

100 JAHRE

1903 - 2003

MOTORRAD

Privat-
anzeigen
GRATIS

8,3-Liter-V10
507 PS



Daimler-Chrysler baut Bike

CRAZY: DODGE TOMAHAWK



40 SEITEN EXTRA!

OFFROAD

Test Reiseenduros • Fun • Sport • Events

VERGLEICHSTEST

• Ducati 749 S • Kawasaki ZX-6R • Yamaha R6

Österreich 3,70 € Schweiz 6,50 sfr BeNeLux 3,90 €
Finnland 5,10 € Frankreich 4,40 € Griechenland 4,60 € Italien 4,40 €
Portugal (Cont.) 4,40 € Spanien 4,40 € / Kanaren 4,60 € Ungarn 1050,- Ft



4 190497 303305 03

Enduros für Reise und Rallye

■ BMW F 650 GS Touratech ■ BMW R 1150 GS Adventure ■ Honda XRV 750 African



DAS GESETZ DER

Wir sind Freunde. Glücksritter. Tagträumer. Völlig frei und für jedes Abenteuer zu haben.

Von Rolf Henniges; Fotos: Jörg Künstle

Wir schreiben Dezember 2002. Es ist schweinekalt, der Wind heult wie hungrige Wölfe, und wir rauchen die letzte Zigarette vor der Abfahrt, wohin, ist egal. Hauptsache Sonne. Hauptsache unterwegs. Es gibt nur ein Ziel: Freiheit. Erlebt mit ein paar guten Kumpels. Und so stehen wir da, an dieser Tanke mit Blick auf den Horizont. Überprüfen das Gepäck und verteilen gewaltige 147 Liter Sprit in die Tanks.

Chris, schon als Kind mit dem Zweiradbazillus infiziert, füllt 50 Liter in die Honda. 34 vorn, je zweimal acht Liter hinten. 23 sind es serienmäßig. Doch an diesem Exemplar hier, vom Spezialisten African Queens, ist außer dem bewährten V2-Motor fast nichts mehr Serie. Mannshöhe Verkleidung, 96 Zentimeter Sitzhöhe, Federwege, mit der man jede Rallye bestreiten könnte. Zweiter Tankkönig ist Andi, der ewig Ausgeglichenere, mit

Queens ■ KTM 640 LC4 Adventure

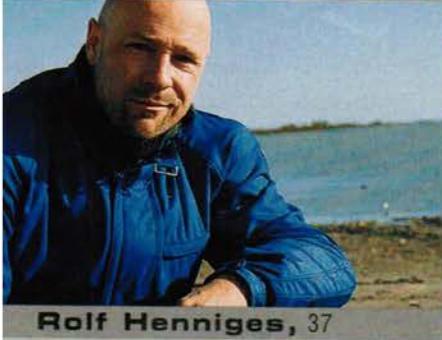


FREIHEIT

Alles, was wir brauchen, sind lange Federwege und einen dicken, prall gefüllten Tank.

der BMW F 650 von Touratech. 17,3 Liter bunkert der Original-tank, je elf die beiden seitlichen Zusatztanks. Die Touratech-BMW vereint praktisch alles, was der Rallye- und Reisefreak für sinnvoll hält und sich wünscht. GPS-Navigation, Roadbook, Zusatzscheinwerfer, Kofferträgersystem mit Aluminiumkoffern und einem bei diversen Afrika-Rallyes erprobten Fahrwerk. Sitzhöhe hier: 91 Zentimeter.

Gegen diese beiden Tanklasten wirkt die serienmäßige BMW R 1150 GS Adventure vom notorisch glücklichen Schrödi nahezu handzahn. „Nur“ 30 Liter schluckt der Stahltank des Boxerriesen. Dafür gibt's 104 Liter gesicherten Gepäckraum. Verteilt auf zwei Alukoffer und Topcase. Sitzhöhe der Abenteuer-BMW: 90,5 Zentimeter. Schlusslicht des Tankmarathons bin ich, der Entdeckungsreisende. Der Spritbehälter meiner 94 Zentimeter



Rolf Henniges, 37

Testredakteur, Ex-Globetrotter und Entdeckungsreisender

Freiheit ist: Niemals die Hoffnung zu verlieren, alle Träume noch leben zu können

Leben wie eine Achterbahn: 39 Motorräder in 20 Jahren, drei Ausbildungen, sechseinhalb Jahre Weltreise. Sein verträumter Berufswunsch mit 13: Koch. Erster Trip: 18-jährig mit Freundin auf einer Yamaha XT 250 bis Griechenland. Größter Traum: eigenes Haus am Meer.

