

12

28. Mai 1988 DM 5,-

Finnland DMK 12,-, Griechenland Dr 540,-, Italien Lit 5200, Niederlande hfl 5.90, Österreich öS 40,-
(inkl. MwSt.), Spanien Ptas 450,-, Schweiz sfr 5,-

Printed in Germany

E 4973 D

MOTORRAD

Dienst am Kunden?
Deutschlands Werkstätten, Teil 2:
Service bei Suzuki

Spaß beim Sparen

MV Augusta für 4000 Mark

Das ganze Jahr Saison

Touren - Insel Zypern

Ein Dauerrenner?

40000 km Yamaha FZR 1000

Brandneu

Moto Guzzi
750 Targa



**Reisen statt
rasen**

HONDA NTV 650
gegen die Tourer von
BMW, KAWASAKI,
MOTO GUZZI

IM BLICKPUNKT

50-PS-Tourer Der neue Reisespaß	6
------------------------------------	---

TEST & TECHNIK

MV Agusta 125 S Wie die Feuerwehr	20
Fuhrpark LSL-Kawasaki KLR 650, MZ-350-Gespann	28
Cagiva T 4 500 R und 500 E: Vorstellung ... aber Hauptsache anders	34
40 000 Kilometer mit der Yamaha FZR 1000 Genesis Marathon für den Sprinter	40
Interview mit Aprilia-Chef Ivano Beggio Alles frisch	54
Werkstattentest 1988, Teil 2: Suzuki Die Diagnose	56
Moto Guzzi 750 Targa: Fahrbericht Aus vier mach zwei	70

AKTUELL

Das Nachrichtenmagazin	74
------------------------	----

SPORT

Grand Prix Imola/ Jagd eröffnet	130
Straßen-Europameisterschaft Kursverlust	134
Moto Cross-Konzeptions- vergleich Leistung lohnt nicht	138
Interview mit Jörg Möller „Mein Traum: ein BMW-Grand Prix-Motorrad“	146
Technik-Highlights Honda NSR 500	152

SERVICE

Tips rund ums Motorrad	156
------------------------	-----

UNTERWEGS

Enduro-Urlaub auf Zypern Wo Odysseus Matchless fährt	168
Globetrotter-Treffen in der Eifel Aachen ist nicht Afrika	180
Veranstaltungskalender	184
Neue MOTORRAD CLASSIC Lesestunden	186
Tips für Tourer	188
Pannenhilfe Im Falle eines Falles	192
Harley-Davidson In Luft aufgelöst	200
Roadbook '88 Angst vorm Fliegen	202

RUBRIKEN

Leserbriefe, Thema 1	4
Impressum	85
Vorschau	206

MOTORRAD-MARKT

Suchen, verkaufen, tauschen	86
-----------------------------	----



Im zweiten Teil des MOTORRAD-Werkstätten-tests haben die Mechaniker von sieben Suzuki-Vertretungen ihre Chance, die zwölf versteckten Fehler zu finden. Die Noten für ihre Arbeit reichen von „sehr gut“ bis „äußerst unzureichend“. Seite 56



▲ **Veteran zum Spartarif:** Die Restaurierung einer MV Agusta 125 demonstriert, daß schöne alte Maschinen preiswert sein können. Seite 20



▲ **Wieviel Power braucht der Mann?** Vergleich von Moto Cross-Maschinen mit 34 bis 59 PS. Seite 138

Solide bis zur letzten Schraube? Die Yamaha FZR 1000 Genesis, ein vollständig neu entwickeltes Motorrad, im Langstreckentest. Seite 40 ▼



▲ **Zypern:** Die Insel im Mittelmeer ist seit der türkischen Invasion ein geteiltes Land. Auch der Motorradreisende entgeht dem Konflikt nicht. Seite 168





50-PS-Tourer: Vergleichstest

Der neue Reisespaß

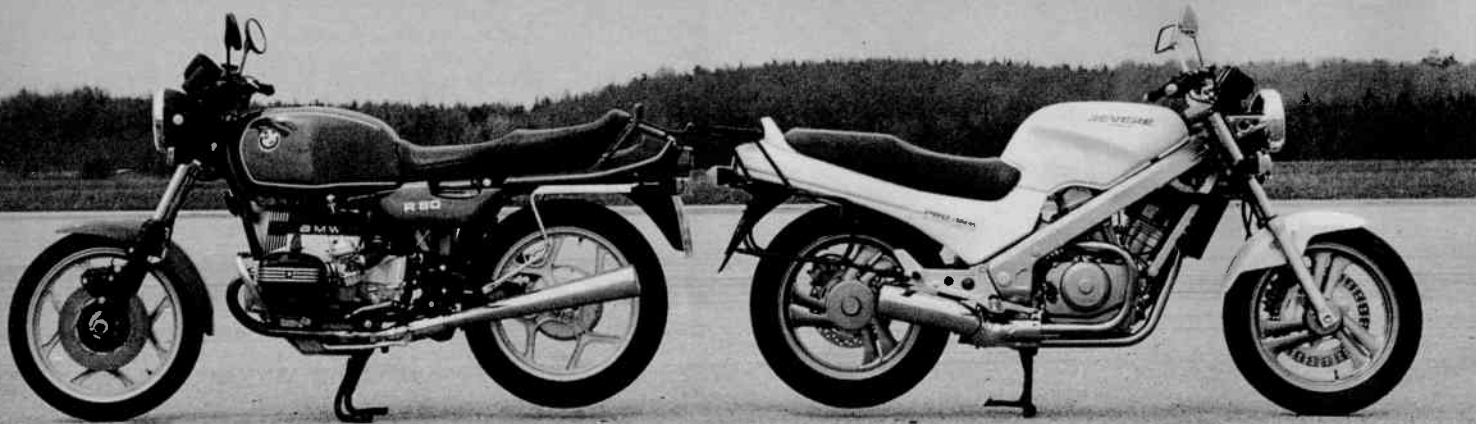
Mit der NTV 650 Revere weckte Honda hohe Erwartungen. Schließlich muß sich die Neue gegen starke Konkurrenten von BMW, Moto Guzzi und Kawasaki behaupten. MOTORRAD schickte vier Kardan-Tourer vollbepackt nach Frankreich.

