

MOTORRAD

Vier 1000er im Vergleichstest

BMW R 100 RS - die Komfortable
Honda Gold Wing - die Sanfte
Kawasaki Z 1000 - die Sportliche
Laverda 1000-3C - die Exclusive

200000 Mark Preisgeld
für 200 Meilen

Saisonauftakt in Daytona

Fahrschule der Nation

Motorradfahren bei der Bundeswehr







TECHNIK UND TEST

Vergleichstest:
BMW R 100 RS, Honda Gold Wing,
Kawasaki Z 1000, Laverda 1000-3C

Grand mit Vieren

Nie zuvor gab es bei MOTORRAD einen Vergleichstest mit so vielen Superlativen: Die vier charakteristischen Vertreter der Einliter-Klasse kosten zusammen 40 000 Mark, leisten 315 PS, wiegen über eine Tonne und müssten auf fast 40 000 Testkilometern Farbe bekennen. ▶

TECHNIK UND TEST

1000er Vergleichstest

Motorräder mit einem Liter Hubraum, mit 70 und mehr Pferdestärken und bis zu fast 300 Kilogramm Gewicht kosten um 10000 Mark. Doch selbst solch stolze Preise tun der Beliebtheit dieser Oberklasse keinen Abbruch. Der Bestand wächst stürmisch. Allein von den vier im MOTORRAD-Vergleichstest konkurrierenden Marktführern Honda GL 1000 Gold Wing, Kawasaki Z 1000, Laverda 1000-3C und BMW R 100 RS sind in Deutschland 5800 Maschinen zugelassen. Ende des Jahres sollen es fast 10000 sein.

● Die Honda Gold Wing, deren flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Boxermotor 80 PS bei 7500/min leistet, ist Markt-

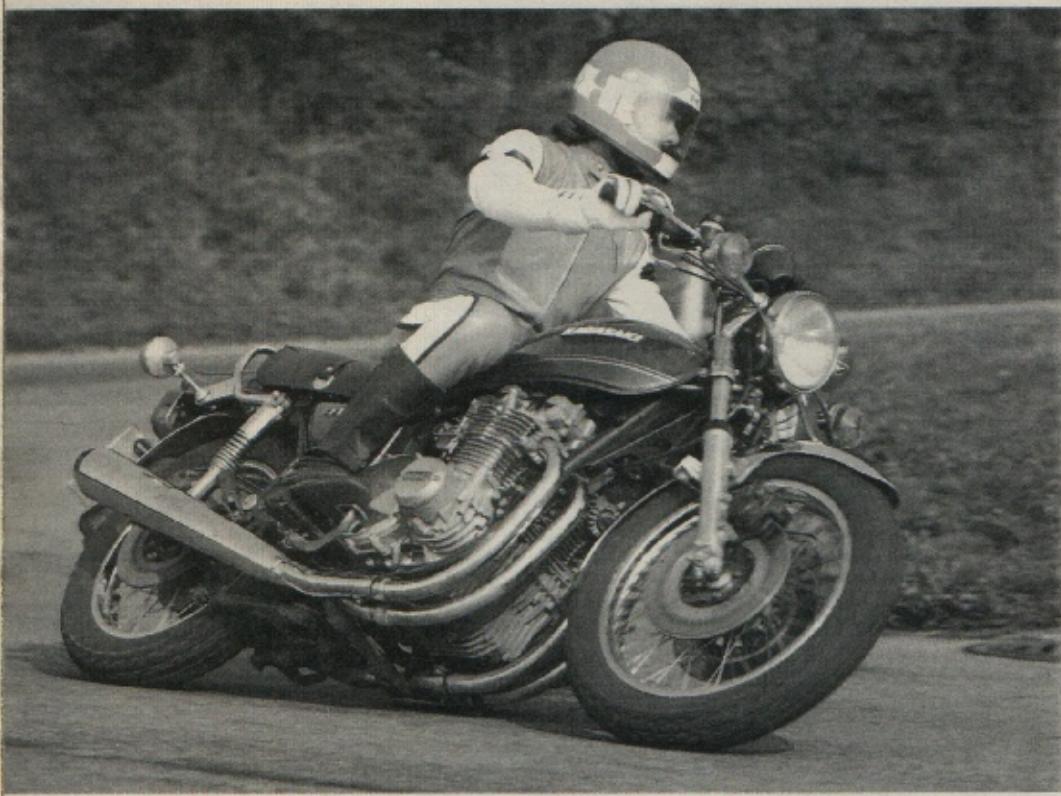
führer: 3300 „Goldene Schwingen“ wurden seit November 1975 verkauft, allein 300 davon in den ersten beiden Monaten dieses Jahres. Die Gold Wing ist mit 295 Kilogramm in fahrfertigem Zustand der schwerste Brocken unter den dicken Brummern und kostet in Grundausstattung 8278 Mark.

● Die Kawasaki Z 1000, deren luftgekühlter Reihen-Vierzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen 85 PS bei 8000/min leistet, hat im September 1976 die 3000 mal verkauften Kawasaki Z 1 - 900 abgelöst und wurde von den Händlern seither schon 1000 mal geordert. Sie bietet in Ausstattung, Fahrleistung und Fahrverhalten entschieden mehr als die 900er und kostet nur 500 Mark mehr: exakt 9000 Mark.