Seine Best-of-Packliste: Opinel-Messer Nr. 10, Tewa-Sandalen, Desinfektionsmittel, Klebeband, Sekundenkleber, wasserdichter Hüftgurt, 100 US-Dollar versteckt im Schuh, LED-Taschenlampe, Moskitonetz, Notizblock, Nelkenöl, Schmerztabletten, Verbandszeug, wasserdichter Rucksack, kleines Handtuch, Sonnenblocker, Hängematte, Ortlieb-Wassersack, Angelhaken plus Schnur, chinesisches Heilöl



BMW F 650 GS TOURATECH

Daten

Motor

Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, vier Ventile, Trockensumpfschmierung, elektronische Saugrohreinjection, Ø 46 mm, Motormanagement, E-Starter.

Bohrung x Hub 100 x 83 mm
Hubraum 652 cm³

Nennleistung

37 kW (50 PS) bei 6500/min

Max. Drehmoment

60 Nm (6,1 kpm) bei 5000/min

Kraftübertragung

Mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbäderkupplung, Fünfganggetriebe, O-Ring-Kette.

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Stahlprofilen, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Stahlprofilen, Zentralfederbein, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Scheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Doppelkolbensattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Einkolbensattel.
Reifen 90/90 S 21; 140/80 S 18

Fahrwerksdaten

Lenkkopfwinkel 60,8 Grad, Nachlauf 123 mm, Radstand 1535 mm, Federweg v/h 280/250 mm.

Maße und Gewichte

Sitzhöhe* 910 mm, Gewicht vollgetankt** 240 kg, Zuladung* 140 kg, Tankinhalt/Reserve 39/7 Liter.

Um-/Anbauteile

Abschließbarer Ölstopfen, Aluminiumlenker, Bordnetzsteckdose, Bremszylinderabdeckung, Cockpitumbau, DE-Doppelscheinwerfer, Edelstahlspeichen, Excel-Felgen, Fahrwerkskit (Gabel und Federbein), Fernbedienung für Tacho und Roadbook, GPS-Navigationssystem inklusive Halter, Handprotektoren, Gepäckbrückenverbreiterung, Kennzeichenverstärkung, Kettenschutz, Kofferträgersystem mit Innentaschen, Koffelabdeckung, Lenkererhöhung, Miniblinker, Motorradcomputer IMO 300 R, Motorschutz, Nebelscheinwerfer, Radsensorabdeckung, Rallye-Fußrastenanlage, Ritzelabdeckung, Sebring-Doppelauspuff, Seitentanks je 11 Liter,



Stahlflex-Bremsleitungen, Tankrucksack, Wasserkühlerschutz, Xenon-Scheinwerfer.

Basismotorrad inkl. MwSt. 7600 Euro

Preis Testmotorrad inkl. Lackierung

auf Wunsch 16 350 Euro

Nebenkosten 245 Euro

Infos Telefon 077 28/9 27 90 oder

www.touratech.de

MOTORRAD-Messungen

Verbrauch auf Tour 4,9 l/100 km

Reichweite 795 km

*Motorrad-Messung; **gewogen mit allen Umbauteilen



Hinter der doppeläugigen Verkleidung versteckt sich Hightech: Informationscomputer mit über 20 Funktionen, fernbedienbar. Zusätzlich: ein GPS-System

Die zwei Rundscheinwerfer erreichen nicht die Leistung des Originals. Gut: das extra Xenon-Licht rechts. Die vorderen Tankhälften lassen sich ruck, zuck abnehmen

Enduros für Reise und Rallye

hohen KTM 640 Adventure fasst gerade mal 28 Liter. Sei's drum. Und so pfeffern wir gen Süden. Freiheit vor uns, das Grau des Alltags im Rückspiegel. Letzteres gibt jedoch nur die dicke GS klar erkennbar wieder. Ihre kleine Schwester klappt durch den Winddruck ab 110 km/h die Spiegel ein, das kleine Behelfsteil der Honda ist mehr TÜV-Alibi, und die KTM spiegelt die Wirklichkeit ziemlich verzerrt wider. Erst bei 140 km/h und entsprechenden 5500/min im fünften und letzten Gang werden die Vibrationen der KTM geringer, und die Rückspiegel kommen ihrer Bestimmung nach.

Für den 2003er-Jahrgang haben die Österreicher aufgerüstet. Größere Auslassventile, geänderte Steuerzeiten und

Zündung versprechen mehr Leistung und Drehmoment. Die Kupplung wird nun hydraulisch betätigt, und wahlweise kann eine Zündkurve aktiviert werden, bei der selbst 80-Oktan-Benzin zum Genuss werden soll (die R 1150 Adventure bietet diese Möglichkeit für 91 Oktan). In puncto Laufruhe hinkt der kernige Einzylinder den anderen drei auf Autobahnetappen gnadenlos hinterher. Erste Wahl hier: Der geschmeidige, aber etwas zahnlose V2 der Honda. Seine Laufruhe ist fantastisch, hinter der hohen Frontverkleidung ist man bestens gegen den Fahrturm geschützt und fühlt sich königlich. Das gilt sogar für 1,93-Meter-Mann Chris.