Hat sich das Warten gelohnt? Das Warten der Honda-Fans auf eine Nachfolge der beliebten und preiswerten Tourer CX 500 und 600? Die NTV 650 Revere sieht so aus, als könnte ihr jener Erfolg beschieden sein, der der VT 500 E versagt blieb. Die war den typischen CX-Käufern nicht nur zu klein, sondern anfangs auch zu teuer. Inzwischen ist das allgemeine Preisniveau jedoch erheblich gestiegen, so daß die NTV mit rund 9000 Mark (Grundausstattung) preislich im Mittelfeld der Klasse liegt. Gute Voraussetzungen also, im direkten Vergleich mit den Konkurrenten Punkte zu machen.

Außer gegen den bewährten Kardan-tourer, die BMW R 80, tritt die NTV an gegen die bullige Schönheit Moto Guzzi Mille GT und die Kawasaki GT 550, die seit 1983 im Programm ist und den guten Ruf eines soliden Tourers hat.

Bis auf die Kawasaki mit Vierzylinder-Reihenmotor beziehen alle Testkandidaten ihre 50 PS aus zwei Zylindern. Wie es die Theorie behauptet, haben die hubraumstärksten Motoren auch das höchste Drehmoment. Die 550 cm³ der Kawasaki bringen gerade 46 Nm zustande, die Honda schafft 55 Nm mit 650 cm³, die 800er-BMW 58 Nm, klarer Kraftprotz mit 69 Nm bei nur 3000 Umdrehungen pro Minute ist die Moto Guzzi mit einem vollen Liter Hubraum. Sie leistet normalerweise 67 PS, wird aber für die deutsche Versicherungsklasse bis 50 PS auch in einer Drosselversion angeboten. Zwei Bleche vor ▷

Die Honda NTV 650 Revere mußte im Vergleich mit der Moto Guzzi Mille GT, der Kawasaki GT 550 und der BMW R 80 zeigen, ob sie ein würdiger Nachfolger der Tourer-CX 500/650 ist



50-PS-Tourer: Vergleichstest

den Ansaugkrümmern erschweren den beiden großen Zylindern das Einatmen.

Der Geräuschkulisse tut das allerdings keinen Abbruch. Was der dicke 90-Grad-V-Twin an Auspuffrollen produziert, das kann den verliebten Fan zwar ebenso begeistern wie das liebevolle klassische Design, ist für die Umwelt aber eine Zumutung.

Auch Honda erwürgt zehn der ursprünglich 60 PS über verengte Ansaugstutzen mit eingearbeiteten Metallringen. Weil Zweizylinder-Liebhaber kräftiges Auspuffbrabbeln hö-

ren wollen, haben die Japaner der NTV einen kurzen Auspufftopf mit Vorschalldämpfer nach Art der Yamaha SRX 600 an den Zwei-in-eins-Krümmern geschraubt.

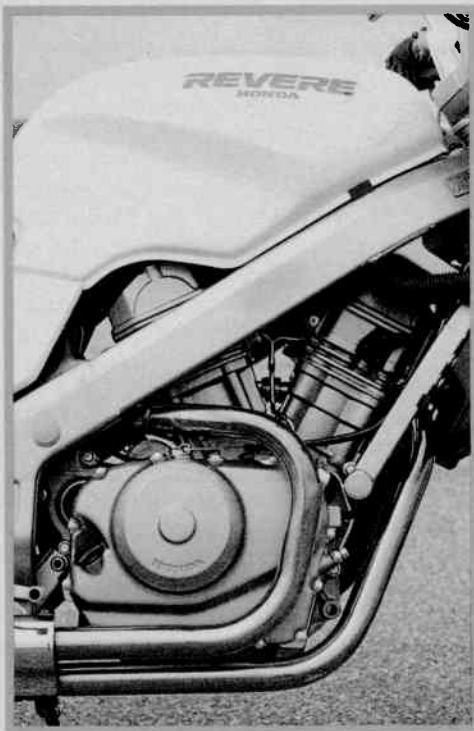
Während die Motoren der drei anderen Tourer mit zwei Ventilen pro Zylinder auskommen müssen, saugt die Honda über je zwei Einlaßventile an und atmet über je ein großes Einzelventil aus. Je eine oberliegende Nockenwelle betätigt die drei Ventile pro Zylinder. Das Ventilspiel kann über Einstellschrauben korrigiert werden. Anders als bei der Guzzi und der BMW mit ihren gut zugänglichen Zylinderköpfen müssen dazu allerdings erst diverse Teile demontiert werden.

