

Vergleichstest BMW R 1100 RS,  
Ducati 900 SS, Laverda 650 Formula,  
Moto Guzzi 1100 Sport, Yamaha TRX 850



# Charakterköpfe

Vier europäische Charakterköpfe treffen erstmals auf ihren neuen japanischen Herausforderer – die Yamaha TRX 850



wassergekühlten Reihentwin und den Fünfventil-Zylinderköpfen kann die Guzzi nur bis 150 km/h in Schach halten. Dann zieht die Italienerin davon, wenn es sein muß 230 Stundenkilometer schnell. Die hochtechnisierte BMW R 1100 RS mit Vierventil-Boxermotor und Einspritzung hat erst recht keine Chance. Schon gar nicht unsere Test-BMW, mit 86 PS die schwächste je von uns gemessene 1100er RS.

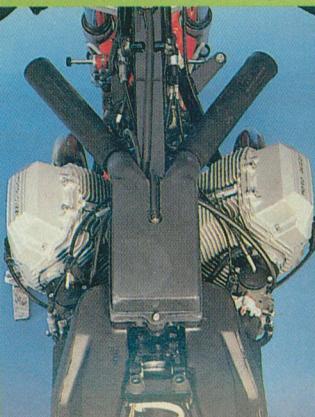
Echt tapfer hält sich die Laverda 650 Formula. Ihr luft-/ölgekühlter Reihentwin, der kleinste und deshalb trotz Vierventilköpfen und Einspritzung schwächste Motor des Testquintetts, begeistert mit seiner Drehfreude. Dank der hochtourigen Charakteristik schafft es die Laverda sogar, die Ducati 900 SS auf der Autobahn knapp abzuhängen. Der Ducati-V2 nämlich, im Gegensatz zur Guzzi längs eingebaut, hat seine Stärken trotz der drehzahlfesten, desmodromischen Ventilsteuerung eher im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Gleichsam

Foto: Herzog

**Guzzifahren**  
heißt früh brem-  
sen und viel  
Schwung durch  
die Kurve mit-  
nehmen

**Die niedrige und**  
langgestreckte  
Guzzi schafft mit  
ihren 91 PS satte  
230 km/h

**Hier schnorcheln**  
die Dell'Orto-  
Vergaser An-  
saugluft. Mitten-  
durch läuft das  
Rahmenrohr



nieren sie den Ruf ihres wirklich guten Motorrads. Denn der betagte, luftgekühlte V2-Zweiventiler, scharfgemacht mit hoher Verdichtung und teilergroßen 47er-Einlaßventilen, fährt locker mit im Feld der Twins. Selbst die Yamaha TRX 850 mit ihrem modernen,

aus dem Stand, schon bei knapp 3000/min, drückt er über 70 Nm Drehmoment, weshalb die 200 Kilogramm leichte Duc die besten Durchzugswerte schafft.

Damit ist grob umrissen, was die Twins an motorischer Dynamik besitzen. Bei einer

**O**nd, send'r z'frida mit der Guzzi?" fragte in allerbestem Hochschwäbisch ein Autofahrer die PS-Tester an der Tankstelle. Ja, warum sollten wir mit der Guzzi 1100 Sport nicht zufrieden sein? Leistung hat sie, Fahrwerk hat sie auch und seit 1100 Testkilometern läuft sie zuverlässig. „Ahal“ sprach er und meinte im Weggehen, er überlege sich nämlich, eine Guzzi zu kaufen.

