

E4973 D

MOTORRAD

**Daten
und Preise**

IFMA - Sonderteil

Alle neuen Motorräder

Honda VT 500
VF 750 F

Kawasaki GP Z 1100
KL 500

Suzuki GSX 550 E
GR 650

Yamaha XV 1000 SE
XJ 900

BMW R 80 ST

Moto Guzzi Le Mans
Vierventiler

Laverda 750
Vierzylinder

Vergleichstest der Super-Tourer:

● **BMW R 100 RT**

● **Honda GL 1100 Gold Wing**

● **Moto Guzzi V 1000**

● **California II**

● **Yamaha XS 1100**

19 15. September 1982 DM 4.00

Dänemark Dkr 17,-, Finnland Fmk 9.80, Frankreich FF 12,-, Griechenland Dr 150,-, Italien Lit 3.100,
Niederlande Hfl 4.80, Norwegen Nkr 14,- (inkl. moms), Österreich S 32,- (inkl. MwSt), Portugal
Esc 170,-, Spanien Ptas 205,-, Schweiz Sfr 4.20

Printed in Germany



Suzuki GSX 550 ES

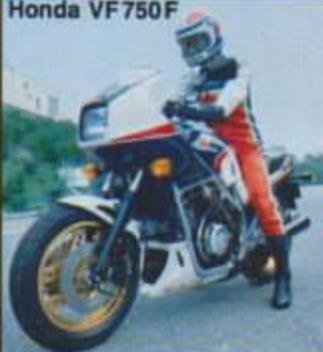


Honda VT 500 E

Suzuki GR 650



Honda VF 750 F



BMW R 80 ST



Kawasaki GP Z 1100



Ducati 900 S2



Yamaha XV 1000



Kawasaki KL 500

Yamaha XJ 900



**Neue Hercules -
Modelle**

**Alles über den GP Deutschland
Renn-Poster**

Riesenräder

Auf langen Touren sind hohe Motorleistung und guter Windschutz sehr gefragt. Beides bieten die vier Super-Tourer von BMW, Honda, Moto Guzzi und Yamaha. Der Test vergleicht die Tourentauglichkeit der karossierten Superbikes. >





Vergleichstest der Super-Tourer

Der Wind, der Wind, das himmlische Kind" – antworten Hänsel und Gretel im Märchen. Die Guten waren keine Motorradfahrer, sonst wäre ihre Wortwahl brutaler ausgefallen.

Daß der Wind tatsächlich gewaltige Kraft hat und an Gemüt und Kondition von Motorradfahrern kräftig rüttelt, das können die Piloten von PS-starken Maschinen wohl bestätigen. Über Tempo 140 gestiegen, zermüht der mit Orkanstärke anrauschende Fahrtwind Pilot und Beifahrer gleichermaßen. Solchen Belastungen halten auch gut trainierte Nackenmuskeln nur begrenzte Zeit stand, dann

drosselt der Fahrer automatisch wieder auf erhöhte Richtgeschwindigkeit bei Tempo 140.

Das Übel, den hohen Druck des Fahrtwinds, behebt eine Verkleidung gründlich. Damit geht zwar ein wichtiges Element vom Motorrad-Fahrspaß verloren, doch dafür locken verkleidete Maschinen mit Vorzügen, die man sonst eher im Auto sucht: Komfort.

Die Motorradhersteller haben diese Marktlücke wohl erkannt und bieten in verschiedenen Versionen schwere Maschinen mit Tourenverkleidungen zum Kauf an, die zwar sportliche Fahrer kaum zufriedenstellen können, die aber erlauben, ausgedehnte Langstrecken äußerst bequem zurückzulegen. Als erster hat sich BMW um die Kilometerfresser gekümmert

und schon 1977 das Topmodell R 100 RS mit einer ausladenden Verkleidung umgerüstet zur R 100 RT.

Gute Vorbilder werden oft kopiert, so auch in diesem Fall: Nachdem die Honda Gold Wing lange fälschlicherweise als Supersportler in der Werbung angepriesen worden war und sich entsprechend viele Fahrer mit dem gar nicht so sportlichen Fahrwerk auf die Nase gelegt hatten, war ein Wechsel fällig. Seit 1980 wird die überarbeitete Gold Wing mit einer Verkleidung angeboten. Eine Sparversion der in Amerika mit üppigster Ausstattung lieferbaren Luxusversion mit Radio, Radarwarner, Packtaschen, Topcase und Höhenmesser.