● Die Laverda 1000-3C gilt bei vielen als die ästhetischste Lösung. Die Be-

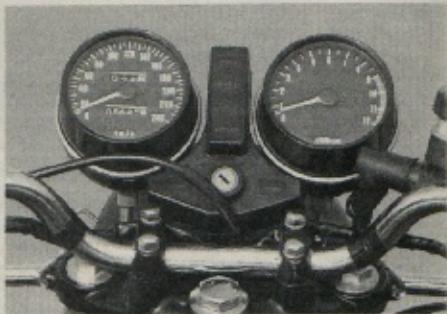
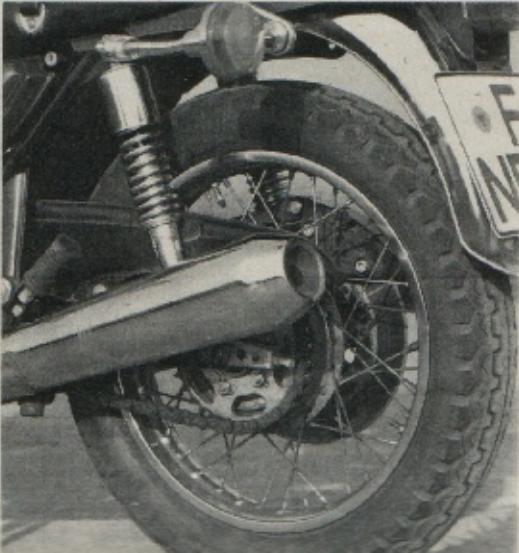
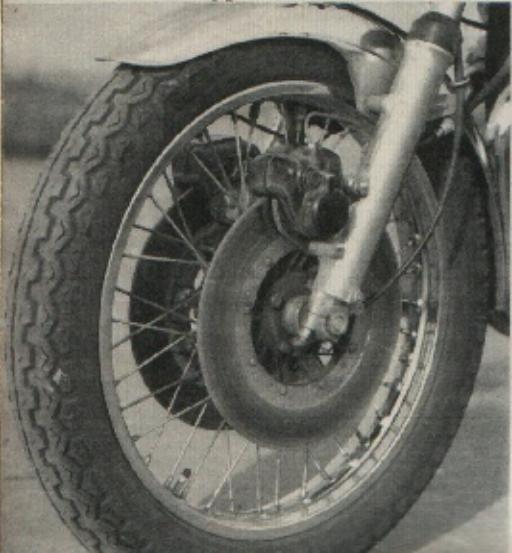
zeichnung 3C steht für „tre cylindri“ und weist auf das eigenwillige Bauprinzip des 78 PS (bei 7750/min) starken Triebwerks hin: Die Konstrukteure im Familienbetrieb in Breganze erreichten mit drei Zylindern eine geringe Baubreite. 1000 Exemplare der 3C wurden seit 1971 verkauft. 8995 Mark kostet der scharfe Drilling.

● Die BMW R 100 RS mit 70 PS (bei 7250/min) starkem Zweizylinder-Boxermotor wurde bis dato erst 500 mal ausgeliefert. Das erste serienmäßig verkleidete Motorrad der Welt hat sich jedoch vom Start weg als Marktrenner bewährt und soll bis Ende 1977 an 7500 Kunden ausgeliefert werden, die derzeit bis zu fünf Monate Lieferfrist in Kauf nehmen – trotz eines Preises von 11210 Mark (plus 725 Mark für den Gußrad-Satz).

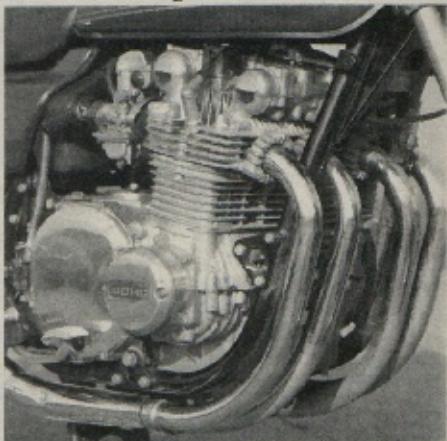


▼ Doppelte Scheibenbremse vorn

▼ Einfache Scheibenbremse hinten



△ Genau anzeigende Instrumente



△ Gesunde 85 PS aus vier Zylindern

Die Kawasaki Z 1000 als stärkste und sportlichste Maschine zeigt ein ausgewogenes Fahrverhalten und eine große Kurvensicherheit. Ihr Vierzylindermotor entstand aus der legendären 900er und läuft viel kultivierter als der Vorgängertyp. Drei Scheibenbremsen sind serienmäßig, sie sind in Wirkung und Bedienung sehr gut. Nicht so sehr gefallen kann die im unteren Trum gegen den Reifen hin ungeschützte Kette, zwischen deren Laschen kleine Gummiringe das Schmiermittel am Austreten und Schmutz am Eintreten hindern.

Grundlage des Vergleichstests: 40000 Kilometer Fahrt mit den vier 1000ern

Neben objektiven Messungen schlägt bei der Bewertung von so individuellen Geräten, wie es Motorräder nun einmal sind, vor allem die Erfahrung ungezählter Testkilometer zu Buch. Das MOTOR-RAD-Testteam war mit den exklusivsten, teuersten und stärksten Maschinen, die je einen Vergleichstest zu bestehen hatten, bei jeder Witterung und Temperatur auf europäischen Straßen aller Güteklassen insgesamt über 40000 Kilometer unterwegs, ehe die Maschinen nach 25 Test-Kriterien (siehe Punktierung auf Seite 24) beur-

teilt wurden: Honda Gold Wing (9000 Testkilometer), BMW R 100 RS (9000 km) und Kawasaki Z 1000 (6000 km) gehören seit fünf Monaten zum Testmaschinen-Park, die Laverda (16000 km) schon seit acht Monaten.

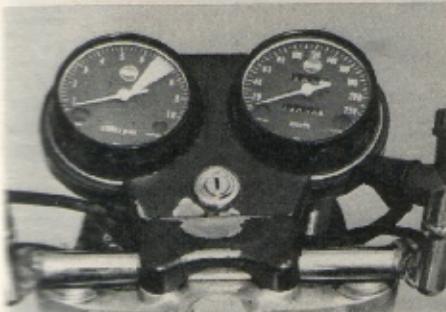
Vor dem Fahren kommt das Starten. Die Kawasaki ist am schnellsten und einfachsten zum Leben zu erwecken: Choke hochziehen, Starterknopf drücken – losfahren. Schon nach wenigen Metern kann auf die Hilfe des Chokes verzichtet werden.