BMW und Honda setzen auf einarmige Hinterradschwinge ohne Hebelsystem und Verstellmöglichkeit

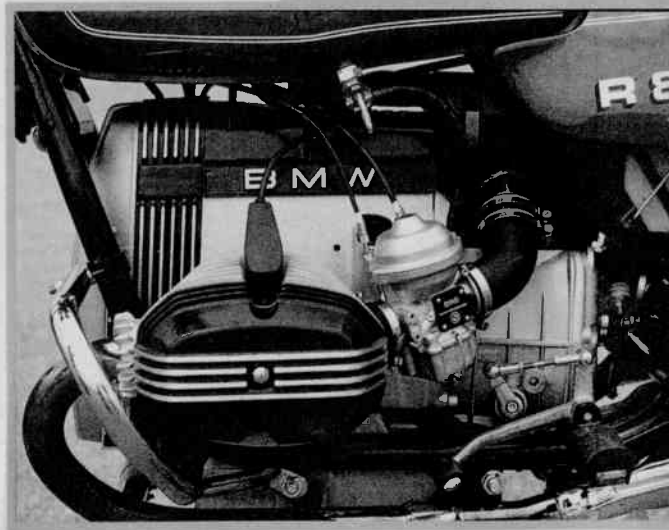
Die acht Ventile des Kawasaki-Vierzylinders werden über zwei oberliegende Nockenwellen und Tassenstößel serviceunfreundlich, aber zuverlässig in Bewegung gehalten. Als einziger Motor des Vergleichs gibt er die Leistung über ein Sechsganggetriebe an den Kardan weiter, den hubraumstärkeren Motoren genügen fünf Gänge.

Honda spendiert dem modernen Twin eine Wasserkühlung, die älteren Konstruktionen werden ausschließlich vom Fahrtwind gekühlt. Auch bei der Konstruktion des Rahmens ist Honda eigene Wege gegangen: Statt des sonst üblichen Doppelschleifen-Rohrrahmens, verbinden bei der NTV zwei sechskantige Stahlprofile den Lenkkopf mit der Schwingenaufnahme.

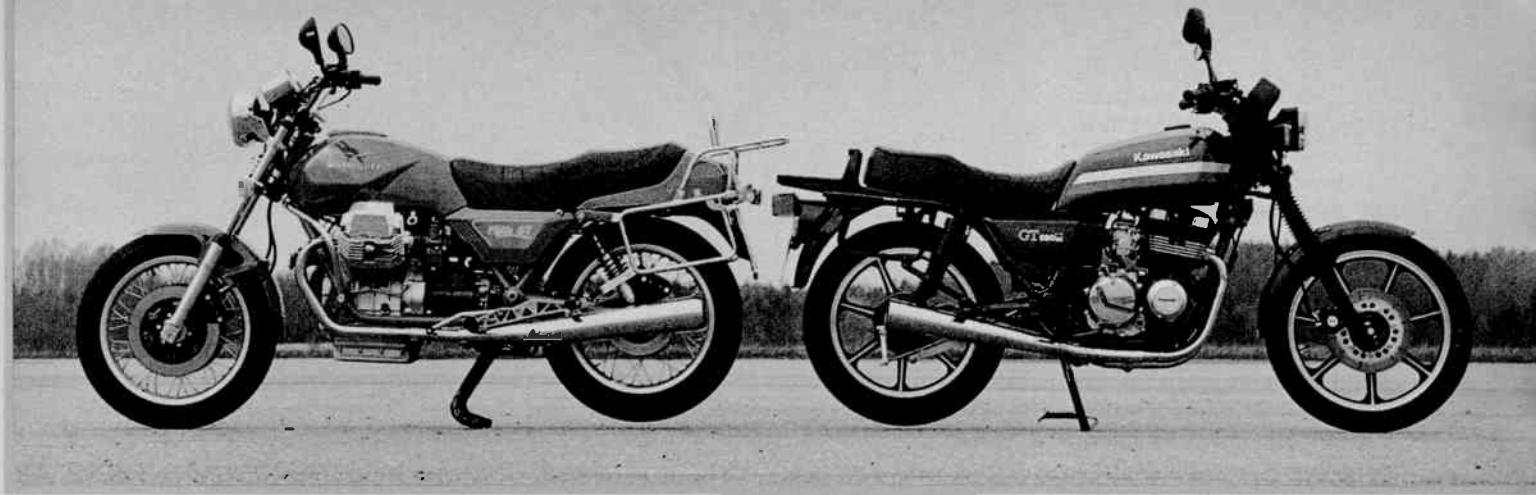
Die Hinterradschwinge ist, wie bei BMW seit Jahren üblich, als Einarmkonstruktion ausgeführt. Bei angeblich höherer Steifigkeit erleichtert die einseitig offene Schwinge in jedem Fall den Radausbau. Im Gegensatz zum Trend zu aufwendigen Hebelkonstrukti-



Der wassergekühlte Twin der Honda ist ein vergrößerter Transalp-Motor. Er gibt sich sanft und sehr drehfreudig



Der immer wieder gepflegte Boxer der R 80 arbeitet durchzugsstark und agil. Bei hohen Drehzahlen schnattern nach wie vor die Ventile



nen lenkt auch Honda das Einzelfederbein direkt am Rahmen an. Bei beiden Modellen ist lediglich die Federbasis des Federbeins verstellbar.

Die Fahrwerke der beiden GT stammen noch aus der Zeit, als man gar nicht genug Verstellmöglichkeiten haben konnte. Bei der Guzzi ist die Vordergabel luftunterstützt, an den beiden Federbeinen der konventionellen Schwinge ist die Dämpfung vierfach verstellbar. Das gilt auch für die Kawasaki, hier ist die Luftunterstützung an der Gabel und an den beiden Federbeinen vorgesehen. Die Jugendsünden der Fahrwerksentwickler sind bei beiden Modellen Vergangenheit. Ein Verbindungsstück

zwischen den beiden Federungselementen verhindert ungleichmäßige Befüllung.