Wer's wie Schrödi extrem komfortabel liebt, der findet auf der dicken BMW sein Glück. Mit samtweicher Sitzbank, kommoder Federung und Heizgriffen. Allerdings wirbelt es heftig hinter



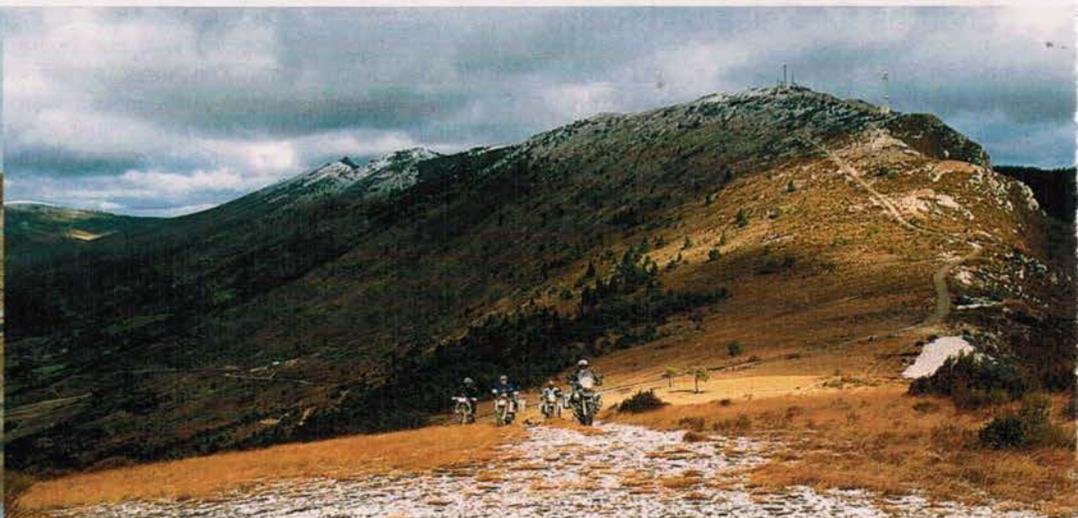
Michael Schröder, 40

Reisedakteur mit Geländewagen und Anhang

Freiheit bedeutet, ausreichend Zeit für die Familie und abendrein noch genügend Sprit im Tank zu haben

Reisen als Beruf. Schröder hat sein Lebensziel erreicht. Der Weg war hart und abenteuerlich. Führte dreimal je ein halbes Jahr nach Südamerika und an Stellen, die als motorradfreie Orte auf der Landkarte markiert waren. Sein derzeit größtes Abenteuer: Luka, 6 Monate alt.

Seine Packliste: Schweizer Messer, Leatherman, Übersichtskarte, Detailkarten, ein gutes Buch, ein guter Reiseführer, Netzsteckeradapter für alle Länder, Adressbuch, Regenkombi, Notizblock, Kamera, genügend Filme, Diktiergerät, Gummibärchen, zweiter Pass, Badelatschen, Fernglas, Uhr mit Wecker, Höhenmesser und Kompass, verschiedene Kreditkarten, Ohrenstöpsel, feuchte Handwaschtücher



BMW R 1150 GS ADVENTURE

Daten

Motor

Luft-/Ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, vier Ventile pro Zylinder, Nasssumpfschmierung, elektronische Saugrohrreinspritzung, Ø 45 mm, Motormanagement, geregelter Katalysator, E-Starter.

Bohrung x Hub 101 x 70,5 mm
Hubraum 1130 cm³

Nennleistung

62 kW (84 PS) bei 6800/min

Max. Drehmoment

98 Nm (10 kpm) bei 5300/min

Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, Kardan.

Fahrwerk

Tragende Motor-Getriebe-Einheit, länglenkergeführte Telegabel, Ø 35 mm, verstellbare Federbasis, Zweigelenk-Einarm-schwinge, Zentralfederbein, verstellbare

Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, schwimmend gelagerte Bremsscheiben, Ø 305 mm, Vierkolbensattel, Scheibenbremse hinten, Ø 276 mm, Doppelkolbensattel.
Reifen 110/80 R 19; 150/70 R 17

Fahrwerksdaten

Lenkkopfwinkel 64 Grad, Nachlauf 115 mm, Radstand 1509 mm, Federweg v/h 210/220 mm.

Maße und Gewichte

Sitzhöhe* 905 mm, Gewicht vollgetankt** 301 kg, Zuladung* 174 kg, Tankinhalt/Reserve 30/4 Liter.

