

1,95€

• Belgien/Lux./Österreich 2,10 Euro • Slowenien Euro SI 3,00 • CHF 3,80  
• Ital./Span. 2,25 Euro • Griech. 2,80 Euro • HUF 790,-

www.motorrad.net

6/2009 Juni

MOTORRAD NEWS

# MOTORRAD NEWS

TEST • TOUREN • SERVICE • SZENE

**TOURENSPORT  
REIFENTEST**  
DIE BESTEN PELLEEN FÜR SUZUKI  
**BANDIT 1250**



■ FAHRBERICHTE

**APRILIA RSV4  
KAWASAKI VN1700**

■ EINSTIEGSENDUROS

**KAWASAKI KLX250  
YAMAHA WR 250R**

■ Daten, Fakten, Fotos: Premiere des Supersportlers in Monza

# BMW S 1000 RR



**BMW F 800 R** gegen

**Honda - Triumph - Kawa**



**ABENTEUER** Alaska/Frankreich



**MEILENSTEINE** MÜNCH TTS 1200

PLUS ■ Special **TRAUMSTRASSEN** ■ Gebrauchtbberatung Suzuki DR-Z 400 ■ Camelbags

TEST

BMW F 800 R – Honda Hornet 600 – Kawasaki Z750 – Triumph Street Triple R

Mittelklasse mit Pep ist angesagt: Überschaubares Budget und voller Fahrspaß, ein wahrhaft krisensicheres Rezept. Doch welcher der rund 100 PS starken Leckerbissen soll es sein? NEWS führt durch die Menükarte.

# WIRBELWINDE

TEST

F 800 R – Hornet 600 – Z750 – Street Triple R

Leicht und kräftig: Die BMW F 800 R kann sich vom Start weg behaupten



Fotos: Jürgen Maix



Funktionell: Das aufpreispflichtige ABS funktioniert hervorragend



Zweiraumwohnung: Komfortable BMW-Bank



Strammer Bursche: Der Lenkungsdämpfer könnte etwas softer sein



Aufpreisokino: Der Bordcomputer will extra bezahlt werden



Paralleler Paartanz: BMW lässt den Reihen-Zweizylinder bei Rotax fertigen

Jüngerer Neuzugang bei den sportlichen Mittelklasse-Nakedes ist die BMW F 800 R. Das mag manchen erstauen, bestreiten die Münchner traditionell ihr Kerngeschäft doch im Bereich von 1200 Kubik. Denn die 800er Twins haben es rein imagemäßig nicht ganz so leicht. Die traditionelle weißblaue Klapp-

helmkundschaft akzeptiert die „Kleinen“ nicht so recht als echte BMW, markenfremde Motorradfans werden dagegen vom bayrischen Playmobil-Design und der deftigen Preisgestaltung auf Distanz gehalten.

Vor allem die Aufpreispolitik der Münchner Maschinen hat es in sich. Auch unsere Testmaschine war mit Extras für knappe 1700 Euro aus-



Für alle Tage: Gemäßigt sportliche Sitzhaltung auch für große Fahrer

gestattet, wovon 700 Euro auf das hervorragend funktionierende ABS entfallen. Der restliche Tausender verraucht in Luxus-Extras, auf die zu verzichten den Fahrspaß kaum schmälern dürfte – etwa Bordcomputer und eine Reifendruckkontrolle im Cockpit.

Bleibt also ein Basispreis von 7850 Euro ohne ABS für die BMW F 800 R, mit ABS sind es 8550 Euro. Abzüglich der Extras befindet sich diese BMW dann plötzlich preislich tatsächlich auf Augenhöhe mit der Konkurrenz in Form von Honda Hornet und Triumph Street Triple R. Zumindest, wenn

man die einfacher ausgestattete Basisversion der Street Triple ohne R zu 7840 Euro mit einbezieht.

Ein echter Preisschnapper ist dagegen die Kawasaki Z750. Sie wird in Deutschland ausschließlich mit ABS feilgeboten und kostet inklusive der sinnvollen elektrischen Bremshilfe unter 8000 Euro.