Um diese unterschiedlichen Tourerkonzepte in ihrem hauptsächlichen Einsatzgebiet, auf der Urlaubstour, zu testen, haben die MOTORRAD-Redakteure sie nicht nur solo und mit Sozius, mit leeren und gefüllten Packtaschen über schwäbische Fahrwerksmarterstrecken geschleucht. Mit gefüllten Packtaschen und Tankrucksack sind sie mit den Tourern nach Frankreich aufgebrochen.

Dazu wurden die Motorräder mit den Gepäcksystemen ausgestattet, die von den Herstellern beziehungsweise Importeuren angeboten werden.

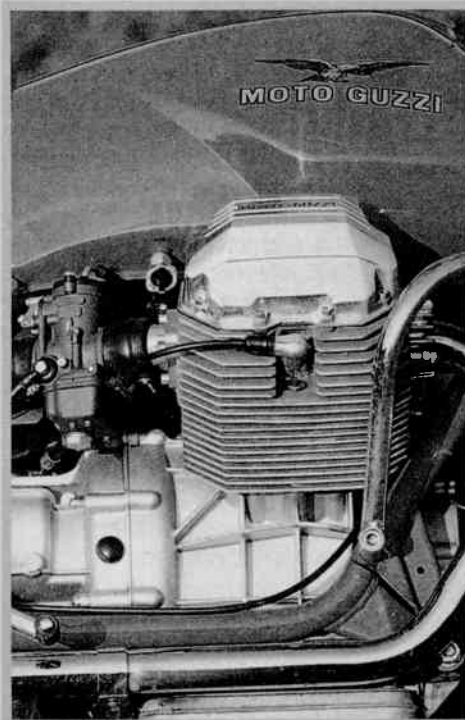
Die konventionellen Hinterradschwinge der Moto Guzzi und Kawasaki haben Federbeine mit einstellbarer Dämpfung

Die Aufpreise für Träger und Koffer liegen zwischen 503 Mark (Kawasaki) und 783 Mark (Honda). Fünf Fahrer für die vier Tourer stellten sicher, daß jedes Modell auch ausgiebig auf seine Soziustauglichkeit untersucht werden konnte.

Schon auf der Anfahrt über deutsche Autobahnen stellten sich erste Unterschiede heraus. Auf der BMW und der Ka-

wasaki sitzt es sich auch bei Höchstgeschwindigkeit recht kommod. Die Guzzi verwöhnt zwar mit einer sofaähnlichen Sitzbank, durch den hohen, breiten Lenker zerrt der Fahrtwind aber kräftig an den Armen des Fahrers. Auf der Honda muß der Fahrer hier laufend seine Beine ausschütteln: Für ein Tourenmotorrad sind die Fußrasten viel zu hoch angebracht.

An der letzten Tankstelle vor der Grenze zeigt sich bereits eine Tendenz, die sich später bestätigt: Der hochdrehende Kawasaki-Motor verbraucht mit rund 5,5 Litern auf 100 Kilometern immerhin rund einen Liter weniger als die Zweizylinder. ▷



Die Kraftmaschine der Moto Guzzi Mille GT ist bei hohen Drehzahlen zäh, aber schon im unteren Drehzahlbereich sehr drehmomentstark



Der Reihenvierzylinder von Kawasaki mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Tassenstößeln verlangt hohe Drehzahlen

50-PS-Tourer: Vergleichstest

Bevor wir die Paßstraßen der Vogesen erreichen, bummeln wir durch kleine Ortschaften im Elsaß. Hier machen sich das hohe Gewicht der Moto Guzzi (vollgetankt 246 Kilogramm) und ihr langer Radstand deutlich bemerkbar. Der breite Lenker erleichtert aber das Rangieren. Das Aufbocken bei gelegentlichen Zwischenstopps gerät allerdings zum Kraftakt, zumal bei montierten Packtaschen kein Haltegriff vorhanden ist.

Eine Zumutung ist der Seitenständer: Um den zu langen Ständer ausklappen zu können, muß der Fahrer die schwere Maschine erst nach rechts neigen. Besonders wenn sie bepackt ist, stehen dem Guzzisten dabei ständig Schweißperlen auf der Stirn – vor Anstrengung und vor Angst, das teure Stück auf die Seite zu legen. Auch der Kawasaki-Hauptständer dürfte mangels Haltegriff selten benutzt werden.



Die dicke, weiche Sitzbank der Moto Guzzi ist bequem, aber für zwei große Personen zu kurz. Die Federung ist auf hohe Beladung ausgelegt

Die NTV und die BMW zeigen wie man's macht, mit einem Haltegriff lassen sich beide spielerisch aufbocken.

In den kleinen Gassen glänzen die Kawasaki und die BMW durch ihre Handlichkeit, die NTV steht den beiden nur wenig nach.

Ihre wahren Qualitäten zeigte die NTV aber erst auf den winkligen Paßstraßen in Frankreich. Egal wer gerade auf der Honda saß: Auf ihr drängte es jeden Fahrer zu sportlicher Fahrweise. Solo setzt sie nirgends auf, die Telegabel spricht sauber an, und auch das hintere Federbein bietet hohen Federungskomfort, es schwingt aber schon im Solobetrieb nach. Der Motor produziert nicht das bärige Drehmoment der Guzzi, er zieht dennoch ab etwa 3000 Touren scharf, aber sanft bis zum roten Bereich.