So viele Anbauten wollte der deutsche TÜV dann aber

nicht gestatten, war er doch der Meinung, daß die Fahrwerkstabilität allzusehr darunter leiden könnte. Deshalb warnt ein Abziehbild am Rahmen der Gold Wing vor verändertem Fahrverhalten, wenn Packtaschen und Gepäckträger montiert sind. Ein anderes gibt Aufschluß über das ungewöhnliche Herkunftsland des Motorrads: „Honda of America“ ist als Hersteller vermerkt.

Die Moto Guzzi California II dagegen wurde mit Sicherheit in Italien gebaut. Der kraftvolle V-Zweizylinder geht ins 15. Produktionsjahr, nur das Drumherum ist amerikanisch: Trittbretter wie bei der Harley und eine große Windschutzscheibe nach dem Vorbild der kalifornischen Polizeimaschinen sollen auch zivile Reisende vor Fahrtwind und Wetter schützen.



Super-Tourer in Formation (von links): Yamaha XS 1100, Moto Guzzi California II, BMW 100 RT, Honda Gold Wing

**Vergleichstest
der Super-Tourer**

Die Entwicklungsabteilung von Yamaha in Iwata handelte weniger pragmatisch, als es darum ging, dem Topmodell XS 1100 einen Kunststoffanzug aus England zu verpassen: Die Form der Yamaha-Verkleidung entstand im Windkanal, um von vornherein zu verhindern, daß unerwünschter Auftrieb das Fahrverhalten des 95 PS-Boliden ungebührlich beeinträchtigt. Die Anfangsserie hieß „Martini-Yamaha“ und trug die Verkleidung in schmuckem Weiß mit bunten Zierlinien. Leider bleibt den Nachfolgemodellen solcher Schmuck verwehrt, und so kommen sie in tristem Schwarz daher; nicht gerade die ideale Farbe für eine schnelle Reisemaschine.

Da wirkt die BMW eleganter: Die Testmaschine leuchtete in Smaragdgrün-Metallic mit dezenten goldenen Zierlinien auf Tank und Verkleidung. Das sind keine billigen aufgeklebten Streifen wie bei den meisten anderen Maschinen, sondern solide Arbeit mit feinem Pinsel und ruhiger Hand.

Die Gold Wing kann ihr Herkunftsland kaum verleugnen: üppige goldene Firmenzeichen, massenhaft Chrom und poliertes Aluminium. Dazu eine bequeme Muldensitzbank, in Längsrichtung dreifach zu verstellen. Das sieht witzig aus, hat sich aber im Testbetrieb prima bewährt.

Im Fahrbetrieb fielen die Urteile der Tester zurückhaltend aus. Als einziges fand das Fahrwerk der Moto Guzzi California den ungeteilten Beifall des ganzen Testteams. Obwohl von Natur aus kein Sprinter, sondern eher ein Bummelmotorrad, läßt sich die California auch nahe ihrer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h keß um die Kurven zirkeln. Dabei gibt's kein



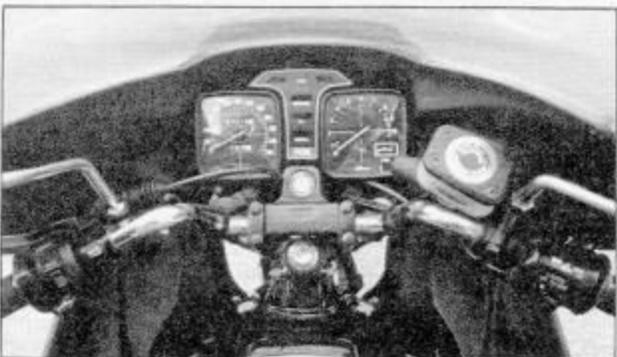
Breit: Cockpit der BMW 100 RT mit Uhr und Voltmeter



Komplett: Gold Wing mit Tankuhr, Uhr und Voltmeter



Sparsam: Die Guzzi-Kontrollleuchten sind kaum zu sehen



Eckig: Yamaha-Armaturen; nur eine Uhr fehlt

Schaukeln oder Wackeln; auch bei Bodenwellen reagiert die große Guzzi sehr gelassen.