Genauso wichtig wie die Bremsen sind natürlich die Motoren. Und hier wird tatsächlich eine bunte Vielfalt aufgeföhren. BMW beginnt mit dem ungewöhnlich konzipierten Zweizylinder, dessen beide Kolben einen parallelen Paartanz aufföhren. Um die Vibrationen des

**Die Aufpreispolitik von BMW hat es in sich. Da gibt es viel Luxus, der nicht wirklich zum Fahrspaß beiträgt**

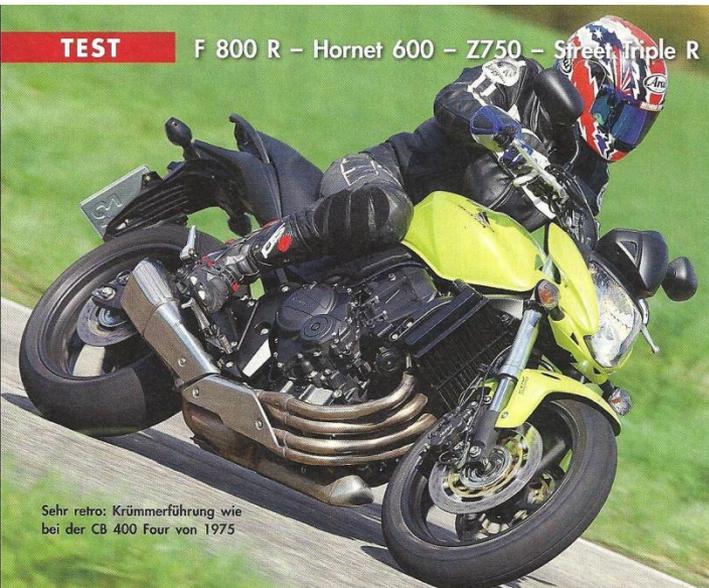


**uvex**  
PROTECTING PEOPLE

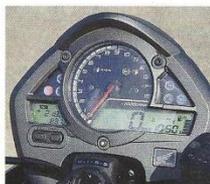
www.uvex-sports.de

Leichtgewicht  
uvex ONYX CARBON

PROTECTING PEOPLE



Sehr retro: Krümmerführung wie bei der CB 400 Four von 1975



Info-Center: Umfangreiches Cockpit mit dominanten Drehzahlmesser



Brems-Triple: Honda bestückt das ABS mit Dreikolben-Sätteln



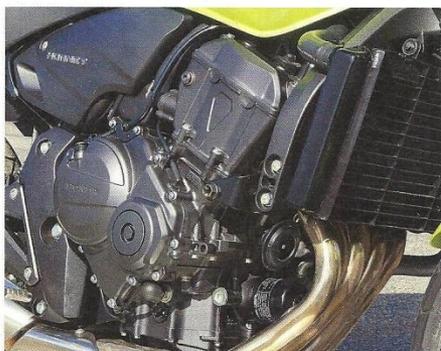
Hausmannskost: Grundsolides Uhrwerk mit allem, was man braucht



Volles Rohr: Dieser extravagante Endtopf macht den Zubehör-Anbietern das Leben leichter



Wohl dem, der vorne sitzt: Der Sozusplatz macht keinen Spaß



Früher war ich Supersportler: Motorblock der 2007er CBR600RR



Starker Stummel: Eigenwilliger Auspuff aus Chrom-Nickel-Stahl



Gabel-Tuning: Von dieser Schraube darf man keine Wunder erwarten

Twins auszugleichen, schwingt ein an der Kurbelwelle angeflanshtes Gegengewicht, das der ganzen Konstruktion das Schwingungsverhalten eines V-Motors mit auf den Weg gibt.

Klingt aufwändig, funktioniert aber hervorragend. Zudem hat die BMW als 800er den größten Hubraum im Testfeld, was sie prompt auf dem Prüfstand in das strammste Drehmomentmaximum ummünzen kann.

Triumph kontert höchst erfolgreich mit einem Reihendreizylinder nach Art des Hauses, dessen 675 Kubik eine absolut begeisternde Verbindung zwischen Gasgriff und Hinterrufen herstellen. Aus Japan kommen dann weniger originelle Reihenvierzylinder-Motoren, die so perfekt funktionieren, dass sie fast Gefahr laufen, in die Längeweie abzubleiten.

Die Honda Hornet, deren Endmontage übrigens in Italien stattfindet, setzt dabei auf den Motor der 2007er CBR600RR, der auf 102 PS Nominalleistung eingebremst wird.