Einzig die BMW überbietet die Fahrleistungen der Honda. Das Gehör des Fahrers muß jedoch erst darauf konditioniert werden, das lästige Ventil schnattern zu überhören. Sportliche Fahrweise erfordert mit der BMW etwas Gewöhnung, da beim Beschleunigen und Verzögern die Reaktionsmomente der langs liegenden Pleuellwelle Fahrwerksun-



Im Soziusbetrieb fällt die Honda durch: Der Platz für den Beifahrer ist viel zu eng, Federung und Dämpfung sind völlig überfordert



Die Sitzbank der Kawasaki ist zwar bequem gepolstert, aber zu kurz. Für den Soziusbetrieb muß der Luftdruck in den Federbeinen erhöht werden

stufendämpfung beginnt sie zu springen.

Von ganz anderem Charakter ist die Kawasaki. Ihr Vierzylinder dreht zwar vehement hoch, Kraft im mittleren, geschweige denn im unteren Drehzahlbereich hat er aber nicht zu bieten. Das Sech-

ganggetriebe will ständig betätigt werden, um den Motor bei Laune zu halten.

Mit der Kawasaki in Kurven einen sauberen Strich zu fahren, erfordert viel Aufmerksamkeit, der Radius muß häufig korrigiert werden. Früher getestete Modelle zeigten sich hier von

der besseren Seite. Am Testmotorrad ließ sich das Lenkkopflager nicht korrekt einstellen, möglicherweise eine Folge zu strammer Einstellung bei langen Standzeiten. Wo die Guzzi in Linkskurven ungefährlich mit dem Seitenständer über den Asphalt kratzt, setzt die Kawasaki hart auf.

Das Glanzstück der GT 550 ist ihre Vorderradbremse. Die doppelte Scheibe mit Einkolben-Schwimmsätteln im Vorderrad läßt sich mit sanftem Fingerdruck bis zur Blockiergrenze exakt dosieren. Die Hinterradbremse dagegen ist zu giftig. Auch die Honda verzögert vehement und gut dosierbar.

Die Moto Guzzi besitzt natürlich das markentypische Integralbremssystem. Über den ▷

Die Sitzbank der BMW ist lang und bietet auch dem Sozius Halt. Platz für die Beine ist reichlich vorhanden

ruhen vorspiegeln. Der mehrfach überarbeitete Boxer ähnelt in seiner agilen Leistungscharakteristik eher dem spontanen Honda-Motor als dem bulligen, aber trägen Guzzi-V 2.

In seinem Durchzugsvermögen im unteren Drehzahlbereich übertrifft der Einliter-Twin der Guzzi zwar die hubraumschwächeren Motoren, wer zügig überholen will, muß sich aber umgewöhnen: Schon vor dem Überholvorgang muß die Schwungmasse im niedrigeren Gang auf Drehzahl gebracht werden. Beim Hochschalten schiebt die rotierende Masse die Fuhre dann so vehement vorwärts wie bei den Polizei-Harley in alten amerikanischen Filmen.

Zügiges Kurvenfahren erfordert auf der Guzzi aktiven Körpereinsatz, wobei der breite Lenker allerdings eine große Hilfe ist. Wellen und Schlaglöchern in schnellen Kurven vermag die Gabel nicht immer zu folgen. Durch die zu harte Zug-



50-PS-Tourer: Vergleichstest

Fußbremshebel werden die Hinterradbremse und eine Scheibe im Vorderrad betätigt, über den Handbremshebel die zweite Scheibe im Vorderrad. Mit dem Fußbremshebel allein lassen sich schon sehr gute Verzögerungswerte erreichen. Mit der Handbremse läßt sich das Vorderrad zwar bei hohem Krafteinsatz zum Pfeifen bringen, sie ist aber lediglich als Zusatz- oder Ersatzbremse gedacht.

Die Vorderradbremse der BMW erfordert hohe Handkräfte, darunter leidet die Dosierbarkeit. Abhilfe, aber nur gegen Aufpreis, schafft die ab Werk lieferbare Doppelscheibenbremse.

Bei sportlicher Fahrweise ohne Sozius macht das Testquartett also noch einen qualitativ recht ausgeglichenen Eindruck. Das Verhalten der stark ausgeprägten Charaktere ändert sich aber radikal, wenn gemütliches Bummeln oder Fahren zu zweit mit Urlaubsgepäck auf dem Tagesplan stehen.

Eindeutiger Souverän beim genußvollen Gleiten durch die Landschaft ist die Mille GT. So lässig und doch kraftvoll kann es sonst keine. Nur die BMW vermittelt ein ähnlich naturverbundenes Gefühl. Wer diesen Fahrstil bevorzugt oder kleiner als etwa 1,75 Meter ist, sollte allerdings den ebenfalls ab Werk lieferbaren höheren Lenker ordern.