Die drei anderen Testkandidaten waren nicht annähernd so gutmütig: Sie wackeln alle. Am schlimmsten mit zwei leeren Packtaschen und nur ei-

nem Fahrer besetzt. Dann baumeln BMW und Yamaha sowohl in Kurven als auch auf geraden Autobahnstücken lässig vor sich hin. Allein die Gold Wing konnte auch mit nachträglich montierten Krauser-Koffern wenigstens geradeaus die Spur halten, aber in Kurven genügen

schon sanfte Unebenheiten, um das 315 Kilo-Geschoß aus der Ruhe zu bringen.

Allerdings: Für Touren-Motorräder gelten andere Maßstäbe als für Sportmaschinen. Zwar erreicht beispielsweise die Yamaha eine Höchstgeschwindigkeit von 201 km/h dank der sehr langen Übersetzung. Die wurde jedoch so gewählt, damit beim normalen Reisetempo von 150 km/h mit zivilen, verbrauchssparenden Drehzahlen gefahren werden kann. Alles was darüber liegt, gehört nicht mehr zum Tourenfahren; es ist auch nicht der Sinn der Sache, Fahrer und Sozia mit Tempo 190 kanonenkugelartig in den Urlaub zu schießen.

Außerdem läßt die Pendelneigung bei allen drei Maschinen nach, wenn sie richtig beladen werden: Entweder nur ein Fahrer ohne Packtaschen oder zwei Personen mit Gepäck – dann laufen sie ruhiger.

In diesem Verhalten ist wohl auch der Grund zu suchen, warum die BMW R 100 RT normalerweise nicht mit Koffern ausgerüstet wird. Die große Verkleidung allein sorgt schon für so viel Unruhe, daß das Münchner Werk empfiehlt, mit Packtaschen nicht schneller als 130 km/h zu fahren.

Es ist erstaunlich, wie gut ausgerechnet die Honda den Anbau von Reisekoffern verdaut: Zwar pendelt auch sie bei hohen Geschwindigkeiten, aber sie schaukelt sich nicht so auf, daß der Fahrer plötzlich unangenehm überrascht würde.

Alle drei Maschinen liegen bis Tempo 150 weitgehend gutmütig, und damit steht die Reisegeschwindigkeit fest: kaum höher als bei unverkleideten Maschinen. Aber der Fahrer thront bequem aufrecht, vor Wind und Wetter geschützt, und bleibt von tief fliegenden Mücken weitgehend verschont.

TECHNIK UND TEST

Vergleichstest der Super-Tourer

Den besten Schutz bietet die BMW-Verkleidung: Die Scheibe ist im Anstellwinkel variabel, damit große Fahrer nicht im Regen sitzen und kleine trotzdem drüberschauen können.

Unabhängig von der Körpergröße wären alle Fahrer gleichermaßen verblüfft, wenn in prasselnden Gewitterschauern die Tropfen unter anderem von unten nach oben flie-

len: Der Fahrtwind treibt sie vom Verkleidungsrand oberhalb der Zylinder jählings nach oben, wenn das Tempo über 130 km/h steigt. Dennoch sitzt der BMW-Fahrer sonst sehr gut geschützt. Nur die Schultern liegen im Fahrtwind; Oberkörper und Beine bleiben auch auf längeren Regenstrecken trocken.

Ähnlich guten Wetterschutz kann die vollverkleidete Yamaha bieten. Zwar liegt der Helm des Fahrers hinter der etwas zu kurzen Scheibe immer im Fahrtwind, doch bleibt der ganze Rest gut geschützt. Regenfahrten sind kein Pro-

blem, und bei gutem Wetter kommt es nur darauf an, welchen Helm der Pilot trägt. Exemplare mit hervorstehenden Visierkanten machen viel Krach; mit gut gerundeten Helmen fährt sich's bequemer und leiser.

Die Verkleidung der Honda Gold Wing reicht eigentlich nur bis ans Fahrerknie nach unten. Trotzdem sorgt der ausladende Boxermotor noch für guten Nasseschutz für die Füße. Auch die Scheibe der Gold Wing-Verkleidung ist etwas zu kurz geraten, denn der deutsche TÜV fand sie zu undurchsichtig und ließ das

US-Original um entscheidende Zentimeter kappen.