Ein ehemaliges Supersportaggregat also, das lieber rennt als tragt. Der Kawa-Vierling ist ein Ableger des bekannt starken Z1000-Aggregats. Er schnurrt unauffällig vor sich hin und benimmt sich dank satter Hubraumreserve recht unaufgeregt. Bei den Fahrleistungen herrscht weitgehend Eintracht. Was erstaunen mag, erstrecken sich die Werksangaben zur Motorleistung doch von eher mageren 87 PS zur BMW F 800 R bis zu strammen 106 PS für Triumph Street Triple R und Kawa Z750. Die Honda Hornet liegt mit versprochenen 102 PS in der Mitte. Doch der Leistungsprüfstand bestätigt unserer BMW stramme 95 PS; gepaart mit dem satten Drehmoment kann die F 800 R vollwertig mitspielen. Zumal sich ja auch die Gewichtsverhältnisse entscheidend auf die Fahrdynamik auswirken.

Der schwerste Brocken im Testfeld ist die Kawasaki Z750. Das hat sicher etwas damit zu tun, dass diese 750er nicht nur den Rumpfmotor, sondern auch die meisten

Fahrwerks- und Anbauteile von der großen – und schweren – Z1000 übernimmt. Damit kann die nominell erheblich schwächere BMW F 800 F in Sachen Beschleunigung und Durchzug zur Kawa aufschließen. Die Honda Hornet, in der ABS-Version auch immerhin 209 Kilo schwer, beschleunigt einen Hauch besser. Aber die Antrittsschwäche des kleinvolumigen Supersportmotors bei niedrigen Drehzahlen sorgt für die schlappten Durchzugswerte im Quartett.

Unbestrittener Dominator ist die leichtgewichtige Triumph Street Triple R. Die Pokale in Beschleunigung und Durchzug kann ihr niemand streitig machen. Doch leider hat der Triumph-Triple auch den deftigsten Durst. Fast sechs Liter pustet er auf unserem Messzyklus durch die Einspritzdüsen. Ein wahres Sparwunder dagegen der BMW-Twin: 4,6 Liter auf 100 Kilometer sind wirklich gut. Und dann stimmt auch die Reichweite, trotz mickrigen 16-Liter-Tank.

Ganz dem Sport verpflichtet zeigt sich die Triumph Street Triple R. Schließlich handelt es sich um eine gar nicht mal so tiefgreifend ver-

änderte Daytona 675. Entsprechend kurvengierig wuselt sie über Landstraßen, selbst eher konservative Fahrerpersönlichkeiten erwischen sich dabei, in langgezogenen Kurven keck das innere Knie abzuspreizen. Die Street Triple R macht Spaß und verleitet zu flinker Fahrweise. Be-

sonders praktisch ist das Motorrad aber nicht. Der Sozusplatz ist zum Vergessen, die hohen Schalldämpfer verhindern ein Gepäcksystem.

Auch die Kawasaki vergault den Beifahrer nachhaltig. Auf der zweigeteilten Sitzbank sitzt die Freundin genauso schlecht wie auf einem

aktuellen Supersportler. Immerhin können Solotouristen ihr Gepäck etwas besser unterbringen als auf der Triumph.

Gewohnte BMW-Tugenden hält die F 800 R hoch. Das Sitzmöbel ist auch auf langen Etappen vorne und hinten bequem, wer also auch



Günstige Sicherheit: Kawa bietet Serien-ABS zum Schnäppchenpreis



Einzelservice: Kawasaki befüllt die Gabelholme rechts und links unterschiedlich



Käfighaltung: Kawa-Vierzylinder hinter verschraubter Querstrebe

**TEST**

**F 800 R – Hornet 600 – Z750 – Street Triple R**

Kurven, wir kommen: Triumph Street Triple R auf Radiussuche



Vorbildliche Bremsanker: Vierkolben-Sättel aus der Daytona 675

für sich selbst entscheiden. Viele Motorradfahrer rühren die Knöpfe eh nicht an, und so manch unbedarfter Hobbytechniker hat das Fahrverhalten durch falsches Setup gründlich verschlechtert. Weshalb wir diesen Verzicht angesichts der ökonomischen Zwänge in diesem Segment durchaus nachvollziehen können.

