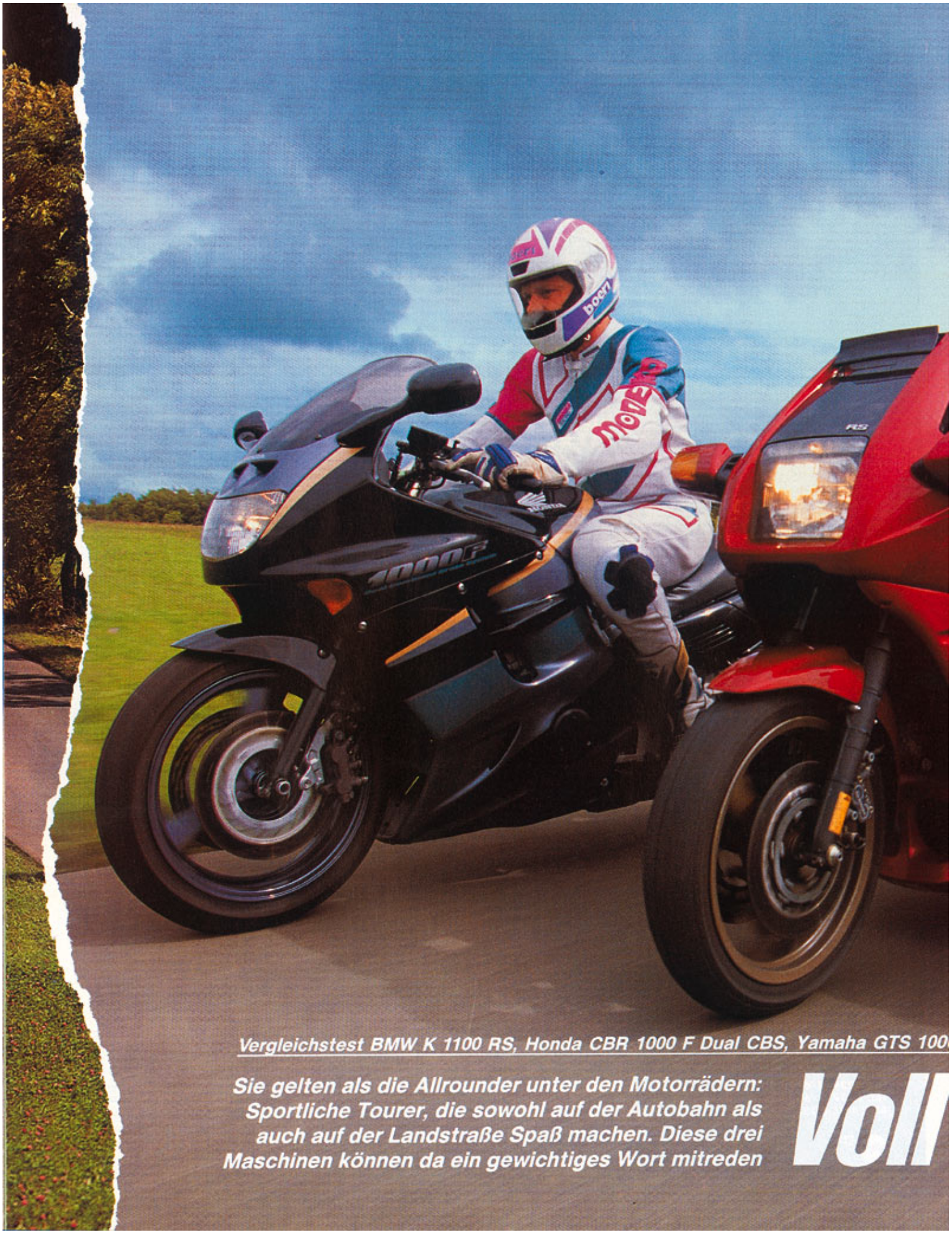