Ihre deutlichste Überlegenheit zeigen die europäischen Tourer, sobald ein Beifahrer Platz genommen hat. Die Honda NTV Revere wandelt sich hier vom Heißblut zum Schaukelpferd. Bei der Präsentation in Spanien (Fahrbericht in MOTORRAD 10/1988) wurde die NTV durchweg als zu hart kritisiert. Entweder hat Honda daraufhin die Abstimmung radikal geändert, oder die Serienstreuung ist enorm. Das Modell, das MOTORRAD im Vergleichstest fuhr, ist jedenfalls viel zu weich. Laut Honda entspricht diese Abstimmung dem Serienstand. Auch bei voll vor-



Auf großer Tour fährt die BMW voran, die Honda fällt durch die unbequeme Sitzposition und die zu weiche Fahrwerkabstimmung stark ab

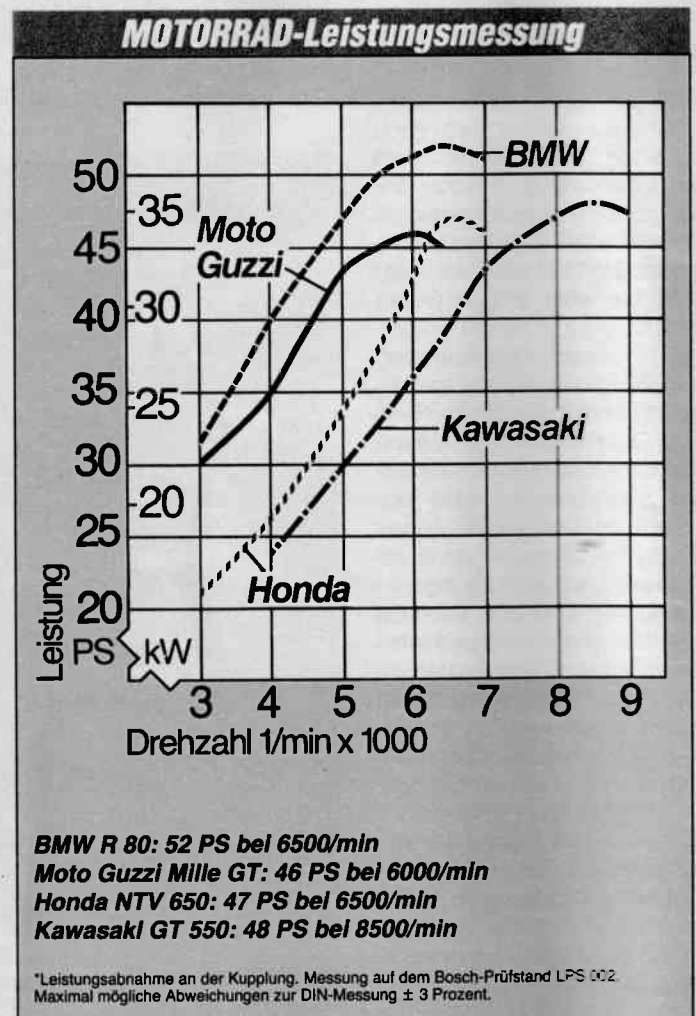
gespanntem hinterem Federbein knallt die Federung gnadenlos durch, die Dämpfung verabschiedet sich auf welligen Abschnitten, als hätte es sie nie gegeben.

Sitzt der Fahrer schon unbequem, so findet der Sozius bei montierten Koffern weder Platz noch Halt für die Füße, außerdem ist die Sitzbank etwas zu dünn gepolstert. Mit diesem Motorrad kann man niemandem guten Gewissens empfehlen, zu zweit auf Tour zu gehen.

Besser kann es die Kawasaki. Die Dämpfung, die in der härtesten Stufe für Solofahrer gerade ausreicht, ist zu zweit überfordert. Solo reicht ein bar Luftunterstützung, zu zweit und mit Gepäck muß die Federbasis der Federbeine mit mindestens 1,5 bar angehoben werden. Sonst verhärtet sich die

Federung so stark, daß Fahrer und Beifahrer durchgeschüttelt werden, sobald die Straße schlechter wird. Schon Querfugen auf der Autobahn reichen aus, um das Rückgrat zu malträtieren. Die Sitzbank ist bequem gepolstert, hinter einem mittelgroßen Fahrer aber bereits viel zu kurz. Platz für die Füße ist zwar vor den winzigen Koffern vorhanden, ein knubbeliger Haltegriff wiederum reduziert den Komfort.

Die Guzzi, im Solobetrieb noch etwas zu hart gefedert – was die weiche, dicke Sitzbank für den Fahrer aber wieder wettmacht – entpuppt sich mit Sozius zum Komfortdämpfer. Die Telegabel kommt bei jeder Beladung ohne Luftunterstützung aus, die Dämpfung der Federbeine, im Solobetrieb auf Stufe eins korrekt justiert, darf mit Sozius auf die zweite Stufe gestellt werden, Stufe drei und vier sind auch mit Gepäck überflüssig.



50-PS-Tourer: Vergleichstest

So gleitet sie mit zwei Personen ungeahnt weich über wellige Abschnitte. Leichte Abstriche am Sitzkomfort muß der Beifahrer hinter einem großen Fahrer hinnehmen. Die etwas zu kurze Bank ist so weich, daß sie besonders am hinteren Ende dem Rückgrat des Beifahrers zu wenig Halt bietet.

Bleibt zu guter Letzt die BMW R 80. Schon im Solobetrieb ein guter Tourer und trotzdem für sportliche Einlagen geeignet, demonstriert sie im Sozusbetrieb ihre Allroundfähigkeiten. Der Sozius sitzt auf der R 80 bequemer als der Fahrer auf der Honda, die Bank bietet viel Platz und am hinteren Ende sogar eine kleine Stütze.

Der Fahrkomfort ist mit Sozius ebensogut wie solo, die BMW-Entwickler haben als einzige eine Fahrwerksabstimmung gefunden, die für alle Einsatzzwecke gleichermaßen geeignet ist. Bei großen Belastungsunterschieden sollte lediglich die Federbasis mit dem Bordwerkzeug höher gestellt werden.