Und auch an anderen Stellen wird gespart. Ein Blick auf die Soziusrastenausleger der BMW weckt Erinnerungen an Italo-Mokicks der frühen Achtziger. Und wer sich an der Kawasaki die Kettenspanner, Stahlschwinge und Kronenmutter samt Einwegsplint anschaut, wöhnt sich ebenfalls auf einer Zeitreise.

Aber das stört im Falle der Z750 irgendwie gar nicht. Denn zum einen

mal zu zweit urlauben möchte, ist hier gut aufgehoben. Allenfalls das Hitzeschutzblech links am Schallämpfer stört etwas an der Ferse.

Aber auch die Hornet 600 bietet Alltagstugenden, die man ihrem futuristischem Design nicht auf den

ersten Blick zutrauen würde. Aber der Soziusplatz ist breit und geräumig, der kurze Auspuffstummel schafft Platz für Gepäcklösungen.

Nur die Street Triple R glänzt mit allen Einstellmöglichkeiten an der Gabel und Federbein, wobei die Tri-

umph ja als aufgewertetes (und entsprechend teureres) Schwestermodell zu Street Triple ohne R zu verstehen ist. Welche ebenfalls kaum Einstellspielraum lässt. Ob man diese vielen Stellknöpfe überhaupt haben will, muss natürlich jeder

**Kurz-Check**

	BMW	HONDA	KAWASAKI	TRIUMPH
Motor	■	□	□	□
Fahrleistungen	■	■	■	■
Verbrauch	■	■	■	■
Fahrwerk	■	■	■	■
Bremsen	■	■	■	■
ABS	■	■	■	■
Komfort	■	■	■	■
Verarbeitung	■	■	■	■
Ausstattung	■	■	■	■
Alltag	■	■	■	■
Preis	■	■	■	■
Spaßfaktor	■	■	■	■



NEWS-Testchef Wulf Weis

**BMW bricht mit der F 800 R auf zu neuen Ufern.** Ein preisgünstiges Motorrad mit einer Prise Streetfighter und vollem Allroundpotenzial musste man bisher eher bei Honda suchen. Deren Hornet 600 steht immer noch gut da, wer quirlige Vierzylinder mag fühlt sich hier wohl. Die Kawasaki Z750 kommt etwas pummelig daher, leistet sich aber bis auf den Soziusplatz keine gravierenden Schwächen. Dafür bietet sie serienmäßiges ABS zum Dumpingpreis – eine Empfehlung für Sparfüchse. Zu guter Letzt ist die Triumph Street Triple R das unvernünftigste Bike im Test. Und das mit dem höchsten Spaßfaktor.



Aus einem Guss: Solide Aluschwinge der Triumph Street Triple



Klein, aber fein: Kompaktes Designercockpit aus Hinkley



Brotzeit: Wer so wenig an hat, sollte auf seine Figur achten

ist sie eine der günstigsten Möglichkeiten, mit rund 100 PS und ABS unterwegs zu sein. Zum anderen ist sie von ihrer ganzen Anmutung her ein ausgewachsenes Big Bike alter Schule.

Womit wir auch schon die zentrale Zielgruppe ausgemacht haben. Denn groß gewachsenen Solisten ist die Z750 wie auf den Leib geschneidert. In diesen Kreisen stören auch das hohe Maschinengewicht und der enge Lenkeinschlag weniger.

Die Triumph Street Triple R passt nicht so ganz in dieses Testfeld. Zum einen, weil ihr sportlicher Anspruch ganz anders gelagert ist als bei den

übri-gen Allroundern in der NEWS-Garage. Zum anderen, weil der zierliche Wirbelwind ohne ABS-Option angeboten wird. Und das schränkt die Käufergunst zumindest in Deutschland doch deutlich ein.

Die Honda Hornet 600 markiert dann das Schaf im Wollspelz, kombiniert wildes Styling mit eher braven Umgangformen und ist sich weder für Alltag noch für die Reise oder den Sozium-Betrieb zu schade. Das ist eigentlich eine sympathische Kombination: Eine Maschine, die vom ersten Meter an gut passt und mit jeder neuen Tankfüllung weitere Talente offenbart.