Deshalb liegt der Helm vor allem bei großen Fahrern in der unruhigen Luftzone hinter der Scheiben-Oberkante und wird ab Tempo 100 immer leicht durchgerüttelt. Dieselbe Unart erwartet den Fahrer auf der Moto Guzzi. Ab 140 km/h zerrt es lästig und hält den Piloten davon ab, die Vorteile des stabilen Guzzi-Fahrwerks auszunutzen.

Dafür glänzt der Einliter-V-Motor aus Mandello del Lario mit ganz seltenen Triebwerkeigenschaften: Die rie-



Komfortabel gefedert: BMW R 100 RT für 13990 Mark



Komfortabel und stark: Honda GL 1100 für 12757 Mark



Stilvoll: Moto Guzzi California II für 11990 Mark



Starkes Stück: Yamaha XS 1100 für 11798 Mark

Foto: Schwab

TECHNIK UND TEST

Vergleichstest der Super-Tourer

xermotor säuselt ganz leise in seinem Wassermantel, dafür schaltet das Getriebe immer mit einem leichten, beleidigten Klack. Der Honda-Kardan arbeitet angenehm spielfrei.



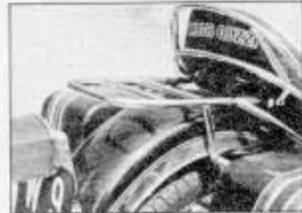
Sträßchen, der fünfte erledigt alles bei zügiger Fahrt.

Daß Verkleidungen nicht nur Vorteile haben, offenbart eine sommerliche Fahrt durch dichten Stadtverkehr: Die Warmluft der Motoren quillt aus allen Löchern der Ver-schalung, streicht über Fahrerbauch und -beine und sorgt für ein regelrechtes



Treibhausklima. Die Guzzi mit ihrer spärlichen Tourenscheibe ist dabei am wenigsten lästig; die anderen drei heizen gleichermaßen kräftig. Da hilft nur Ausziehen: In T-Shirt und Jeans läßt es sich noch am besten aushalten.

Bedingt durch Scheibe und Verkleidung, verleiten die schweren Maschinen ohne-



hin zu gemächlicher Gangart. Trotzdem verbucht die BMW auf kurvigen Straßen große Vorteile für sich: Das angegebene Gewicht von 220 Kilo ist zwar eine schlichte Lüge, aber 251 Kilo fahrfertig ergeben immer noch einen Zentner weniger als bei den japanischen Schwergewichten Honda und Yamaha, die mehr als sechs Zentner wiegen. >



Fächer in der Verkleidung bei BMW und Honda, Guzzi-Gepäckträger, Kasten neben Tank bei der Yamaha (von links)

Der Gold Wing-Motor stellt den Bayern-Boxer bezüglich Laufkultur und Durchzugsverhalten klar in den Schatten. Ab 2500/min ist der Doppelboxer wacker bei der Sache und dreht willig bis 7500/min, ohne im Schub merklich nachzulassen. So hektische Drehzahlen sind freilich selten nötig, um die Fuhre am Laufen zu halten. Wer bei 5500/min schaltet, der findet immer genügend Kraft im nächsten Gang.

Nur die Yamaha kann das noch besser. Schon bei 2000/min hängt der große Reihenvierzylinder sauber am Gas und zieht kräftig durch. So genügen ganz geringe Drehzahlen, auch wenn die Maschine voll beladen ist. Ab 60 km/h kann der fünfte Gang eingelegt werden, und trotzdem beschleunigt die schwarze Yamaha zügig. So viel Kraft aus dem Keller tröstet über das hakige Getriebe und das Klacken des Kardan-antriebs bei jedem Lastwechsel hinweg. Denn die Yamaha schaltet, wie ein Soldat spricht: laut und deutlich. Da gibt es keinen Pardon, da helfen keine Tricks wie schleifende Kupplung oder wie Zwischengas bei der Guzzi – das Yamaha-Getriebe kracht immer. Aber es muß ja kaum geschaltet werden: Der vierte Gang genügt für kurvige