Auch die Laverda startet gut, doch muß der Fahrer die für die jeweilige Außen-temperatur günstigste Stellung des Chokehebels kennen. Nur widerwillig startet dagegen die Honda, deren Motor wegen der knappen Vergaserbe-

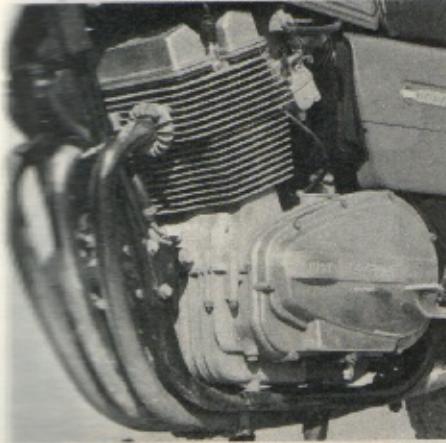
düsung einige Zeit im Standlauf benötigt, ehe er unter Last Gas annimmt.

Besser als die Honda startet die BMW. Ihr Choke aber ist schwergängig und ungünstig plaziert. Damit der Motor bei kalter Witterung auf den ersten ein bis zwei Kilometern rund läuft, muß der Choke in die genau richtige Stellung gebracht werden.

Bei der Laufruhe schneidet die BMW R 100 RS nicht besonders günstig ab. Sie läuft unkultivierter als ihre beiden Schwestern R 100 S und R 100/7, das Ergebnis der Leistungskur auf die mühselig erreichten 70 PS. Erst ab rund 3000/min läuft die Einliter-BMW ohne Schütteln relativ ruhig, die Verkleidung verdeutlicht dem Fahrer die mechanischen Motorgeräusche. ▶