Kritikwürdig sind bei den beiden Europäern die Lenkerarmaturen. Fummelige Schalter, zu schwache Kontroll-

Technische Daten: Motor und Fahrwerk*

	BMW R 80	Honda NTV 650	Kawasaki GT 550	Moto Guzzi Mille GT
Motor	Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor	Zweizylinder-Viertaktmotor mit 52 Grad Zylinderwinkel	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor	Zweizylinder-Viertakt-V-Motor mit 90 Grad Zylinderwinkel
Kühlung	Luft	Wasser	Luft	Luft
Steuerung	ohv	ohc	dohc, Tassenstößel	ohv
Anzahl der Ventile/Zylinder	2	3	2	2
Bohrung × Hub mm	84 × 70,6	79 × 66	58 × 52,4	88 × 78
Hubraum cm³	798	642	545	949
Verdichtung	8,2	9,2	9,5	9,2
Leistung kW(PS)/1/min	37(50)/6500	37(50)/7500	37(50)/8500	37(50)/6000
Max. Drehmoment Nm(kpm)/min	58(5,9)/4000	55(5,6)/3000	46(4,7)/7700	69(7,0)/3000
Vergaser, Ø mm	2 Gleichdruck, 32	2 Gleichdruck, 34	4 Gleichdruck, 26	2 Schieber, 30
Getriebe	Fünfgang	Fünfgang	Sechsgang	Fünfgang
Sekundärtrieb	Kardan	Kardan	Kardan	Kardan
Rahmenbauart	Doppelschleifen-Rohrrahmen	Brückenrohrrahmen, Sechskantprofil	Doppelschleifen-Rohrrahmen	Doppelschleifen-Rohrrahmen
Federweg vorn/hinten mm	175/121	130/120	160/105	125/75
Standrohrdurchmesser mm	38,5	41	36	35
Reifen vorn	90/90 H 18	110/80 H 17	110/90 H 19	110/90 H 18
Reifen hinten	120/90 H 18	150/70 H 17	120/90 H 18	120/90 H 18
Bremse vorn Ø mm	Einscheiben-festsattel, 285	Einscheiben-Doppelkolben-Schwimmsattel, 270	Doppelscheiben-Schwimmsattel, 270	Doppelscheiben-Festsattel, 300
Bremse hinten Ø mm	Trommel, 200	Einscheiben-Schwimmsattel, 276	Trommel, 180	Einscheiben-Festsattel, 264
Radstand mm	1447	1460	1475	1535
Lenkkopfwinkel Grad	62	62	62	62,5
Nachlauf mm	120	119	107	92
Sitzhöhe/Sitzbanklänge mm	807/650	780/645	820/640	820/650
Lenkerbreite mm	635	695	680	790
Wendekreis Ø mm	4400	5730	5250	6000
Gewicht vollgetankt kg	210	208	221	246
Zuladung kg	230	192	194	194
Service-Intervalle/Ölwechsel km	7500/7500	6000/12 000	5000/5000	5000/5000
Preis inkl. Fracht und Koffer Mark	12 144	9813	8565	12 548

* Herstellerangaben

Fahrleistungen und Testwerte

	BMW R 80	Honda NTV 650	Kawasaki GT 550	Moto Guzzi Mille GT
Beschleunigung*				
0-100 km/h s	6,1 (7,2)	6,3 (7,9)	5,9 (7,4)	6,6 (8,1)
0-140 km/h s	15,3 (18,0)	14,7 (18,5)	14,1 (18,6)	15,3 (18,6)
0-400 m s	14,5 (15,3)	14,8 (15,9)	14,4 (15,4)	15,1 (15,9)
0-1000 m s	28,5 (30,4)	29,1 (30,9)	28,9 (30,4)	29,2 (30,6)
Durchzugsvermögen im letzten Gang*				
60-120 km/h s	11,7 (15,0)	12,0 (16,5)	12,8 (17,7)	11,2 (13,9)
Höchstgeschwindigkeit bei Drehzahl				
solo km/h	169/6900	167/7200	161/8100	165/5900
zwei Personen km/h	158/6400	157/6750	152/7700	157/5600
Bremsweg (-verzögerung)*				
130-0 km/h m (m/s²)	77,8 (8,38)	72,8 (8,84)	76,7 (8,50)	68,9 (9,46)
100-0 km/h m (m/s²)	49,3 (7,81)	43,1 (8,95)	46,6 (8,27)	49,1 (9,20)
Tachometerabweichung				
Anzeige 50/80 km/h	47/71	49/77	48/77	47/73
Anzeige 100/130 km/h	93/120	95/121	95/120	91/120
Verbrauch				
Testverbrauch Liter/100 km	7,03 BFN	6,74 BFN	5,60 BFN	6,46 S
Tankinhalt/Reserve Liter	22/2	19/2,5	22/3,5	22,5/-
Reichweite (theoretisch) km	313	282	393	348

* In Klammern zwei Personen

Leuchten und ein separates Lenkschloß sind gerade bei einem Tourer ärgerlich. Und der Hupschalter der Kawasaki, der bei jedem Lenkereinschlag lautstark seine Kollision mit dem Tankrucksack vermeldet, ist längst antiquiert.

Eine Überarbeitung ist also überfällig. Wer auf große Tour gehen will, kann auch mit den Butterbrotdosen am Heck nicht viel anfangen.