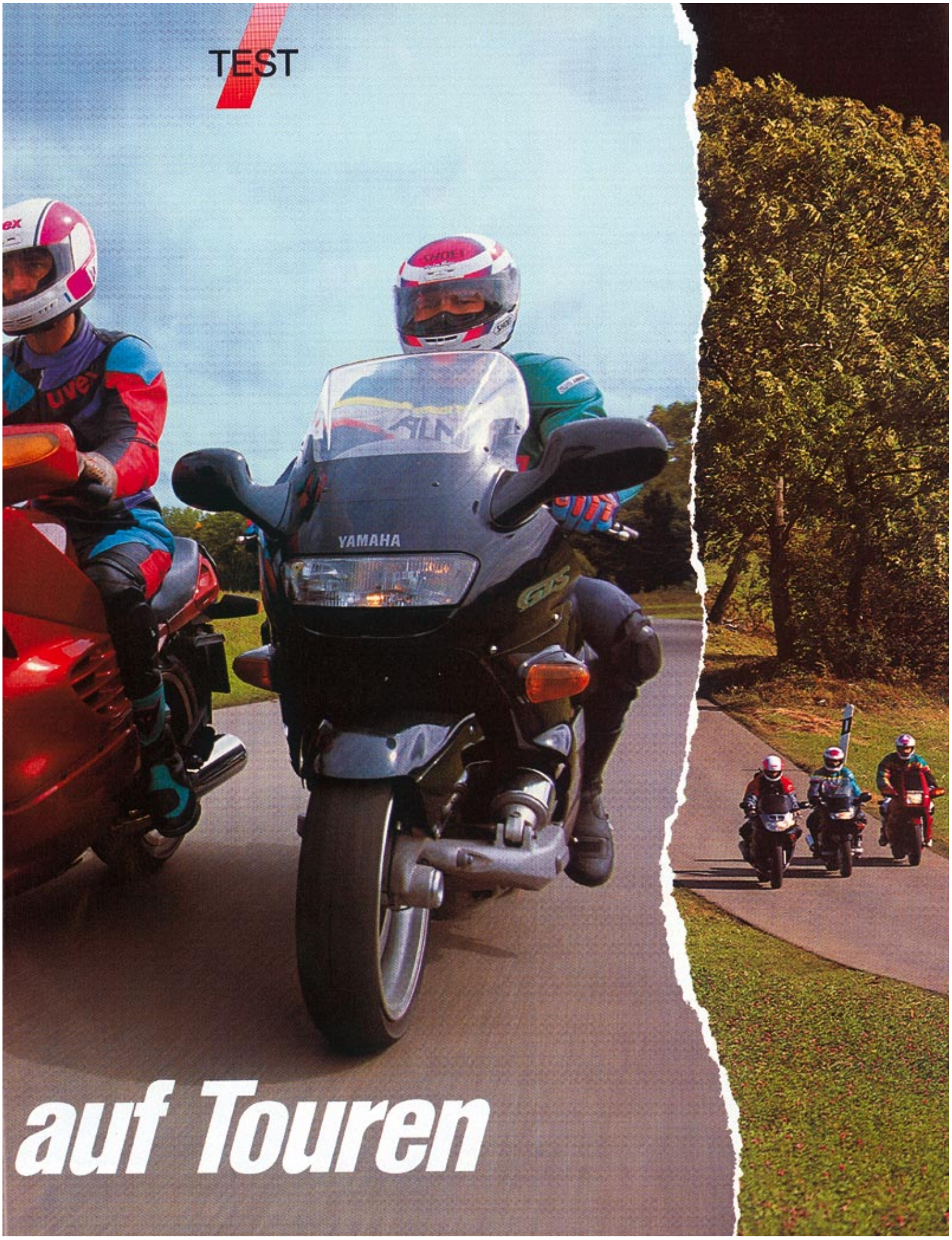