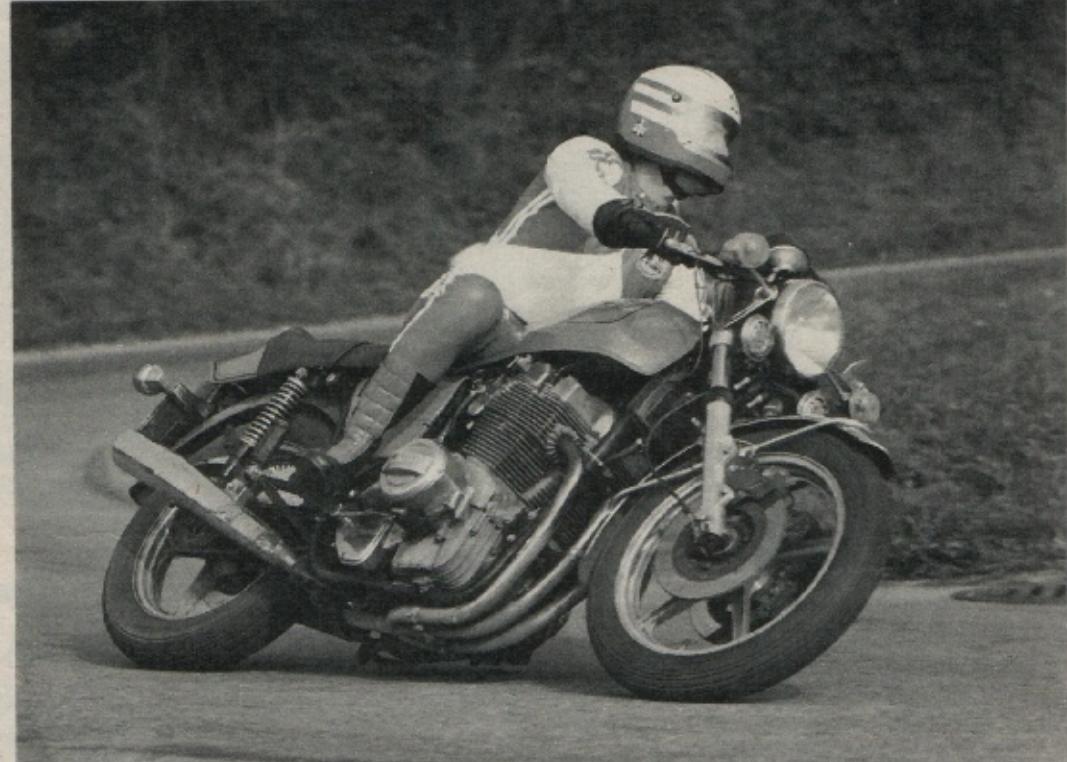


△ Japanische Instrumente

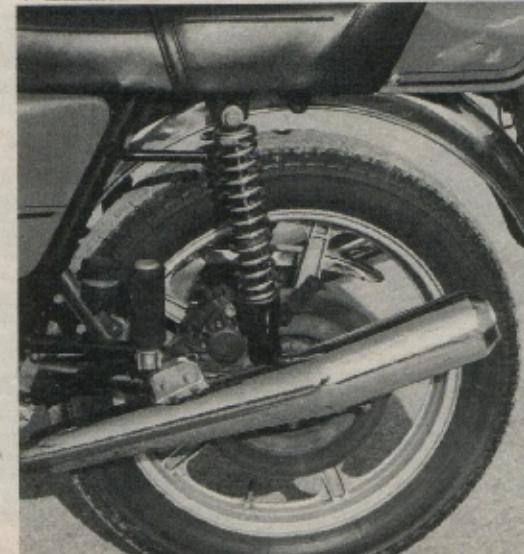


△ Dual-in-zwei Auspuffanlage

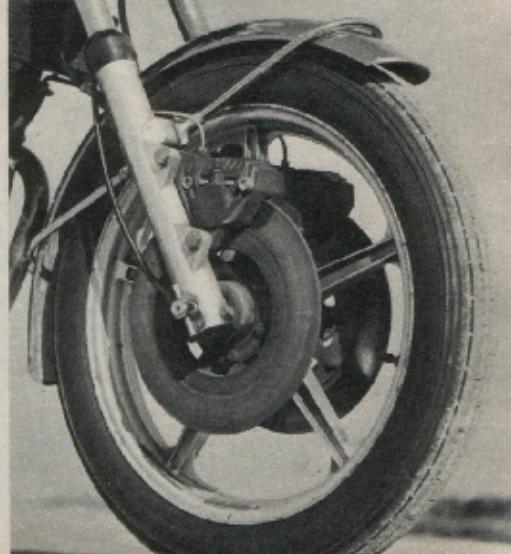
Die Laverda 1000-3C hat als augenfälliges Merkmal einen Dreizylinder-Viertaktmotor, dessen Unsymmetrie durch die rechts auf der Kurbelwelle stehende Lichtmaschine hervorgerufen ist. Das neueste Modell der seit fünf Jahren gebauten Maschine ist mit Massivrädern und drei Scheibenbremsen ausgerüstet. Das Fahrwerk ist sportlich straff, beinahe hart abgestimmt, auch ist die Sitzbank nicht unbedingt komfortabel. Der Lenker ist in verschiedenen Positionen justierbar; und zwar vom sportlichen Stummel bis zum Tourenlenker.



▽ Einfache Scheibenbremse hinten



▽ Doppelte Scheibenbremse vorn



TECHNIK UND TEST

1000er Vergleichstest

Keiner der Konkurrenten erreicht die Laufruhe des Gold Wing-Motors. Die Kawasaki ist in diesem Punkt sehr abhängig von der richtigen Spannung der Nockenwellenkette, und die Laverda läuft wie ein kranker Vierzylinder.

Beim BMW-Getriebe war das Testteam einig, daß eine Schaltung dieser Art für den Käufer eines so teuren Motorrads eine Zumutung ist.

Wie leicht, geräuschlos und exakt auch das Getriebe einer Kardanmaschine zu schalten sein kann, zeigt sich an der Gold Wing. Bei ihr nehmen zudem einige Dämpfungselemente im Kraftver-

lauf von Kurbelwelle zum Hinterrad dem ganzen Antrieb die Starrheit des Kardans. Kaum besser als das BMW-Getriebe ist das der Laverda zu schalten, das zudem nicht optimal abgestuft ist – zwischen dem 2. und 3. Gang klafft eine zu große Lücke. Beim Kawasaki-Getriebe gibt es nichts zu kritisieren: Es läßt sich exakt schalten, die Übersetzungsstufen stimmen.

Die angenehmen Ruckdämpfer bringen auch dem Endantrieb der Honda einen Punkt mehr, als sich die BMW in dieser Wertung verdient. Optimal jedoch sind beide Konstruktionen nicht. Da kennt man bereits bessere Lösungen, beispielsweise bei der Van Veen OCR 1000, deren Kardan mit dem homokinetischen Gelenk in der gegossenen Hinterradschwinge läuft.

Die Kawasaki mit ihrer wartungsfreundlichen, großgliedrigen Rollenkette mit den verschleißhemmenden Gummiringen zwischen den Laschen schnellt etwas besser ab als die Laverda, deren zu schwach ausgelegte Kette häufig geschmiert und nachgespannt werden muß.

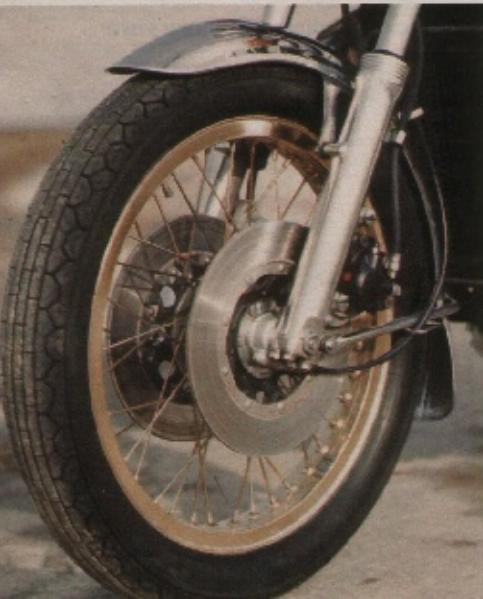
Zwei Maschinen laufen über, zwei unter 200 km/h Spitze

Die beiden Boxer halten nicht viel von Geschwindigkeiten über 200 km/h. Besonders bei der BMW verwundert, daß die Verkleidung im oberen Geschwindigkeitsbereich soviel Kraft kostet: Nur knapp 193 km/h erreicht die BMW ▷



▼ Bremssättel hinter den Gabelholmen

▼ Flüsternde, große Auspufftöpfe



△ Übersichtliches Instrumentenbrett



△ Flüssigkeitsgekühlter Boxermotor

Das Tourenfahrwerk der Gold Wing erlaubt nur wenig Schräglage und ist daher wenig kurvensicher. Der flüssigkeitsgekühlte Motor arbeitet sehr leise und vibrationsarm, die beiden obenliegenden Nockenwellen werden mittels vorne laufenden Zahnrämen angetrieben. Zwischen den übersichtlichen Instrumenten sind die Kontrolleuchten angeordnet, das Honda-Instrumentarium ist am besten gestaltet. Nicht mithalten konnten die drei Scheibenbremsen, die starke Neigung zum Fading zeigten.



Honda Gold Wing — die Saniile



BMW R 100 RS — die Komfortable



Laverda 1000 — die Exklusive

TECHNIK UND TEST

1000er Vergleichstest

mit aufrecht sitzendem und liegendem Fahrer. Bei Vergleichsmessungen ohne Verkleidung kam dieselbe Maschine in Hockenheim unter gleichen Bedingungen auf 207 km/h.

Geschwindigkeiten über der Schallmauer von 200 km/h sind für Kawasaki und Laverda dagegen kein größeres Problem. Sogar aufrecht sitzende Fahrer erreichen auf der Kawasaki über 200 km/h – ein Höllentempo.