Das das hubraumschwächste

*Träumen ist schön. Probe fahren ist schöner.*



**Jetzt die neue XJ6/ABS testen.**

Liebe auf den ersten Blick? Dann lassen Sie Ihrem Herzen freien Lauf und vertiefen Sie Ihre Gefühle auf einer Probefahrt beim autorisierten YAMAHA Vertragshändler Ihres Vertrauens. Dort stehen auch viele andere Modelle des Modellprogramms 2009 für Sie zum Probe fahren bereit. Er berät Sie auch gern in allen Fragen der Finanzierung und errechnet Ihnen gern ein maßgeschneidertes Angebot.

Alle Details zu den XJ6-Modellen finden Sie unter [www.xj-series.com](http://www.xj-series.com)

YAMAHA empfiehlt **YAMALUBE** YAMAHA MOTOR FINANCIAL SERVICES



[www.yamaha-motor.de](http://www.yamaha-motor.de)

### BMW F 800 R



Passion for plastic: Mit reichlich Kunststoff und Kettenantrieb verwandelte BMW die F 800 R in ein Leichtgewicht

- Motor, Kraftübertragung:**
  - Bauart: Zweizylinder-Viertakt-Reihe
  - Hubraum: 798 cm<sup>3</sup>
  - Bohrung x Hub: 82,0 x 75,6 mm
  - Ventile pro Zylinder: 4
  - Gemischauflbereitung: Einspritzanlage
  - Leistung: 64 kW (87 PS) bei 8000 min<sup>-1</sup>
  - max. Drehmoment: 86 Nm bei 6000 min<sup>-1</sup>
  - Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III
  - Kraftstoff: Superbenzin
  - Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette
- Füllmengen, Preis:**
  - Tankinhalt: 16 l
  - Preis zzgl. Nk.: 7850 Euro
  - (Testmotorrad ca. 9520 Euro)
  - \*Herstellerrangaben
- MOTORRAD NEWS-Messwerte**
  - Gewicht: 206 kg
  - Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 194 kg
  - max. Zuladung: 199 kg
  - Verbrauch: 4,6 l / 100 km
  - Reichweite: 348 km
  - v<sub>max</sub> / Tacho (km/h): 222 / 225
- MOTORRAD NEWS-Messwerte**
  - Beschleunigung:
    - 0 – 100 km/h: 4,1 sek
    - 0 – 140 km/h: 6,9 sek
    - 0 – 180 km/h: 11,9 sek
  - 400 m bei stehendem Start: 12,3 sek
- Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:**
  - Rahmen: Brückenrahmen aus Aluminium
  - Nachlauf: 99 mm
  - Lenkkopfwinkel: 25°
  - Radstand: 1520 mm
  - Federung vorn: Telegabel, 125 mm Federweg
  - Federung hinten: Alu-Profilschwinge
  - Zentralfederbein, 125 mm Federweg
  - Bereifung vorn: 120/70 ZR 17
  - Bereifung hinten: 180/55 ZR 17
  - Bremsen vorn: 320-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Feststellern
  - Bremsen hinten: 265-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
- Durchzug im 6. Gang:**
  - 60 – 100 km/h: 4,5 sek
  - 100 – 140 km/h: 5,3 sek
  - 140 – 180 km/h: 6,5 sek
  - ABS-Bremsung aus 100 km/h (trocken): 40,6 m

### Honda Hornet 600



Quirlig und praktisch: Wer Vierzylinder mag, wird die handliche und alltagstaugliche Hornet lieben

