Durchzug

Im letzten (5.) Gang 60 bis 100 km/h in 4,5 s, 60 bis 120 km/h in 6,5 s, 60 bis 140 km/h in 8,7 s

Tachogenauigkeit

Anzeige 50/100/150 = echte 50/96/142 km/h

Benzinverbrauch

Normalbenzin. Minimal 6,0 l/100 km, Testverbrauch 6,8 l/100 km, Praxis-Reichweite 270 km

BMW K 1100 LT

Leistung

100 PS (74 kW) bei 7500/min; maximales Drehmoment 107 Nm (10,9 mkp) bei 5500/min

Motor

Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor. Vier Ventile pro Zylinder über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel betätigt. Bohrung x Hub 70,5 x 70 mm. Hubraum 1092 cm³, Verdichtung 11. Elektronisch gesteuerte Bosch-Motronic Einspritzanlage mit Schubabschaltung. Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, 3,75 Liter Motorölinhalt. Kontaktlose Bosch-Motronic-Zündanlage, Lichtmaschine 460 Watt, Batterie 12 Volt/25 Ah, Elektrostarter. Primärtrieb über Stirnräder, seilzugbetätigte Einscheiben-Trockenkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Endantrieb über gekapselte Gelenkwelle

Fahrwerk

Stahlrohr-Brückenrahmen. Vorne Teleskopgabel Standrohr-Ø 41,7 mm, Federweg 135 mm, hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit Momentabstützung und Mono-Federbein, Federbasis und Zugstufendämpfung einstellbar, Federweg 120 mm. Leichtmetall-Gußräder, vorn 2.50 x 18, hinten 3.00 x 17. Schlauchlose Reifen, vorne 110/80 VR 18 TL, hinten 140/80 VR 17 TL. Auf der Testmaschine Metzeler ME 33/ME 55 A. Vorne gelochte Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsätteln, Ø 305 mm, hinten Scheibenbremse mit Zweikolben-Festsattel, Ø 285 mm

Maße und Gewichte

Radstand 1564 mm, Nachlauf 90 mm, Nachlaufwinkel 64 Grad, Sitzhöhe 810 mm, Lenkerbreite 765 mm, Lenkerhöhe 990 mm, Gewicht 290 kg, zulässiges Gesamtgewicht 500 kg, Zuladung 210 kg. Tankinhalt 22 Liter

Ausstattung

Vollverkleidung, Scheibenhöhe elektrisch einstellbar, rahmenfestes Cockpit mit Tacho, Tageskilometerzähler und Drehzahlmesser, Digitaluhr, Koffersatz, Topcase. Haupt- und Seitenständer

Preis

24350 Mark zuzüglich 458,85 Mark Fracht

Charakter

Supertourer mit modernem Motormanagement und komfortablem Fahrwerk

Gewicht

vollgetankt 290 kg

Leistungsgewicht

3,7 kg pro PS – mit 75 kg-Fahrer

Beschleunigung

0 bis 100 km/h in 4,1 s, 400 Meter in 12,6 s, 1000 Meter in 23,9 s

Spitze

solo sitzend 210 km/h, solo gebückt 210 km/h

Durchzug

Im letzten (5.) Gang 60 bis 100 km/h in 4,8 s, 60 bis 120 km/h in 7,0 s, 60 bis 140 km/h in 9,4 s

Tachogenauigkeit

Anzeige 50/100/150 = echte 48/100/143 km/h

Benzinverbrauch

Super bleifrei. Minimal 5,7 l/100 km, Testverbrauch 7,0 l/100 km, Praxis-Reichweite 280 km

H-D FLHTC E-GLIDE CLASSIC

Leistung

60 PS (44 kW) bei 5000/min; maximales Drehmoment 94 Nm (9,6 mkp) bei 3600/min

Motor

Fahrtwindgekühlter Viertakt-Zweizylinder-V-Motor. Zwei Ventile pro Zylinder über eine untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen, Stößel und Kipphebel betätigt. Automatischer Ventilspielausgleich. Bohrung x Hub 88,8 mm x 108 mm, Hubraum 1338 cm³, Verdichtung 8,5. Ein Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 40 mm. Trockensumpfschmierung. 3,8 Liter Motorölinhalt. Kontaktlose Zündanlage, Lichtmaschine 384 Watt, Batterie 12 Volt/20 Ah, Elektrostarter. Primärtrieb über Duplexkette, seilzugbetätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Endantrieb über Zahnriemen

Fahrwerk

Stahlrahmen mit doppelten Unterzügen. Vorne Teleskopgabel, Standrohr-Ø 39 mm, Federweg 117 mm. hinten Stahlrohrschwinge mit zwei Federbeinen, Federbasis mehrfach einstellbar, Federweg 76 mm. Drahtspeichenräder mit Leichtmetallfelgen, vorne 3.00 x 16, hinten 3.00 x 16. Schlauchlose Reifen, vorn MT 90 B16 71H, hinten MT 90 B16 74 H. Auf der Testmaschine Dunlop D402F Touring Elite II / D402 Touring Elite II. Vorne gelochte Doppelscheibenbremse mit Festsattel, Ø 292 mm, hinten Scheibenbremse mit Festsattel, Ø 292 mm

Maße und Gewichte

Radstand 1592 mm, Nachlauf 157 mm, Nachlaufwinkel 64 Grad, Sitzhöhe 711 mm, Lenkerhöhe 1040 mm, Lenkerbreite 770 mm, Höhe über Verkleidungsscheibe 1520 mm. Gewicht 345 kg, zulässiges Gesamtgewicht 535 kg, Zuladung 190 kg. Tankinhalt 18,9 Liter

Ausstattung

Halbverkleidung, rahmenfestes Cockpit mit Tacho, Tageskilometerzähler und Drehzahlmesser, Koffersatz, Topcase, Stereo-Cassetten-Radio, Seitenständer, Einschüsselsystem

Preis

ab 30550 Mark zuzüglich Fracht

Charakter

Schwerer Prestige-Tourendampfer mit viel US-Highway-Flair

Gewicht

vollgetankt 345 kg

Leistungsgewicht

7,0 kg pro PS – mit 75 kg-Fahrer

Beschleunigung

0 bis 100 km/h in 8,2 s, 400 Meter in 16,2 s, 1000 Meter in 32,0 s

Spitze

solo sitzend 144 km/h, solo gebückt 144 km/h

Durchzug

Im letzten (5.) Gang 60 bis 100 km/h in 11,9 s, 60 bis 120 km/h in 20,5 s, 60 bis 140 km/h in 47,5 s

Tachogenauigkeit

Anzeige 50/100/150 = echte 49/93/142 km/h

Benzinverbrauch

Super bleifrei. Minimal 4,8 l/100 km, Testverbrauch 5,4 l/100 km, Praxis-Reichweite 310 km