Die Beschleunigungszeiten von Null bis 100 km/h liegen bei allen vier Testkandidaten bei unter fünf Sekunden. Ständige Demonstration des Beschleunigungsvermögens ist allerdings der Lebensdauer der Kupplung nicht zu trüglich. Die der Gold Wing quittierte nach vier Messungen den Dienst, die Einscheiben-Trockenkupplung in der BMW rauchte eindrucksvoll aus dem Motorblock.

Die Elastizität eines Motorradmotors ist stark vom Fahrer und dessen rechter Hand abhängig. Die großen Vergaser wollen bei niedrigen Drehzahlen wohl dosiert geöffnet werden, sonst verschlucken sich die Motoren: Am besten schnitt die Kawasaki ab, vor der im unteren Drehbereich stark schüttelnden BMW, der Honda und der wenig elastischen Laverda.

Spritverbrauch und Wartung sind in dieser Klasse keine Kaufentscheidenden Punkte. Die Unterschiede je nach Fahrweise sind jedoch so groß, daß beide Punkte Beachtung verdienen.

Ein Motor kann auch noch bei flotter Fahrt relativ sparsam sein. Bei nur wenig schnellerer Fahrt steigt der Durst verhältnismäßig schnell. So schluckte die Honda auf der Autobahn über zehn Liter pro 100 km, die Laverda kam als einzige Maschine bei flotter Landstraßenfahrt mit weniger als sieben Litern aus. Mit dem gleichmäßigen Konsum begnügte sich die BMW.

Die Wartungsintervalle sind bei der BMW auf 7500 km gestreckt. Man ist jedoch gut beraten, schon nach 6000 km eine Werkstatt anzusteuern. Nach dieser Fahrstrecke wird der Motor auch für Schwerhörige unüberhörbar laut. Handwerklich geschickte BMW-Besitzer können alle Arbeiten mit wenig Spezialwerkzeug auch selbst ausführen.

ren. Wenn die BMW in dieser Wertung keine „10“ bekam, dann liegt es hauptsächlich an den notwendigen Vergaser-Nachstellarbeiten zwischen den Inspektionen.

An der Honda und der Kawasaki macht dem Hobbybastler vor allem das Einstellen der Vergaserbatterie Schwierigkeiten. Die Laverda muß gar alle 2500 km zum kleinen Wartungsdienst. Dazu ist nach 25000 km eine neue Primärkette fällig. Das sind zu kurze Intervalle, die einer modernen Motorenbauart nicht gut zu Gesicht stehen.

Die gezeigten Fahrwerkskompromisse sind nur in zwei Fällen gegückt

Die Auslegung von Federung und Dämpfung sind die unbestreitbaren Vorteile der BMW. Selbst die betont auf Komfort abgestimmte Gold Wing kann da nicht mithalten, die Kawasaki schon eher. Eine Qual für den Fahrer und selbst bei Soziusbetrieb zu hart ist die Laverda: Über Bodenwellen geht es meist im freien Flug, die Federung spricht kaum an.

Die Bremsen sind bei BMW und Kawasaki am besten. Bei der Laverda ist der Handhebel schlecht erreichbar, die 3C-Bremsen übertreffen jedoch bei weitem noch die der Gold Wing an Wirkung. Die sanfte Welle bei Honda führte zu Bremsbelägen, die selbst bei maximalem Kraftaufwand am Bremshebel das Blockieren des Vorderrades nicht ermöglichen. Die Wirkung der Honda-Bremsen hinkt deshalb weit hinter der Konkurrenz her. Eine heiß gefahrene Honda-Bremse bringt kaum noch ausreichende Bremswirkung, Paßabfahrten mit der Gold Wing werden zum Abenteuer.

Die unhandlichste BMW, die es je gab – das ist die einhellige Meinung der MOTORRAD-Tester über die R 100 RS bei hohen Geschwindigkeiten. Die stabilisierende Wirkung der Verkleidung verringert die Kurvenwilligkeit erheblich. Bei flotter Landstraßenfahrt und schnell aufeinanderfolgenden Wechselkurven artet das Schwenken von rechts nach links in Arbeit aus.

Am schlechtesten ist der Fahrer in Kurven mit einer Gold Wing dran. Wenn es der Straßenverlauf erfordert, wenn sich eine Kurve zuzieht, dann ist die Maschine zu wenig abzuwinkeln. Wenn ▶



Kawasaki Z 1000 — die Sportliche

TECHNIK UND TEST

1000er Vergleichstest

links der Mittelständer oder rechts der Auspuff durch eine Bodenwelle aufsetzt, dann versetzt das Gold Wing-Hinterrad furchterregend. Besonders mit der Bridgestone-Serienbereifung ist die Gold Wing in kritischen Situationen und erst recht bei angenähter Straße kaum zu kontrollieren.

Die Bodenfreiheit der Laverda dagegen ist so groß, daß die mögliche Schräglage praktisch nur durch die Reifenhafung begrenzt wird.

Wenn sie dennoch aufsetzt, geschieht das am rechten Motor-Lichtmaschinen-deckel recht hart und brutal.