Die Guzzi ist die Charaktervollste unter den Tourern, ohne zu den belächelten Liebhaberfahrzeugen zu gehören. Und sie ist bildschön, besonders mit Speichenrädern (490 Mark Aufpreis).

Und die lange ersehnte Honda? Sie ist ein sportliches Motorrad für den Solofahrer, hat all jene Überarbeitungen ▽

50-PS-Tourer im Vergleich: Punktwertung

	max. Punkte	BMW R 80	Honda NTV 650	Kawasaki GT 550	Moto Guzzi Mille GT
Motor- und Fahrleistungen					
Leistungscharakteristik	10	9	10	5	8
Vergaserabstimmung	5	5	5	5	3
Startverhalten	10	6	10	8	9
Vibrationen	10	9	8	8	8
Geräuscentwicklung	10	8	9	8	6
Getriebschaltbarkeit	5	5	5	5	3
Übersetzungsstufen	10	10	9	10	9
Höchstgeschwindigkeit sitzend	10	9	9	8	9
Höchstgeschwindigkeit zwei Personen	10	10	10	9	10
Beschleunigung	10	9	8	9	7
Durchzugsvermögen solo	20	16	15	13	17
Durchzugsvermögen zwei Personen	20	17	15	13	19
Summe	130	113	113	101	108
Fahrwerk/Fahrstabilität					
Geradeauslauf	20	16	18	10	10
Stabilität in Kurven	20	16	18	16	18
Stabilität beladen	20	14	16	16	18
Lenkpräzision	10	10	10	7	10
Handlichkeit	10	9	8	10	5
Bremsweg	20	16	20	18	20
Bremsdosierung vorn	10	7	10	10	16*
Bremsdosierung hinten	10	9	8	6	
Abstimmung Telegabel	20	18	12	16	12
Abstimmung Hinterradfederung	20	18	7	10	12
Fahrverhalten unbefestigte Straße	20	18	12	12	12
Summe	180	151	139	131	133
Soziustauglichkeit					
Fahrkomfort zwei Personen	20	19	2	10	18
Sitzkomfort Beifahrer	20	19	5	10	16
Summe	40	38	7	20	34
Ausstattung und Sitzkomfort					
Komfort Fahrer	20	16	8	15	15
Handhabung, Rangieren	20	18	18	15	10
Bedienung Armaturen	10	5	10	7	3
Licht, Instrumente, Details	10	5	9	9	7
Reichweite	20	17	16	20	18
Lieferbares Zubehör	10	10	8	3	9
Zuladung, Gepäckunterbringung	20	18	16	12	16
Summe	110	89	85	81	78
Wirtschaftlichkeit					
Kaufpreis	10	2	7	9	1
Verbrauch	10	6	8	10	8
Wartungsfreundlichkeit, Serviceintervalle	20	17	16	10	13
Summe	40	25	31	29	22
Gesamtsumme	500	416	375	362	375

* Integralbremssystem

50-PS-Tourer: Vergleichstest

schon erfahren, die den anderen Tourern noch abgehen, aber ein Tourer, nein, ein Tourer ist sie nicht. Die CX-Fans werden ihre geliebte „Güllepumpe“ wohl noch einmal aufpolieren müssen – oder eine BMW kaufen.

Einen guten Platz, nicht aber den Sieg hätte man der R

80 zugetraut. Sie ist nicht billig und der eine oder andere wird noch ein paar hundert Mark für weitere Extras ausgeben, den höheren Lenker oder die zweite Scheibe, ein Windschild, die Zeituhr oder die Griffheizung bestellen – und hat damit einen Tourensportler, der seinen Preis wert ist.

Der neue Reisespaß kommt vielleicht später, der alte hat noch eine Weile Gültigkeit. *Thomas Bauer*

BMW R 80

Unter den Tourensportlern bietet nur die BMW eine Fahrwerksabstimmung, die für jeden Beladungszustand geeignet ist, sowie hervorragenden Soziuskomfort. Sie kann fast alle Wertungskapitel für sich entscheiden und verdient mit 416 Punkten ungefährdet den ersten Platz

Moto Guzzi Mille GT

Die Mille GT verkörpert klassische Werte. Gemütlisches Bummeln mit sattem Kraftreserven bereitet mit ihr am meisten Spaß. Bei sportlicherer Fahrweise verlangt die Guzzi zwar viel Krafteinsatz, hat aber keine Stabilitätsprobleme. Sie ist kein Motorrad für Anfänger, aber ein bequemer Reisedampfer für zwei Personen. Ihr gebührt mit 375 Punkten zusammen mit der Honda NTV 650 ein bemerkenswerter zweiter Platz

Honda NTV 650 Revere

Die lang ersehnte NTV kann die hochgesteckten Erwartungen nicht annähernd erfüllen. Sie ist ein sportliches Motorrad, aber kein Tourer. Besonders im Soziusbetrieb fällt sie stark ab. Der moderne Motor und gute Bremsen retten sie mit 375 Punkten auf den zweiten Platz, den sie mit der Moto Guzzi teilt

Kawasaki GT 550

Der Tourer könnte nach einer Überarbeitung durchaus noch mithalten. Die größten Schwachpunkte sind die spitze Leistungscharakteristik und der mangelnde Soziuskomfort, ihre Stärken die enorme Handlichkeit und die sehr gute Vorderradbremse. Als Allroundmotorrad für Preisbewußte ist die handliche 550er trotz des vierten Platzes mit 362 Punkten kein schlechter Kauf