Technische Daten

	BMW R 100 RT	Honda GL 1100	Moto Guzzi 1000 California II	Yamaha XS 1100
Motor	Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor	Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor	Zweizylinder-Viertakt-90 Grad-V-Motor	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor
Steuerung	je zwei Ventile, eine Nockenwelle, Stößelstangen, Kipphebel	je zwei Ventile, je eine obenliegende Nockenwelle, Kipphebel	je zwei Ventile, eine Nockenwelle, Stößelstangen, Kipphebel	je zwei Ventile, zwei obenliegende Nockenwellen, Tassenstößel
Kühlung	Fahrtwind	Flüssigkeit	Fahrtwind	Fahrtwind
Bohrung x Hub mm	94 x 70,6	75 x 61,4	88 x 78	71,5 x 68,8
Hubraum cm ³	980	1085	949	1105
Verdichtung	9,5	9,2	9,2	9,2
Nennleistung kW (PS)	51 (70)	61 (83)	49 (67)	70 (95)
bei Drehzahl 1/min	7250	7500	6700	8500
max. Drehm. Nm (mkg)	76 (7,7)	90 (9,2)	76 (7,7)	90 (9,2)
bei Drehzahl 1/min	5500	5500	5200	6000
Vergaser, Ø mm	2 Bing, 40	4 Keihin, 30	2 Dellorto, 30	4 Mikuni, 34
Federweg vorn/hinten mm	200/125	147/80	125/95	175/95
Radstand mm	1465	1605	1535	1545
Lenkkopfwinkel Grad	62	60,8	62,5	60
Nachlauf mm	95	135	95	130
Lenkerbreite mm	730	840	770	710
Gewicht vollgetankt kg	251	315	276	310
zulässiges Gesamtgew. kg	440	500	460	480
Zuladung kg	189	185	184	170
Tankinhalt/Reserve Liter	24/3	19,3/3,1	23/4	24/5
Testverbrauch L/100 km	7,6	6,4	6,5	7,5
Aktionsradius km	315	301	353	320
Preis Mark	13990	12757	11990	11798
Hersteller/Importeur	BMW AG, Postfach 40 02 40, 8000 München 40	Honda Deutschland, Sprendlinger Landstraße 166, 6050 Offenbach	Deutsche Motobécane GmbH, Aachener Str. 23, 4800 Bielefeld 14	Mitsui Maschinen GmbH, Grünstr. 44, 4005 Meerbusch

Vergleichstest der Super-Tourer

Die BMW läßt sich so am leichtesten durch die Kurven schwenken, außerdem bietet sie trotz ausladenden Boxermotors die meiste Schräglage. Die Honda Gold Wing setzt mit den Sturzbügeln um den Boxermotor relativ früh auf und schiebt in engen Kehren leicht über das Vorderrad: Vorsicht auf unbefestigten Wegen! Das hohe Gewicht der Yamaha XS 1100 täuscht bei niedrigen Geschwindigkeiten zunächst so etwas wie Handlichkeit vor: Die Maschine fällt leicht in die Kurve, will aber hinterher etwas mühevoll wieder aufgerichtet werden. Dennoch paßt die Fahrwerkgeometrie gut, denn trotz hohen Gewichts fährt sich die XS 1100 angenehm.

Dank niedrigen Schwerpunkts und kompakter Bauweise ist die Moto Guzzi fast spielerisch um Biegungen aller Art zu dirigieren – bis die Trittbretter mit lautem Kratzgeräusch gegen noch mehr Schräglage protestieren.

Welche Ausstattung zu einem idealen Tourer gehört, darüber waren die Hersteller offenbar sehr verschiedener Auffassung: Am spartanischsten geht es bei der Guzzi zu. Die Kontrollleuchten sind wirr angeordnet und schwach, die Lenkerarmaturen wurden von „gewöhnungsbedürftig“ bis „katastrophal“ beurteilt.

Die Yamaha bietet außer Tacho und Drehzahlmesser nur noch eine Tankuhr, die Schal-

ter entsprechen dem hohen japanischen Ausrüstungsstandard. Eigentlich fehlt nichts, solange der Fahrer die Zeituhr der BMW und der Gold Wing nicht kennt. Es ist eine feine Sache, stets zu wissen, was die Stunde geschlagen hat. Außerdem verfügen die beiden über ein Voltmeter, aber dessen Aussage bleibt abstrakt. Bei der BMW zuckt sein Zeiger im Blinkerrhythmus; ein Ölthermometer wäre wichtiger.