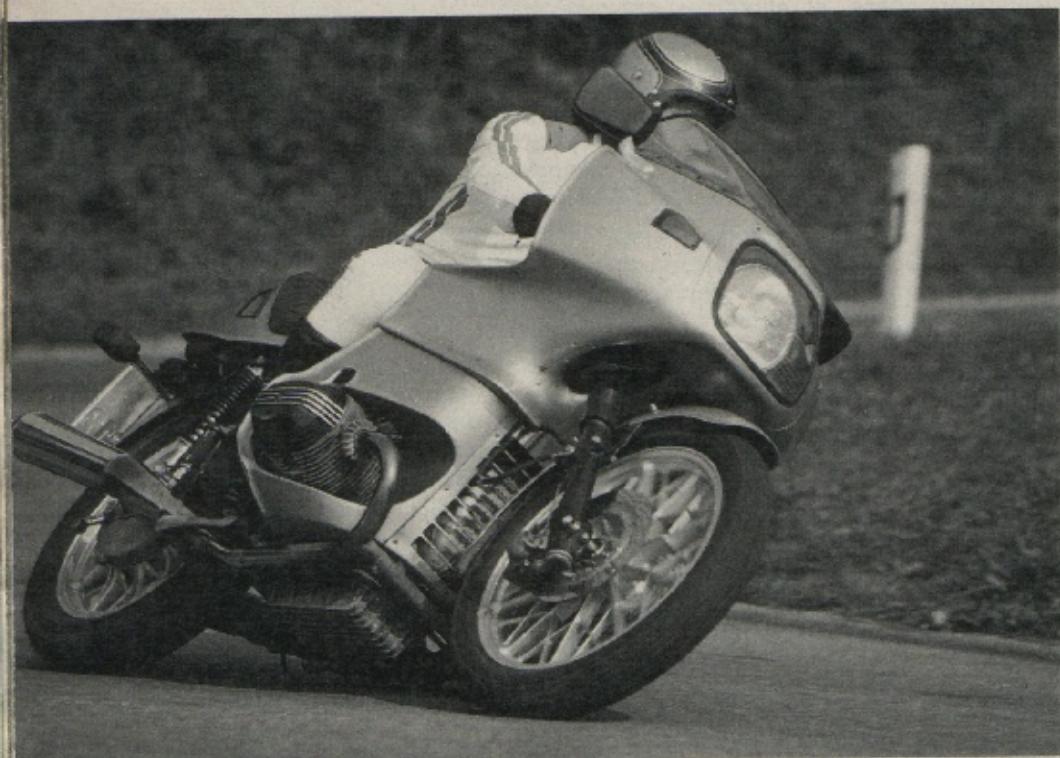
Die Handhebel sind bei der Laverda zu weit vom Lenkerende entfernt und nur für Langfinger gut erreichbar. Auch bei allen anderen Testkandidaten könnten Hebel und Schalter anatomisch günstiger geformt und angepaßt sein; deshalb als Höchstnoten nur dreimal acht Punkte und keine „10“.

Drei der vier Cockpits sind nicht optimal gestaltet

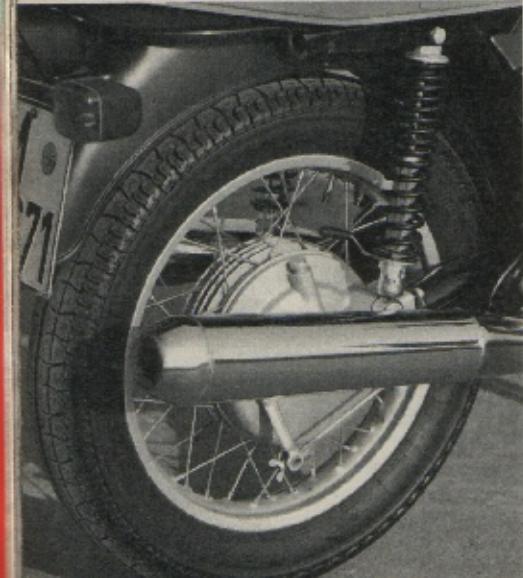
Die Ausstattung der BMW ist mit Voltmeter und Zeituhr zwar reichhaltig, jedoch sind Tacho und Drehzahlmesser zu klein und nicht feuchtigkeitsfest. Honda- wie Kawasaki-Instrumente sind groß, gut beleuchtet und zeigen genau

an. Nur die Kontrolleuchten liegen nicht richtig im Blickfeld des Fahrers. Auch gehört zum Beispiel die Blinkerkontrolle der BMW weiter nach oben in den Innenrand der Verkleidung und nicht ganz unten auf die Konsole.

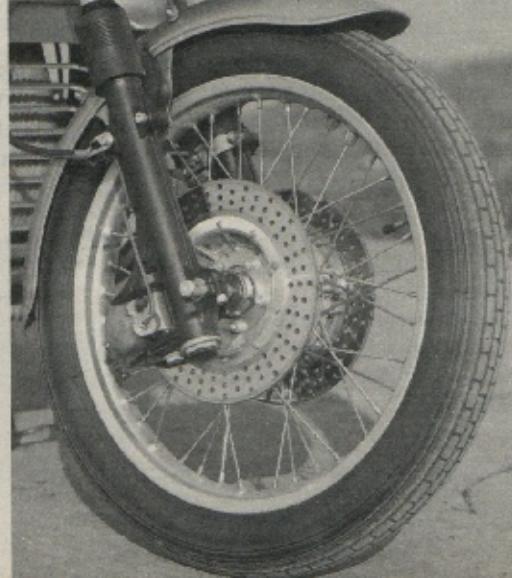
Der gebotene Komfort läßt sich nach vielen hundert Kilometern am Stück beurteilen. Hinter der BMW-Scheibe fehlt der Wind, der den Oberkörper des Fahrers abstützt — die Arme ermüden deshalb schnell. Bei der Gold Wing sind die Fußrasten zu weit hinten, weshalb die Beine zu stark abgewinkelt werden müssen, und die Laverda quält ihren Fahrer wie dessen Sozus mit Schlägen von der welligen Straßenoberfläche. Dazu ist ihre Sitzbank nicht gut gepolstert. Fahrer und Sozus stehen mehr als einmal in den Rasten. ▷