Vergleichstest BMW K 1100 RS, Honda CBR 1000 F Dual CBS, Yamaha GTS 100

Sie gelten als die Allrounder unter den Motorrädern: Sportliche Tourer, die sowohl auf der Autobahn als auch auf der Landstraße Spaß machen. Diese drei Maschinen können da ein gewichtiges Wort mitreden

Voll

TEST



auf Touren

Von Sporttourern kann man keine Gewichtswunder, dafür aber eine Menge Power erwarten. Die Eckdaten der Yamaha GTS 1000 sprechen da eine deutliche Sprache: 291 Kilogramm sowie laut Prüfstand immerhin 102 PS Spitzenleistung und 98 Newtonmeter Drehmoment. Der dafür verantwortliche Antrieb protzt mit Fünfventilköpfen, Einspritzung und geregeltem Kat. Verpackt ist all das in einem High-Tech-Fahrwerk mit Achsschenkellenkung, ABS und vielfach verstellbaren Federelementen. Die Yamaha-Marketing-Strategen verstehen die GTS als Sporttourer.

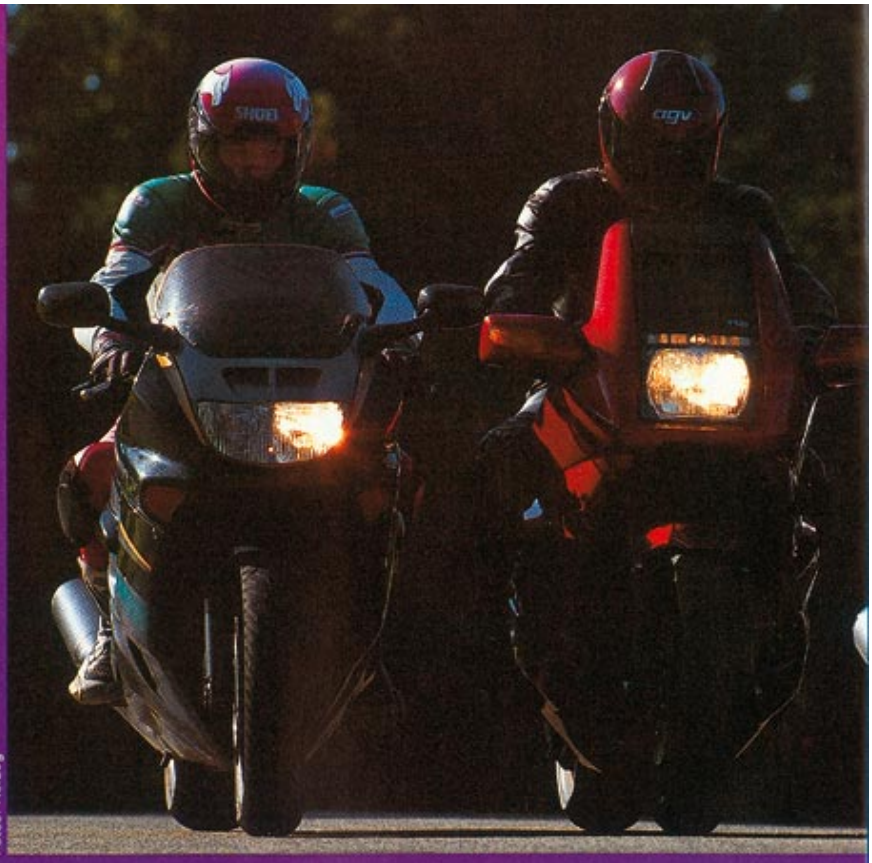
Wir hatten da zunächst Verständigungsprobleme. Im ersten Vergleichstest in PS 2/93 mußte die GTS herbe Kritik einstecken – sie fuhr sich weder besonders sportlich noch besonders tourermäßig. Ausgerechnet die avantgardistische Vorderradführung zeigte Schwächen: Zumindest mit der damaligen Original-Bereifung Michelin A/M 89 X in der Dimension 130/60 ZR 17 vorn gab sich die Yamaha-Lenkung höchst störrisch. Sie nervte mit Austellmoment auf Bodenwellen sowie extrem hohen Haltekräften.

Erst nach der (inzwischen freigegebenen) Umrüstung auf Bridgestone BT 50 in den Größen 120/70 ZR 17 vorn und 180/55 ZR 17 hinten verdiente das Handling das Prädikat neutral. Zu diesem Vergleichstest tritt die GTS 1000 deshalb auf genau dieser Reifen-Paarung an.

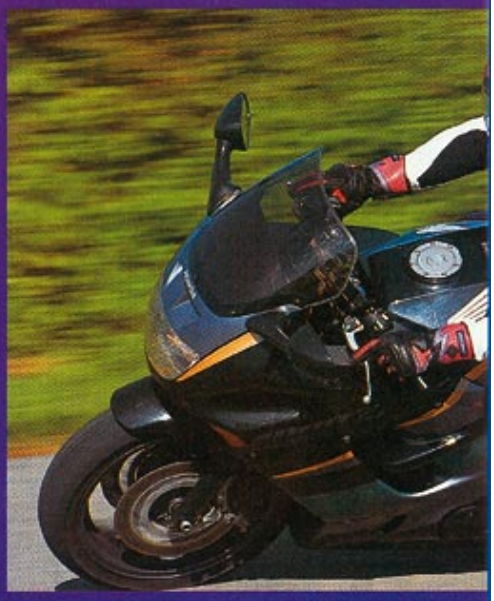
Schließlich sind die Gegner nicht von Pappe: Die Honda CBR 1000 F Dual CBS, zum damaligen Vergleich noch nicht greifbar, hat in der Version ohne den Zusatz Dual CBS schon seit Jahren einen sehr guten Ruf. Für 1993 hat Honda die große CBR zusätzlich mit einem Integral-Bremssystem aufgewertet. Das Dual Combined Brake System (abgekürzt Dual CBS eben) verteilt den Bremsdruck nach einer ausgeklügelten Methode auf die Dreikolben-Schwimmsättel der beiden vorderen und der hinteren Bremsscheibe – zieht der Pilot am Bremshebel, greifen vorn und hinten die jeweils äußeren Bremskolben; tritt er auf den Fußbremshebel, beißen jeweils die mittleren Kolben zu. Abgesehen davon besteht die auffallendste technische Änderung an der CBR in der Drosselung auf 98 PS.

Die BMW K 1100 RS, Testsiegerin im Frühjahrs-Vergleich, tritt nicht allein deswegen in der Favoritenrolle auf. Mit ihrem liegenden Reihen-Vierzylinder mit Benzineinspritzung besticht sie durch leichtes Handling – trotz ihrer Masse von 280 Kilogramm. Immerhin sind da ein geregelter Kat und ein ABS mit drin; zudem läßt sich ein Kardan-Antrieb mit Moment-Ausgleich nicht als Federgewicht bauen.