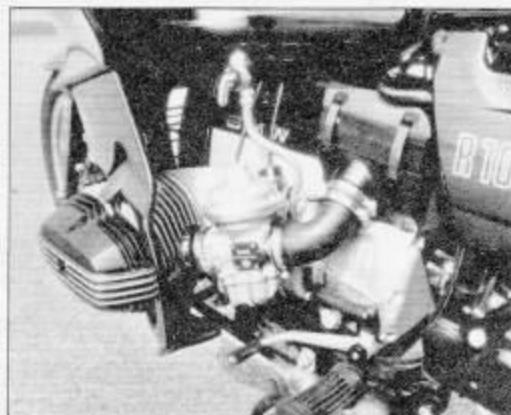
Gerade beim relativ kleinen 20 Liter-Tank der Gold Wing ist eine Tankuhr kein Luxus. Dennoch sorgte unsere Testmaschine für eine Überraschung: Bei gleichem Tempo, um 150 Stundenkilometer, über 230 Kilometer gefahren, mußte die angeblich so sparsame BMW zuerst an die Zapfsäule: Knapp 20 Liter gingen rein, einer mehr als bei der Yamaha, reichlich vier Liter mehr als bei Gold Wing und Guzzi.

Meßwerte*					
		BMW R 100 RT	Honda GL 1100	Moto Guzzi 1000 California II	Yamaha XS 1100
Höchstgeschwindigkeit					
solo sitzend	km/h	171	192	159	201
zwei Personen	km/h	171	191	155	194
Beschleunigung					
0–60 km/h	s	2,6 (3,3)	2,5 (2,9)	2,6 (3,5)	2,4 (2,8)
0–80 km/h	s	4,1 (5,3)	3,5 (4,4)	4,3 (5,3)	3,3 (4,0)
0–100 km/h	s	5,8 (7,6)	5,0 (5,7)	6,0 (7,5)	4,7 (5,6)
0–120 km/h	s	8,6 (11,1)	7,0 (8,2)	9,0 (11,2)	6,6 (7,6)
Durchzugsvermögen					
Gang		5	5	5	5
60–80 km/h	s	3,0 (3,7)	3,2 (4,2)	3,7 (4,0)	2,9 (3,1)
80–100 km/h	s	3,7 (4,3)	3,8 (4,3)	3,7 (5,1)	2,8 (3,6)
100–120 km/h	s	4,7 (5,5)	4,0 (4,7)	5,2 (6,6)	2,7 (3,8)
Bremsverzögerung					
100–0 km/h	m(m/s ²)	45,2 (8,5)	47,8 (8,07)	42,4 (9,10)	50,0 (7,71)
130–0 km/h	m(m/s ²)	75,8 (8,6)	80,7 (8,08)	70,3 (9,27)	82,4 (7,91)

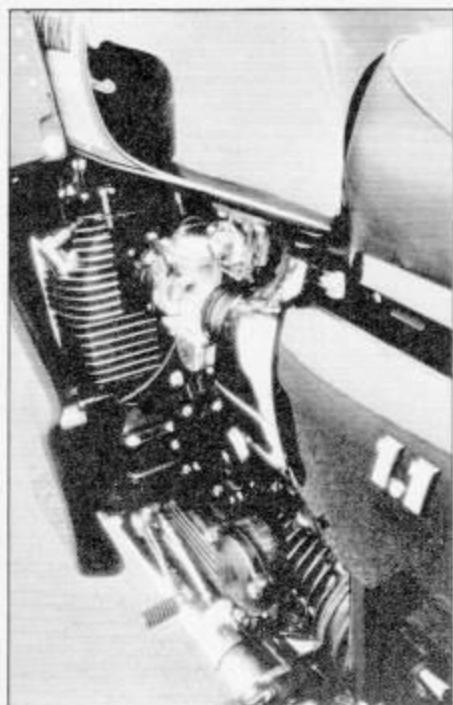
*Werte für zwei Personen in Klammern



Bullig: Guzzi V2-Motor



Wartungsfreundlich: BMW-Boxermotor (oben).
Leise: Vierzylinder-Boxer in der Honda (unten)



Stark: Yamaha-Vierzylinder mit 95 PS

Abgesehen vom Verbrauch mußte unsere BMW-Testmaschine noch einige Schlappen wegstecken: Dem Fahrer schwollen Gashand und Zornesader gleichzeitig, so schwergängig war der Gasgriff. Beim Anhalten waren regelmäßig neue Wutausbrüche fällig, denn die beiden BMW-Ständer sind wohl mit Abstand das Untauglichste, womit man ein Motorrad parken muß. Außerdem ist der Sitz recht unbequem. Seine Kanten drücken auf die Fahrerbeine, und die hintere Hälfte ist zu hart und zu steil ausgeführt. Trotz hervorragender Federung sitzt man auf der BMW ziemlich unbequem. Da können auch die beiden ausklappbaren Zusatzscheinwerfer kaum trösten.