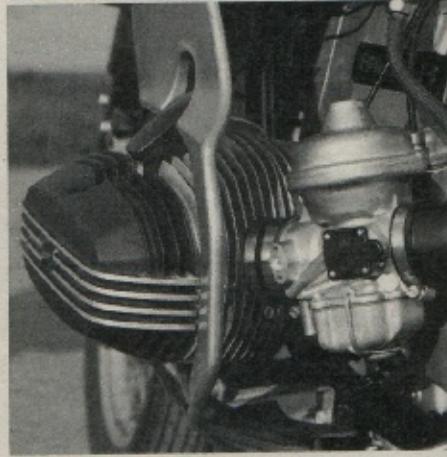
▽ Kardan und Trommelbremse



▽ Gelochte Doppelscheibenbremse vorn



△ Kleine Instrumente



△ BMW-charakteristischer Boxermotor

Das Topmodell der Bayerischen Motoren Werke heißt R 100 RS und ist das erste serienmäßig verkleidete Motorrad der Welt. Die Verkleidung nennt sich Integral-Cockpit und sorgt durch ihre Formgebung neben gutem Geradeauslauf auch für Überholprestige. Im Innenrand der Verkleidung sind Zeituhr und Voltmeter untergebracht, zwischen den relativ kleinen und unruhig anzeigen VDO-Instrumenten sind die Kontrolleuchten angeordnet. Die Blinkerkontrolle sitzt zu tief. Die Gußräder sind anstatt der Speichenräder gegen einen Aufpreis von 725 Mark erhältlich.

TECHNIK UND TEST

1000er Vergleichstest

Die Verarbeitungsqualität stellt selbst bei der BMW nicht immer zufrieden. Schon zweimal fiel die BMW auf Langstreckenfahrten mit Zündungsdefekt aus.

An der Honda rostet die Auspuffanlage nach einem pfleglich durchfahrenen Winter schon lustig vor sich hin. Die Laverda verlor einige Teile und benötigte schon eine komplette Zündanlage.

Mehr als 200 Kilometer am Stück sollten mit einer Tankfüllung schon zu fahren sein. Diese Erwartung erfüllen nur

die BMW und Laverda; mit den beiden Japanern ist eine solche Nonstopfahrt nur bei vorsichtigem Umgang mit dem Gasgriff möglich. Bei den entsprechenden Verhältnissen, etwa bei Zweipersonen-Betrieb und starkem Gegenwind, ist bei jeder der vier Maschinen leicht die Zehn-Liter-Grenze zu überschreiten.

Technische Daten und Meßwerte

	BMW R 100 RS	Honda GL 1000	Kawasaki Z 1000	Laverda 1000 3-C
Motor Bauart	Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor	Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor	Vierzylinder-Viertakt-DOHC-Reihenmotor	Dreizylinder-Viertakt-DOHC-Reihenmotor
Bohrung x Hub	94 mm x 70,6 mm	72 mm x 61,4 mm	70 mm x 66 mm	75 mm x 74 mm
Gesamthubraum	980 cm ³	999 cm ³	1015 cm ³	980 cm ³
Verdichtung	9,5	9,2	8,7	9,0
Nennleistung in kW (PS) bei 1/min	51,52 (70) 7250	60,35 (82) 7500	62,6 (85) 8000	57,41 (78) 7750
max. Drehmoment in Nm (mkg) bei 1/min	76 (7,75) 5500	80,44 (8,2) 6500	79,5 (8,1) 6500	75,24 (7,67) 7000
Schmierungsart	Druckumlauf			
Vergaserdurchlaß (Anzahl)	40 mm (2)	32 mm (4)	26 mm (4)	32 mm (3)
Zündung	Kontaktgesteuert	Kontaktgesteuert	Kontaktgesteuert	Kontaktlos
Getriebe	Fünfganggetriebe			
Endantrieb	Kardan	Kardan	Einfach-Rollenkette 3/4" x 3/8"	Einfach-Rollenkette 5/8" x 5/8"
Gesamtübersetzungen	13,2/8,58/6,21/5,01/4,5	11,98/8,18/6,38/5,26/4,5	12,7/8,34/6,37/5,25/4,64	11,24/8,09/5,89/5,04/4,29
Fahrwerk Rahmen	Doppelschleifen-Rohrrahmen	Doppelrohrrahmen	Doppelrohrrahmen	Doppelrohrrahmen
Federweg vorn/hinten	200 mm/125 mm	140 mm/87 mm	140 mm/80 mm	130 mm/90 mm
Radstand	1465 mm	1560 mm	1520 mm	1486 mm
Lenkwinkel	62°	62°	64°	—
Nachlauf	90 mm	120 mm	90 mm	—
Bereifung vorn	3,25 H 19	3,50 H 19	3,25 H 19	3,50 V 18
Bereifung hinten	4,00 H 18	4,50 H 17	4,00 H 18	4,00 V 18
Bremse vorn/Betätigung	Hydraulisch betätigtes Doppelscheiben-Bremsanlage			
Bremse hinten/Betätigung	Simplex Trommel/Gestänge	Einscheibenbremsanlage, hydraulisch	Einscheibenbremsanlage, hydraulisch	Einscheibenbremsanlage, hydraulisch
Tankinhalt (Reserve)	24 L (3,0)	18,7 L (2,5)	16,5 L (3,0)	18 L (2,0)
Gewicht vollgetankt	230 kg	295 kg	256 kg	243 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	398 kg	471 kg	430 kg	420 kg
Meßwerte				
Höchstgeschwindigkeiten sitzend	192,5 km/h	186,4 km/h	202,4 km/h	194,3 km/h
liegend	192,5 km/h	196,1 km/h	210,4 km/h	208,2 km/h
Elastizitätsmessungen				
50–100 km/h im 5. Gang	9,1 sec	9,5 sec	7,9 sec	10,5 sec
50–150 km/h im 5. Gang	19,5 sec	21,8 sec	17,0 sec	23,0 sec
Verbrauch				
Autobahn, Schnitt ca. 130 km/h	8,4 L/100 km	10,7 L/100 km	9,8 L/100 km	9,5 L/100 km
Landstraße, Schnitt ca. 90 km/h	7,7 L/100 km	8,7 L/100 km	7,9 L/100 km	6,9 L/100 km
Aktionsradius	285–310 km	175–215 km	170–210 km	200–260 km
Beschleunigung				
0–60 km/h	2,1 s	2,2 s	1,8 s	2,0 s
0–80 km/h	3,5 s	3,1 s	2,6 s	2,9 s
0–100 km/h	4,6 s	4,5 s	3,5 s	4,1 s
0–120 km/h	6,8 s	6,4 s	5,0 s	5,4 s
0–140 km/h	8,8 s	8,9 s	6,8 s	7,4 s
Wartung				
Kleine Inspektion	7 500 km	5 000 km	3 000 km	2 500 km
Große Inspektion alle	15 000 km	10 000 km	6 000 km	5 000 km
Preis ab Importeur	11 210 Mark	8 278 Mark	9 000 Mark	8 995 Mark
Importeur/Hersteller	BMW Motorrad GmbH Hufelandstraße 8000 München 40	European Honda Motor Trading GmbH Spredlinger Landstr. 166, 6050 Offenbach/M.	Kawasaki Motoren GmbH, Berner Str. 40-44 6000 Frankfurt 56	Fa. Detlev Louis Rentzelstr. 7 2000 Hamburg 13