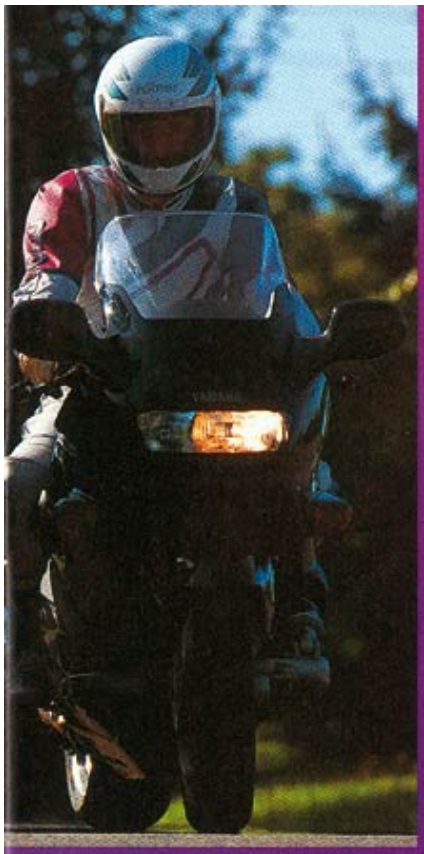
Bereits nach wenigen Metern zeigte sich jeder Tester beeindruckt, wie wenig Kraftaufwand nötig ist, um die Bayerin zu dirigieren. Neben dem günstigen Gesamtschwerpunkt ist dafür sicher der nahezu perfekt arrangierte Arbeitsplatz ver-



Fotos: Herzog



Schwarz-rote Koalition: Diese in Bayern unmögliche Verbindung taugt zumindest bei PS für genußvolle und ausgesprochen flotte Landstraßen-Ritte. Daß die K 1100 RS nebenbei eine perfekte Autobahn-Fernreise-Maschine ist, nehmen wir als eine willkommene Dreingabe



antwortlich: Lenkerbreite und -kröpfung, das Sitzdreieck aus Fußrasten, Sitzfläche und Griffen – all das erlaubt entspanntes, aber sehr zügiges Fahren. Die BMW kommandiert ihren Fahrer nicht wie ein japanischer Supersportler nach dem Motto „Hang-Off, Abwinkeln, abel zack-zack!", sondern fragt gelassen: „A Kurvn? Bitt' schön, scho erledigt . . ."

Beteiligt an diesem unauffällig-zügigen Fahrstil sind auch die vergleichsweise schmalen Reifen. So dreht sich hinten ein schlanker Pneu in der Größe 160/60 ZR 18. Es war diesmal nicht der vielgelobte Bridgestone BT 50, sondern der ältere Radialreifen aus gleichem Haus namens BT 53, der denn auch leichte Kritik hervorrief: Er verleitete die K 1100 zu ganz leichtem Kippeln und haftete nicht ganz so gut wie die Breitlinge der Konkurrenz. Kürzer gebaute Testfahrer meckerten zudem über die die himmelhohe Sitzposition, die nach ihrem Geschmack um drei bis fünf Zentimeter niedriger ausfallen dürfte. Damit würde das Fahrgefühl noch direkter.

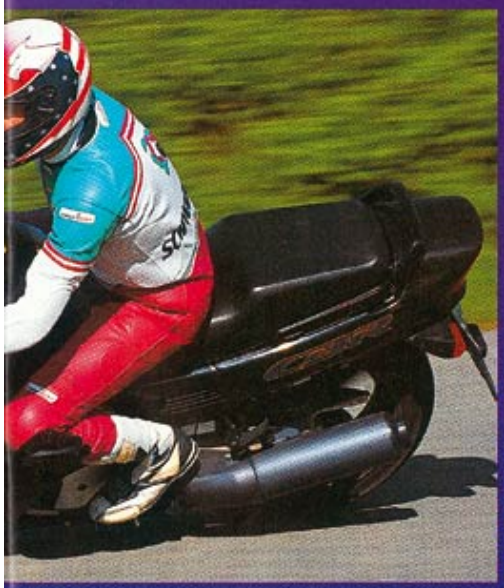
Die sehr komfortabel abgestimmte Gabel der BMW neigt lediglich auf ganz üblen Buckelpisten zu leichten Trampel-Einlagen – ihre Dämpfung ist besonders in der Zugstufe etwas dürftig ausgefallen. Auf solchem Terrain zeigt auch das Showa-Federbein leichte Schwächen. Bei brutalem Beschleunigen kann die Hinterhand mit ihrem starren Kardanantrieb der Kontur von Bodenwellen nicht mehr einwandfrei folgen – mehr Dämpfung täte auch hier not. Die kettengetriebenen und mit progressiven Hebelsystemen gesegneten Konkurrenten erledigen solche Übungen besser. Für normales Dahinrollen über derbe Schlaglochpisten genügt das Federbein der BMW vollauf.