Die Japaner bauen bessere Ständer. Sogar die 315 Kilo schwere Honda ließ sich relativ mühelos aufbocken, die Yamaha desgleichen. Die Guzzi fällt beim Parken mit dem Seitenständer nach amerikanischem Harley-Vorbild zwar in eine abenteuerliche Schräglage, steht aber stabil.

Das hohe Fahrzeuggewicht aller vier Kandidaten macht sich vor allem beim Schieben bemerkbar: 300 Kilogramm sind fast zuviel für einen einzelnen. Wer ein paarmal mühevoll rangieren mußte, der vermißt zuerst den Rückwärtsgang und parkt dann immer so, daß er den Abstellplatz mit Motorkraft verlassen kann.

Auf holprigen Straßen ist die BMW überlegen. Sie schluckt die Unebenheiten bei weitem am gelassensten. Einstellarbeiten entfallen: Die Gabel vorn taucht zwar beim Bremsen weit ein, bügelt aber Fahrbahnunebenheiten gleichsam eben. Die Nivomat-Federbeine hinten verrichten ihre Arbeit straff, aber unauffällig. Egal, wie schwer die Fuhre bepackt ist, nach ein paar Metern Fahrt haben sich die Federbeine wieder auf das normale Niveau hochgepumpt. ▷

Vergleichstest der Super-Tourer

Bei der Guzzi und der Honda muß der Fahrer solche Anpassungsarbeiten selber erledigen; kein Problem dank Luftunterstützung in der Vorderradgabel und in den hinteren Federbeinen.

An der Yamaha XS 1100 kann die Federbasis vorn und hinten mechanisch eingestellt werden; sie verrichtet aber ihren Dienst zufriedenstellend. Weniger Wohlwollen ist vom Sozius zu erwarten: Auf der Honda und der Guzzi werden die Passagiere von Windturbulenzen gebeutelt, um so stärker, je höher das Tempo über 140 km/h steigt.

Doch das ist nur einer der vielen Gründe, das Tempo nicht nur mit diesen Tourenmotorrädern niedrig zu halten. Ihr Reiz liegt keinesfalls in sportlicher Kurvenfahrt, sondern darin, die Lande geruhsam zu durchstreifen und dabei mehr zu sehen als nur den Mittelstreifen.

So gesehen bieten alle vier mehr oder minder ausgeprägte, ureigene Qualitäten: Vier große Motorräder für die große Tour. Konkurrenten, die ein und dieselbe Zielgruppe ansprechen und doch so grundverschieden sind. Auch die Fahrer sind so verschieden wie ihre Hinterbacken. Da gibt es keine Norm, keine allgemein gültigen Maßstäbe, und deshalb gibt es in diesem Vergleichstest auch keine Punktwertung. Zu unterschiedlich sind die Kriterien, nach denen jedes Motorrad beurteilt werden müßte.

Ein Ersatz für die fehlenden Punkte: das Fazit der MOTORRAD-Tester nach ihrem Ausflug in den Wienerwald. Komfortabel gefedert auf der BMW, kultiviert, aber üppig auf der Honda, urig auf der Moto Guzzi und voll von schierer Kraft auf der Yamaha.

Michl Koch



BMW R100RT:

Solide verarbeitete, komfortable Reisemaschine mit Mängeln im Detail: untaugliche Ständer, schlechter Sitz, schwergängiger Gasgriff.



Honda GL 1100 de Luxe:

Kräftige Maschine mit ausgezeichneten Tourerqualitäten. Mängel: niedrige Scheibe, hohes Gewicht, leicht kopflastig.



Moto Guzzi California II:

Bullige Reisemaschine mit sehr stabilem Fahrwerk. Mängel: Luftwirbel hinter der Scheibe stören, Trittbretter schränken die Bodenfreiheit stark ein.



Yamaha XS 1100:

Bequemer Tourer mit durchzugsstarkem Motor. Mängel: hohes Gewicht, niedrige Scheibe, störendes Spiel in der Kraftübertragung.