TECHNIK UND TEST

1000er Vergleichstest

Grundsätzlich aber kann man sagen, daß Gewicht bei den Vergleichsfahrten auch Verbrauch bedeutete: Die Honda Gold Wing steht mit ihrem Verbrauch in der schlechtesten Wertung.

Kawasaki und BMW bauen die besten großvolumigen Motorräder

Guter Durchzug schon im unteren Drehzahlbereich, viel Dampf in der Mitte und erst recht bei hohen Drehzah-

len, die der 1000er Kawasaki-Motor so sehr mag. Damit beeindruckte die Z 1000 in der Motorenwertung so sehr, daß der Stärkste beim Grand mit Vieren auch in der Endwertung fünf Punkte Vorsprung auf den Zweiten, die BMW R 100 RS, blieben.

Dazu kam das einwandfrei sich schaltende Getriebe und der bei Lastwechsel neutrale Antrieb der Kawasaki.

Die 1000er aus Bayern gewann die Ausstattungs-Wertung souverän und lag auch in der Fahrwerksbeurteilung zusammen mit der Kawasaki weit vor der übrigen Konkurrenz. Doch zehn Punkte Rückstand bei der Motorenwertung, die eine vor allem zum Preis von mehr als 11 000 Mark nicht mehr kritiklos hinzunehmende Motor/Getriebe-Kombination eingebrockt hatte, waren nicht mehr aufzuholen.

Schon mit einem durch beispielhafte Laufruhe glänzenden Triebwerk wie dem Vierzylinder-Boxer der Honda Gold Wing und deren Getriebe hätte es für BMW zum hauchdünnen Sieg gereicht. Der Honda hingegen, seit der Preissenkung vom Januar mit großem Abstand die billigste der vier Testmaschinen, reichte dieser Vorsprung nicht zum Platz an der Sonne. Vor allem erhebliche Kritik am Fahrwerk warf die Japanerin auf Platz drei zurück.

Wenn für die fünf Jahre alte Laverda 3C nur Platz vier blieb, dann spricht für eine bestimmte Spezies von Motorradfahrern dennoch nicht viel dagegen, die schöne Italienerin zu kaufen und mit ihr Freude und Fahrspaß zu erleben. Individualisten, die keinen Anspruch an Komfort stellen, werden mit dem Drilling aus Breganze viel Fahrfreude erleben.

Für dieses Jahr sind keine nennenswerten Neuheiten zu erwarten, die den hier getesteten großen Vier unter den Tausendern ihren Rang streitig machen könnten. Ob der eine Liter Hubraum die oberste Grenze bleiben wird, ist abzuwarten — Grenzen setzt einer weiteren Eskalation weniger die Technik als das Vermögen des Fahrers, mit solchen Kraftpaketen sinnvoll umzugehen. Ob die Karosse der BMW, der flüsternde Honda-Motor, die Linienführung der Laverda oder der bärenstarke Kawasaki-Motor die Beweggründe für eine Kaufentscheidung sind, ist für den potentiellen Käufer unwichtig: Die Beachtung durch seine Umwelt ist ihm sicher.

Franz-Josef Schermer

Die Testobjekte und ihre Bewertung: Beste Wertung 10 Punkte

Motor:	BMW R 100 RS	Honda GL 1000 Gold Wing	Kawasaki Z 1000	Laverda 1000-3C
Startwilligkeit	8	5	10	9
Laufruhe	7	10	8	5
Getriebebedienung	4	8	10	6
Getriebestufung	9	9	9	7
Endantrieb	8	9	7	5
Beschleunigung	7	9	10	8
Höchstgeschwindigkeit	8	8	10	9
Elastizität	9	8	10	7
Verbrauch	10	7	8	9
Wartungsfreundlichkeit	9	8	7	6
Summe:	79	81	89	70
Fahrwerk:				
Ansprechvermögen der Federelemente	10	8	8	6
Schluckvermögen der Federung	10	7	9	6
Bremsendosierung	9	7	8	7
Bremsenwirkung	9	5	9	9
Fadingfreiheit	9	5	9	9
Handlichkeit	7	8	9	6
Geradeauslauf	10	8	9	9
Kurvenwilligkeit	8	8	10	9
Kurvensoricherheit	9	5	10	10
Summe:	81	61	81	71
Ausstattung:				
Bedienungsarmaturen	8	8	8	7
Instrumentierung	7	10	8	8
Komfort für Fahrer	9	8	8	6
Komfort für Beifahrer	10	9	8	7
Verarbeitungsqualität	8	8	9	7
Aktionsradius	10	7	6	9
Summe:	52	50	47	44
Gesamtsumme:	212	192	217	185

Das Testteam: Ilse Reuter, Ludwig Braun, Peter Dzida, Peter Limmert, Franz-Josef Schermer, Rolf Seufferlein