Nimmt man auf der Honda CBR 1000 Platz, zeigt sie sofort, daß sie ein Sporttourer mit Betonung auf der ersten Silbe sein will. Die Fußrasten liegen weiter hinten als bei der Konkurrenz und relativ hoch, die geschmiedeten Alu-Lenkerhälften ziehen den Oberkörper nach vorn – die Sitzposition des CBR-Treibers ist viel versammelter als die Gutsherren-Haltung des BMW-Reiters. Das alles ist nicht unbequem, und das Fahrgefühl ist für einen immerhin 275 Kilo schweren Brocken sehr direkt, aber der CBR-Fahrer muß kurvige Landstraßen mit viel mehr Gewichtsverlagerung und Körpereinsatz meistern als der K 1100-Kollege. Die relativ straffe Federung paßt gut dazu: Besonders hinten ist der Kompromiß zwischen feinem Ansprechen und hoher Durchschlagsicherheit prima gelungen. Lediglich die insgesamt sauber ansprechende Gabel könnte doch ein wenig mehr Dämpfung vertragen.

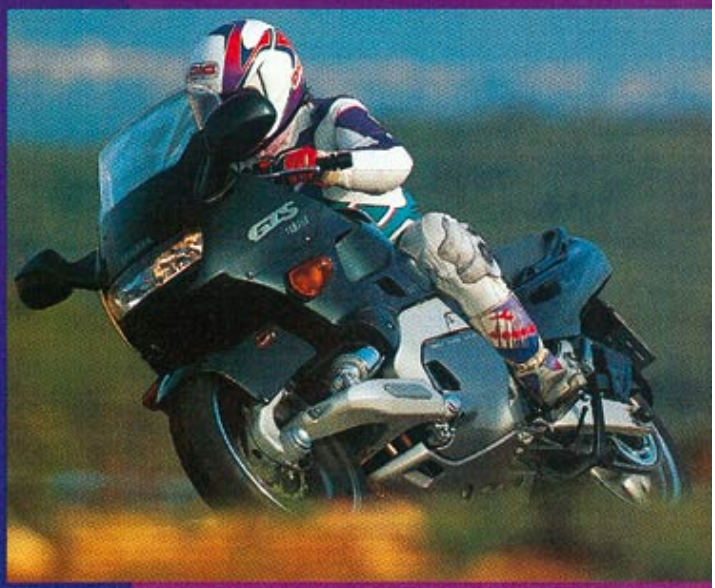
Das etwas kraftzehrende Handling der CBR hat natürlich noch ein paar andere Gründe. Der stehende Reihenvierer der Honda rückt den Schwerpunkt im Gegensatz zu dem liegenden BMW-Motor oder dem stark geneigten Triebwerk der GTS nach oben. Besonders in engen Kurven und ohne Zug am Hinterrad klappt die Lenkung der CBR energisch nach innen, und der Fahrer muß schleunigst Gas geben, um die Front zu entlasten. Möglicherweise liegt das Einklappen an der Kontur der Dunlop K 510 Sport Radial, denn auch in langgezogenen Kurven ist der Fahrer ständig mit leichten Lenkkorrekturen beschäftigt. Das alles ist nicht besorgniserregend, aber die Konkurrenten absolvieren Kurven aller Radien halt mit viel mehr Neutralität.

Zum Beispiel die GTS 1000: Auf BT 50 erlaubt sie, Kurven nach dem Einlenken mit zwei Fingern am Lenker zu Ende zu fahren. Die nötigen Haltekräfte der Achsschenkellenkung liegen mit dem BT 50 auf dem Niveau eines gut ausbalancierten und mit konventioneller Telegabel bestückten Motorrades. Auch stellen sich auf Bodenwellen keinerlei eigenmächtige Lenkwinkeländerungen mehr ein.

Ein Nachteil hat die Vorderradführung der Yamaha aber doch: Wenn die GTS in leichter Schräglage derbe Bodenabsätze oder Schlaglöcher parieren muß, schlagen diese Stöße teilweise völlig ungefiltert in die Lenkerenden durch. Das fühlt



Schenkel-Schluß: Das GTS-Achsschenkel-Fahrwerk macht leider immer noch nicht ganz das, wofür es gedacht ist. Vor allem an der Handlichkeit hapert es



Der Sport-Tourer: Die Honda CBR 1000 F fährt sich für ihr Gewicht sehr direkt, verlangt aber nach sportlichem Körpereinsatz, wenn's flott um die Ecke gehen soll

sich dann etwa so an, als wollte man eine Schubkarre mit Gewalt über eine Treppenstufe schieben. Offenbar erwischen die Fahrbahn-Impulse die geschobene Vorderrad-Schwinge bei gewissen Schräglagen in einem so ungünstigen Winkel, daß eine Selbsthemmung des Aufhängungssystems auftritt.

Davon abgesehen und der sehr gut abgestimmten vorderen Feder-/Dämpfereinheit zum Trotz: Bei der Yamaha-Achsschenkellenkung ist stets spürbar, daß sehr viele ungefederte Massen bewegt sein wollen. Gerade kleine, bösartige Bodenwellen verarbeitet das System bei weitem nicht so souverän, wie es eine sauber abgestimmte Gabel kann. Lange, weiche Bodenwellen bügelt die Front der GTS dagegen sänftengleich aus. Insgesamt läßt sich sagen, daß die komplizierte Vorderradführung der GTS zusammen mit den richtigen Reifen zufriedenstellend funktioniert.