- Motor, Kraftübertragung:**
  - Bauart: Vierzylinder-Viertakt-Reihe
  - Hubraum: 599 cm<sup>3</sup>
  - Bohrung x Hub: 67,0 x 42,5 mm
  - Ventile pro Zylinder: 4
  - Gemischauflbereitung: Einspritzanlage
  - Leistung: 75 kW (102 PS) bei 12 000 min<sup>-1</sup>
  - max. Drehmoment: 64 Nm bei 10 500 min<sup>-1</sup>
  - Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III
  - Kraftstoff: Superbenzin
  - Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette
- Füllmengen, Preis:**
  - Tankinhalt: 19 l
  - Preis zzgl. Nk.: 8390 Euro
  - (ohne ABS: 7490 Euro)
  - \*Herstellerrangaben
- MOTORRAD NEWS-Messwerte**
  - Gewicht: 209 kg
  - Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 194 kg
  - max. Zuladung: 186 kg
  - Verbrauch: 5,4 l / 100 km
  - Reichweite: 352 km
  - v<sub>max</sub> / Tacho (km/h): 228 / 245
- MOTORRAD NEWS-Messwerte**
  - Beschleunigung:
    - 0 – 100 km/h: 3,9 sek
    - 0 – 140 km/h: 6,3 sek
    - 0 – 180 km/h: 10,6 sek
  - 400 m bei stehendem Start: 12,0 sek
- Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:**
  - Rahmen: Zentralrohrrahmen aus Aluminium
  - Nachlauf: 99 mm
  - Lenkkopfwinkel: 25°
  - Radstand: 1435 mm
  - Federung vorn: Telegabel, 120 mm Federweg
  - Federung hinten: Alu-Profilschwinge
  - Zentralfederbein, 128 mm Federweg
  - Bereifung vorn: 120/70 ZR 17
  - Bereifung hinten: 180/55 ZR 17
  - Bremsen vorn: 296-mm-Doppelscheibe mit Dreikolben-Schwimmsätteln
  - Bremsen hinten: 240-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
- Durchzug im 6. Gang:**
  - 60 – 100 km/h: 5,2 sek
  - 100 – 140 km/h: 5,6 sek
  - 140 – 180 km/h: 6,1 sek
  - ABS-Bremsung aus 100 km/h (trocken): 43,2 m

### Kawasaki Z750



Das Big Bike: Die Z750 ist eine geschumpfte Tausender mit serienmäßigem ABS zum Knüller-Preis

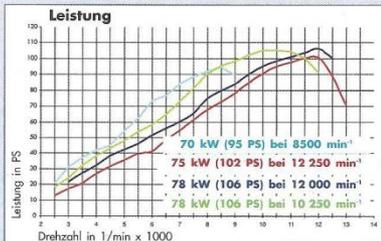
- Motor, Kraftübertragung:**
  - Bauart: Vierzylinder-Viertakt-Reihe
  - Hubraum: 748 cm<sup>3</sup>
  - Bohrung x Hub: 68,4 x 50,9 mm
  - Ventile pro Zylinder: 4
  - Gemischauflbereitung: Einspritzanlage
  - Leistung: 77 kW (106 PS) bei 10 500 min<sup>-1</sup>
  - max. Drehmoment: 78 Nm bei 8300 min<sup>-1</sup>
  - Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III
  - Kraftstoff: Normalbenzin
  - Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette
- Füllmengen, Preis:**
  - Tankinhalt: 18,5 l
  - Preis zzgl. Nk.: 7995 Euro
  - \*Herstellerrangaben
- MOTORRAD NEWS-Messwerte**
  - Gewicht: 232 kg
  - Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 218 kg
  - max. Zuladung: 178 kg
  - Verbrauch: 5,6 l / 100 km
  - Reichweite: 330 km
  - v<sub>max</sub> / Tacho (km/h): 229 / 254
- MOTORRAD NEWS-Messwerte**
  - Beschleunigung:
    - 0 – 100 km/h: 4,1 sek
    - 0 – 140 km/h: 6,7 sek
    - 0 – 180 km/h: 11,6 sek
  - 400 m bei stehendem Start: 12,3 sek
- Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:**
  - Rahmen: Brückenrahmen aus Stahl
  - Nachlauf: 103 mm
  - Lenkkopfwinkel: 24,5°
  - Radstand: 1440 mm
  - Federung vorn: Telegabel, 120 mm Federweg
  - Federung hinten: Stahlprofilschwinge
  - Zentralfederbein, 125 mm Federweg
  - Bereifung vorn: 120/70 ZR 17
  - Bereifung hinten: 180/55 ZR 17
  - Bremsen vorn: 300-mm-Doppelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsätteln
  - Bremsen hinten: 250-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
- Durchzug im 6. Gang:**
  - 60 – 100 km/h: 4,6 sek
  - 100 – 140 km/h: 5,1 sek
  - 140 – 180 km/h: 6,0 sek
  - ABS-Bremsung aus 100 km/h (trocken): 44,1 m