MOTORRAD-Messungen

Verbrauch auf Tour 5,9 l/100 km
Reichweite 508 km

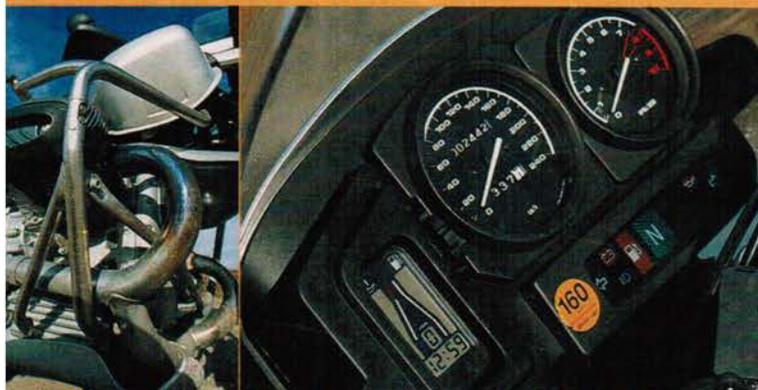
Basismotorrad inkl. MwSt. 11 500 Euro

Preis Testmotorrad*** 14 641 Euro

Nebenkosten 245 Euro



*MOTORRAD-Messungen; **gewogen mit Koffersystem, Topcase und Kofferinnentaschen; ***inkl. Heizgriffen, kurzem 1. Gang, Fahrer-Informations-Display, großem Tank (30 Liter), Zylinderschutzbügeln, Alukoffern mit Innentaschen und Trägersystem, Topcase mit Trägersystem, Zusatzsteckdose, einheitliche Schließzylinder



Mit einem Hauch von Ikea: Sturzbügel mit Plastikstopfen. Sehr übersichtliches Cockpit mit anachronistischem Rückstellrad für die Tageskilometer



Sehr gut: klappbarer Gepäckbügel. Weniger erfreulich: Sitzkomfort für den Beifahrer. Das Trägersystem ist aufwendig und nur bedingt fernreisetauglich

Enduros für Reise und Rallye

der Scheibe, und die Vibrationen des Zweizylinders sind alles andere als angenehm. Die Touratech-F 650 verhält sich unauffällig. Vibrationen und Luftturbulenzen ja, aber nicht störend. Dafür ist ihre Sitzposition am gewohnungsbedürftigsten. Der Fahrer sitzt tief, den Lenker haben die Touratechler durch Distanzstücke noch drei Zentimeter höher gesetzt. Das mag bei Großgewachsenen oder beim Fahren im Stehen von Vorteil sein. Menschen unter preußischem Gardemaß werden jedoch in eine passive Sitzhaltung gezwungen.

Pause, relaxen. Kaffee, schwarz. Sonnenuntergang, glutrot. Lachen, herzlich. Freiheit, wie wir sie lieben. Das Bewusstsein, die kommenden Tage frei gestalten zu können. Im Kreis der

Freunde herumzualbern und zu flachsen. Darüber, dass der Seitenständer der Touratech-BMW im Sitzen nur schwer ein- und ausklappbar ist. Die unglaubliche Sitzhöhe der Honda fast Hillclimbing-Fähigkeiten erfordert. Die Koffer der BMW Adventure kein echtes Abenteuer überstehen, dafür jedoch als Outdoor-Schminkkofferchen jeden Preis gewinnen würden. Oder darüber, dass die Auspuffhalterung der KTM nach nur 500 Kilometern zur Hälfte wegvibriert ist. Egal. Wir sind für alles gerüstet (siehe Packlisten).

Ein südfranzösischer Morgen besiegt die Nacht. Heute, so soll es sein, werden wir auf dem gleichen Abhang stehen und die gigantische Aussicht über die Seealpen und Provence genießen wie im vergangenen Jahr. Und die Jahre zuvor. Regengüsse jedoch haben die Wege kräftig aufgeweicht. Das



Christian Aurnhammer, 42

Lebenskünstler, Taxifahrer und ADAC-Instruktor

Freiheit ist: Niemandem gegenüber Rechenschaft ablegen und für niemanden Verantwortung übernehmen zu müssen

Christians Leben bleibt für viele rätselhaft. Er polierte während des Schulunterrichts Kipphebel, feilte nach Schulschluss Fußrasten. In seiner Garage warten fünf Bikes. Alle angemeldet. Alles Einzylinder. „Von den Vibrationen eines Mehrzylinders bekomme ich Verstopfung.“ Seine Packliste: Zahnseide, Wattestäbchen, Laguiole-Messer mit Korkenzieher, Schlafsack, Iso-Matte, Sekundenkleber, Ortliebsack, Spanngurte, Aspirin, Zigaretten, Feuerzeug, Sonnenbrille, Kupplungs- und Bremshebel, Fleecehandtuch (geviertelt), Frischgeld (keine Karte), Kondome, offener Helm, Stirnlampe, kleine Kamera