Das erwähnte neutrale Handling der GTS bedeutet nicht, daß sie leichtfüßig zu fahren wäre. Die GTS 1000 ist von den drei Testkandidaten die unhandlichste Maschine, obwohl Sitzposition und Schwerpunkt niedrig ausfallen. Wer mit der GTS die BMW und die Honda bei der Kurvenhatz halten will, muß richtig arbeiten. Die GTS setzt auch am schnellsten mit den Fußrasten auf, ohne allerdings mit fest verschraubten Teilen zu streifen.

Die ABS-geregelte Bremse der Yamaha überzeugt: Die beiden Scheiben, vorn innenbelüftet und mit einem riesigen Sechskolben-Sattel, präsentieren sich hinreichend standfest. Die Bremse ist gut dosierbar, wenn auch mit einem etwas weichen Druckpunkt ausgestattet. Das angenehm sanft regelnde ABS setzte an unserer Testmaschine allerdings ein paar Mal aus. Ungefährlich, wenn das dem Fahrer zuverlässig angezeigt wird. Aber die rote ABS-Warnlampe der GTS ist bei ungünstigem Lichteinfall nicht immer klar auszumachen – ein Sicherheitsmanko.

Die etwas langsamen Regelintervalle des BMW-ABS und die daraus resultierenden Hüpfer kurz vor dem Stillstand sind der einzige Kritikpunkt, den sich die BMW-Bremse gefallen lassen muß. Die Brembo-Anlage überzeugt ansonsten mit sporttauglicher Verzögerungsleistung und sehr guter Dosierbarkeit.

Exakt diese Eigenschaft läßt die Honda-Bremse vermissen: Zieht der Fahrer den Bremshebel, verzögert die CBR zunächst mit der von Honda-Bremsen gewohnten Vehemenz. Bei steigender Handkraft baut die Bremsleistung plötzlich ab, der Fahrer greift fester zu – und erst dann steigt die Bremsleistung wieder etwas an. Gleichzeitiger Einsatz von Fuß- und Handbremshebel bringt zwar eine

Maschinenbau, konservativ-bayerisch: Die K 1100 RS sieht immer noch so aus wie die Ur-K 100 RS von 1984. Das Paralever-Fahrwerk und der 1100er Unterflur-Motor sind aber nach wie vor auf der Höhe der Zeit – zumindest in der Klasse der Tourensport-Maschinen

Motorradbau, Japan-Standard: Vornehm ausgedrückt, sieht die CBR 1000 F gestrippt funktionell-sachlich aus. Die gefällige Optik in gebrauchsfertigem Zustand (rechts) entspricht ihren Qualitäten: Die CBR fährt tadellos und bietet einen hohen Gegenwert fürs Geld

Fahrwerksbau, neo-japanisch: Das futuristische Design der Yamaha GTS 1000 liefert immer noch Anlaß zu Diskussionen. Der Motor aus der FZR 1000 ist für ein konventionelles Gabelfahrwerk konzipiert. Das macht den Omega-förmigen Hilfsrahmen notwendig, an dem die Achsschenkellenkung angelenkt ist

annähernd lineare Bremswirkung, aber die liegt immer noch unter dem, was die sehr gute Zweikolben-Anlage des Vorgängermodells zuwege brachte. Zudem zeigen die Dreikolben-Sättel bei harter Beanspruchung Fading. Warum Honda nicht auch bei der CBR das hervorragende ABS der ST 1100 einsetzt, kann wohl nur der Rotstift-Mann erklären.

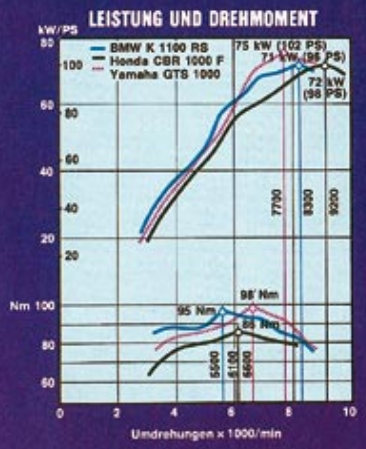
Warum wir erst jetzt zu den Motoren kommen? Ganz einfach: Alle drei verrichten ihren Dienst so unauffällig-nachdrücklich wie die Antriebseinheiten in großen Reise-Limousinen. Die BMW, zwar schwächer als unsere bisherigen Test-1100er, zieht dank kurzer Übersetzung sauber dosierbar aus jeder Drehzahl hoch. Mit ihrer aerodynamisch wertvollen Verkleidung rennt sie auf der Autobahn in den Begrenzer – eine Spitze von 224 km/h ist achtbar und muß nicht einmal mit zuviel Verbrauch erkauft werden: Duchschnittlich 6,5 Liter auf 100 Kilometer sind günstig. Im mittleren Drehzahlbereich läuft der Vierzylinder ein wenig rauh, was aber nicht weiter stört.