### Triumph Street Triple R

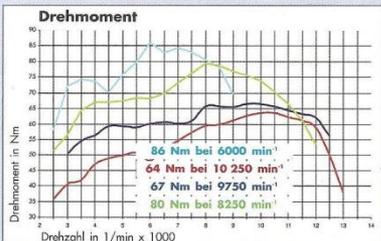


Sportsfreund: Die Street Triple zielt mit knackigem Fahrwerk und kraftvollem Dreizylinder vor allem aufs Fahrvergnügen

- Motor, Kraftübertragung:**
  - Bauart: Dreizylinder-Viertakt-Reihe
  - Hubraum: 675 cm<sup>3</sup>
  - Bohrung x Hub: 74,0 x 52,3 mm
  - Ventile pro Zylinder: 4
  - Gemischauflbereitung: Einspritzanlage
  - Leistung: 78 kW (106 PS) bei 11 700 min<sup>-1</sup>
  - max. Drehmoment: 68 Nm bei 9200 min<sup>-1</sup>
  - Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III
  - Kraftstoff: Superbenzin
  - Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette
- Füllmengen, Preis:**
  - Tankinhalt: 17,4 l
  - Preis zzgl. Nk.: 8640 Euro
  - \*Herstellerrangaben
- MOTORRAD NEWS-Messwerte**
  - Gewicht: 190 kg
  - Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 177 kg
  - max. Zuladung: 191 kg
  - Verbrauch: 5,8 l / 100 km
  - Reichweite: 300 km
  - v<sub>max</sub> / Tacho (km/h): 228 / 245
- MOTORRAD NEWS-Messwerte**
  - Beschleunigung:
    - 0 – 100 km/h: 3,7 sek
    - 0 – 140 km/h: 5,9 sek
    - 0 – 180 km/h: 9,8 sek
  - 400 m bei stehendem Start: 11,7 sek
- Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:**
  - Rahmen: Brückenrahmen aus Aluminium
  - Nachlauf: 93 mm
  - Lenkkopfwinkel: 23,9°
  - Radstand: 1390 mm
  - Federung vorn: Telegabel, 120 mm Federweg
  - Federung hinten: Alu-Profilschwinge
  - Zentralfederbein, 130 mm Federweg
  - Bereifung vorn: 120/70 ZR 17
  - Bereifung hinten: 180/55 ZR 17
  - Bremsen vorn: 308-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Feststellern
  - Bremsen hinten: 220-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
- Durchzug im 6. Gang:**
  - 60 – 100 km/h: 3,7 sek
  - 100 – 140 km/h: 4,5 sek
  - 140 – 180 km/h: 5,7 sek



Drehzahl statt Hubraum: Obenrum können die ehemaligen Supersport-Motoren mit Drehfreude punkten



Hubraum ist nicht zu ersetzen: Beim Drehmomentverlauf staffeln sich die Werte getreu der Motorenkonfektion

Motorrad im Reigen gleichzeitig auch den schwächsten Durchzug bietet ist verständlich. Weil der Honda-Vierzylinder als ehemaliger Topsporler aber auch bei fünfstelligen Drehzahlen weder ruppig noch ungemütlich wird, fällt das in der Praxis aber nicht weiter negativ auf.

**Besonders lobenswert: Der geringe Verbrauch der F 800 R holt selbst aus dem kleinen Tank große Reichweiten**

Der Überraschungssieger dieses Vergleichs ist aber die nagelneue BMW R 800 F. Zunächst einmal stimmt der Preis. Der 800er Motor

setzt seine gemessenen 95 PS in absolut konkurrenzfähige Fahrleistungen um, das ABS funktioniert auf höchstem Niveau. An Vielseitigkeit ist die F 800 R ebenfalls nicht zu schlagen und der günstige Verbrauch zeugt von exzellenter Abstimmungsarbeit und hat Vorbildcharakter. Zum Meckern gibt es natürlich auch was. Der serienmäßige Lenkungsämpfer agiert zu straff und ist bei Schleichfahrt etwa im Stadtverkehr deutlich zu

spüren. Und einige Detaillösungen sind deutlich vom Reststoff gezeichnet. Dass diese F 800 keinen wartungsarmen Zahnriemen hat sondern eine konventionelle Kette, mag

man bedauern. Die Konkurrenz hat aber auch nicht mehr zu bieten. Insgesamt also eine BMW, die auch Nicht-BMW-Fans gefallen kann.

Wulf Weiss