Das hat das BMW-Aggregat mit dem Triebwerk der Honda gemeinsam. Die macht indes kein Hehl daraus, daß sie eigentlich nicht für gedrosselte 98 PS, sondern für offene 120 PS übersetzt ist – sie fordert für ihre Höchstgeschwindigkeit von 231 km/h auf der Autobahn im sechsten Gang einen sehr langen Anlauf. Obwohl sie im Alltag immer mit etwas höherem Drehzahlniveau bewegt wird als die BMW oder die GTS, geht die CBR 1000 wirtschaftlich mit dem Sprit um: 7,3 Liter/100 km sind nicht zuviel.

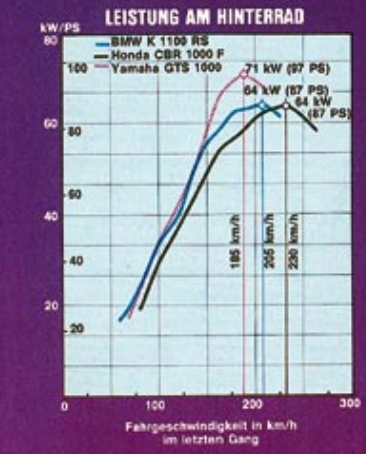
Die Yamaha ist trotz Einspritzung und einer auf viel Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen ausgerichteten Abstimmung kein Kostverächter: Der Fünfventiler läuft zwar seidenweich und zieht wie ein Büffel, aber der Verbrauch liegt mit 8,1 Litern/100 km ziemlich hoch. Die sehr guten Durchzugswerte und die Spitze von 227 km/h entschädigen dafür.

Bei der Ausstattung und der Verarbeitung bleibt die BMW Sieger. Sie ist wegen ihrer ausgesprochen gut schützenden Verkleidung das perfekte Autobahn-Motorrad. Details wie die Spiegel, die neben sehr guter Rücksicht auch noch Windschutz für die Hände bieten, oder der einstellbare Spoiler auf der Verkleidungsscheibe sind zwar seit Jahren bekannt, aber immer noch konkurrenzlos gut.

Die Yamaha bietet zwar auch guten Windschutz, aber nur, wenn sich der Pilot etwas krümmt. Zudem sitzt die Sozia auf der nach vorn geneigten Bank schlechter als auf der BMW. Die Spiegel bieten weniger Rücksicht, und der Tankeinfüllstutzen macht das Einfüllen des letzten Liters Benzin zu einem Geduldspiel.



Der von der FZR 1000 abgeleitete Yamaha-Motor hat die geringste Verlustleistung und distanziert die beiden Konkurrenten deshalb in der Hinterradleistung auch gleich um zehn PS



Die CBR ist von den drei Konkurrentinnen am magersten ausgestattet – keine Ganganzeige, keine Zeituhr, keine Ablagefächer in der Verkleidung – und bietet den schlechtesten Windschutz. Zudem nagte am Auspuff der noch kein Jahr alten Testmaschine bereits der Rost.

Fazit

Die BMW gewinnt diesen Vergleichstest: Sie ist die handlichste, die bequemste, die im Alltagsverkehr schnellste Maschine, sie bremst am besten – eigentlich kann sie alles ein bißchen besser als die werte Konkurrenz. Zweite ist die CBR 1000 F. Sie fällt vor allem wegen ihrer schwachen Bremse gegenüber der K 1100 RS zurück. Die Yamaha GTS 1000 leidet unter ihrem schwerfälligen Handling und ihrer unnötig komplizierten Vorderradführung. Aber ohne die wär's ja keine GTS. *Raphael Schmidt*

Datenspiegel

	BMW K 1100 RS	Honda CBR 1000 F Dual CBS	Yamaha GTS 1000
MOTOR			
Bauart/Zylinderzahl	Viertakt-Reihe, wassergekühlt/4	Viertakt-Reihe, wassergekühlt/4	Viertakt-Reihe, wassergekühlt/4
Leistung	74 kW (100 PS) bei 7500/min	72 kW (98 PS) bei 9000/min	72 kW (98 PS) bei 9000/min
Bohrung/Hub	70,5/70 mm	77/53,8 mm	75,5/56 mm
Hubraum	1092 cm³	998 cm³	1003 cm³
Ventile pro Zylinder	4	4	4
GEMISCHBILDUNG			
Hersteller/Anzahl	Bosch	Keihin/4	Nippon-Denso
Bauart	Zünd-Einspritzanlage	Gleichdruck	Zünd-Einspritzanlage
KRAFTÜBERTRAGUNG			
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Übersetzung primär/sekundär	1,0/2,81	1,79/2,47	1,66/2,77
Gangstufen	4,5/2,96/2,3/1,88/1,61	2,74/2,07/1,65/1,37/1,17/1,05	2,57/1,78/1,38/1,17/1,04
FAHRWERK			
Rahmenbauart	Stahl-Gitterrohrrahmen	Stahl-Brückenrahmen	Leichtmetallguß-Omegarahmen
Federweg vorn/hinten	135/120 mm	130/115 mm	116/130 mm
Nachlauf	90 mm	110 mm	100 mm
Lenkkopfwinkel	64 Grad	63 Grad	66 Grad
RÄDER UND BREMSEN			
Felgengröße vorn/hinten	MT 3,50 x 17/MT 4,50 x 18"	J 17 x MT 3,50/J 17 x MT 5,50"	MT 3,50 x 17/MT 5,50 x 17"
Bremse vorn	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsattel, ABS	Doppelscheibe, Dreikolben-Schwimmsattel, Dual CBS	Einscheibe, Sechskolben-Festsattel, ABS
Bremse hinten	Einscheibe, Zweikolben-Festsattel, ABS	Einscheibe, Dreikolben-Schwimmsattel	Einscheibe, Zweikolben-Festsattel, ABS
Bremsendurchmesser vorn/hinten	305/285 mm	296/256 mm	320/267 mm
REIFEN			
Gefahrener Typ	Bridgestone BT 53 F/R	Dunlop K 510 A/B Sport Radial	Bridgestone BT 50 F/R
Größe vorn	120/70 ZR 17	120/70 VR 17 V 270	120/70 ZR 17
Größe hinten	160/60 ZR 18	170/60 VR 17 V 270	180/55 ZR 17
ABMESSUNGEN			
Länge/Breite/Höhe	2230/800/1260 mm	2235/740/1215 mm	2170/700/1320 mm
Radstand	1565 mm	1500 mm	1495 mm
Sitzhöhe	815 mm	785 mm	775 mm
GEWICHTE/FÜLLMENGEN			
Fahrfertig vollgetankt	280 kg	275 kg	291 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	485 kg	456 kg	500 kg
Zuladung	205 kg	181 kg	209 kg
Tankinhalt/Reserve	22 Liter	24/4,7 Liter	20 Liter
MESSWERTE			
Leistung am Hinterrad	64 kW (87 PS) bei 205 km/h	64 kW (87 PS) bei 230 km/h	71 kW (97 PS) bei 185 km/h
Höchstgeschwindigkeit	224 km/h	231 km/h	227 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in	3,7 s	4,0 s	3,9 s
0 auf 200 km/h in	16,9 s	19,2 s	16,5 s
Durchzug 50 km/h auf 100 km/h in	5,7 s	6,8 s	5,7 s
100 km/h auf 150 km/h in	6,0 s	7,1 s	5,8 s
Testverbrauch: Durchschnitt	6,5 Liter/100 km	7,3 Liter/100 km	8,1 Liter/100 km
Kraftstoffart	Super bleifrei	Normal bleifrei	Normal bleifrei
Reichweite mit einer Tankfüllung	338 km	328 km	246 km
PREIS	25 404 Mark inkl. Nebenkosten und ABS	19680 Mark inkl. Nebenkosten	24 880 Mark inkl. Nebenkosten und ABS
IMPORTEUR/HERSTELLER	**BMW Motorrad GmbH, 80788 München**	**Honda R & D Europe, 63069 Offenbach**	**Mitsui Maschinen GmbH, 41460 Neuss**

Die PS-Wertung: Vergleichstest Sporttourer

Kriterium / Modell		BMW K 1100 RS	Honda CBR 1000 F Dual CBS	Yamaha GTS 1000
Sportliches Fahren	Beschleunigung	9	8	9
	Höchstgeschwindigkeit	7	10	8
	Leistungscharakteristik	10	9	10
	Getriebeabstufung	9	8	10
	Getriebebetätigung	9	9	10
	Gewicht	6	7	5
	Handlichkeit bei niedrigem Tempo	10	8	5
	Handlichkeit bei hohem Tempo	10	9	7
	Höchstgeschwindigkeitsstabilität	10	9	9
	Kurvenstabilität	10	8	9
	Abstimmung Vorderradfederung	9	9	9
	Abstimmung Hinterradfederung	8	10	9
	Bodenfreiheit	7	9	7
	Bremswirkung	10	7	9
	Bremsdosierung	9	6	8
	Gesamtwertung sportliches Fahren	**133**	**126**	**124**
Langstrecke	Durchzug	9	8	10
	Laufruhe	8	9	10
	Verstellbarkeit der Federung	7	7	10
	Wartungsfreundlichkeit	9	7	6
	Sitzposition	8	8	8
	Fahrkomfort solo	10	9	7
	Fahrkomfort mit zwei Personen	9	7	6
	Verbrauch	9	8	5
	Reichweite	10	10	6
	Windschutz	10	8	9
	Zuladung	10	8	10
	Ausstattung	9	8	9
	Verarbeitungsqualität	10	9	9
	Preis	3	10	4
	Umweltverträglichkeit	10	5	10
	Gesamtwertung Langstrecke	**131**	**121**	**119**
	Gesamtpunktzahl (max. 300)	**264**	**247**	**243**
	Plazierung	**1.**	**2.**	**3.**