Keine fünf Minuten später stand die Guzzi am Straßenrand, dampfend und total verölt, so gar kein Objekt der Käuferbegierde. Was war passiert? Die Ölleitung zum rechten Zylinderkopf war vom Anschluß gerutscht, Öl spritzte aus der losen Leitung auf Fahrer, Motorrad und Straße. Ende der Vorstellung, zum Glück ohne Sturz. Aber wenn die Guzzi-Erbauer die Qualität solcher Pfennigteile künftig nicht strenger überprüfen, rui-



**Die BMW bietet Bodenfreiheit satt. Entspannt nutzen lässt sie sich nicht – die Michelin A/M 89 X passen nicht optimal zu ihr**

**Neu am 96er-Modell sind die silbernen Farbtupfer am Verkleidungskiel und hinter den Zylindern. Neu ist der Vorderradkotflügel**



Vergleichsfahrt mit den fünf Zweizylindern wird aber ziemlich unwichtig, was sie leisten. Viel spannender ist es, herauszufinden, wie die Leistung rüberkommt. So gibt sich die BMW unentschlossen. Sie zieht kräftig an, hat zwischendrin einen spürbaren

Durchhänger, wird wieder energisch und lässt noch vor der 7000er-Marke erneut nach. Zur dezenten Boxer-Akustik und dem ausgezeichneten Fahrkomfort passt dieses „ja-nein-vielleicht doch-lieber nicht“-Getue des Motors überhaupt nicht. Da gäbe es nur ei-

nes: Leistung satt und zwar überall. Das kann mit fast 1100 Kubik doch nicht so schwer sein.

Trotz unterschiedlicher Bauarten sind sich die Ducati und die Yamaha in ihrer Charakteristik ziemlich ähnlich. Nicht unbedingt deshalb, weil

der TRX-Motor mit seinen 270 Grad Hubzapfenversatz im gleichen Rhythmus zündet wie der Ducati-Twin. Eher, weil beide spontan und sehr bereitwillig hochdrehen, wenn sie nur über 3000/min gehalten werden. Auf kurvenreichen Landstraßen beschleunigen

die Ducati und die Yamaha so munter aus den Ecken, daß ihre Fahrer stets auf die lockere Art schnellfahren können.

Da erfordert die Laverda schon mehr Einsatz und Schaltarbeit, denn unter 6000/min spielt sich nicht viel ab. Dafür schnalzt sie ab dieser Marke wie ein Rennmotor, untermauert von einem Fauchen, das sonst kein Zweizylinder zu Gehör bringt.

Auch die Guzzi mag hohe Drehzahlen. Erst bei 6000/min beißt sie so richtig zu. Wegen der riesigen Schwungmasse ihres Kurbeltriebs dreht sie

im Griff. Nur an das laute Klacken beim Schalten muß er sich noch gewöhnen. Wegen der trügen Schwungmasse machen die Zahnräder der Getriebe-Antriebswelle die Drehzahlsprünge beim Gangwechsel nicht ganz ohne Protest mit. Wenigstens rasten die Gänge exakt ein. Obgleich es keine zwingenden technischen Gründe dafür gibt, lassen sich auch die anderen vier Twins nicht gerade sonderlich leicht schalten.

Ziemlich gespannt waren wir auf das europäisierte Fahrwerk der TRX. Die im Sommer



**Wenn das Licht so schön über die Landschaft fällt, macht Fahren auch bei kühleren Temperaturen Spaß**

aber nicht so schnell hoch wie die Laverda. Zudem hat ihr Gasgriff einen solch großen Drehwinkel, daß der Fahrer auf dem Weg zum Vollgas nachfassen muß. Und zwar mit Kraft, denn die beiden Dell'Orto-Vergaser müssen gegen den Widerstand zweier strammer Schieberfedern aufgezogen werden.

Der Guzzi-Fahrer strebt deshalb nach einem gleichmäßigen Fahrstil. Wer lieber früh bremst, dafür aber mit viel Schwung in die Kurve und durch die Kurve fährt, hat schon fast alle ihre Eigenarten

getestete Japan-Version mit ihren weich abgestimmten Federelementen knautschte bei zügiger Fahrt doch etwas zu ausgeprägt herum. Davon ist dank härterer Gabelfedern und strafferer Dämpfung nichts mehr zu spüren. Mike Funke, PS-Schrauber und gelegentlich rückfälliger Ex-Rennfahrer, mutete der TRX gar eine 50 Runden-Daueraufgabe auf dem kleinen Kurs in Hockenheim zu, ohne daß die Federelemente sich überfordert zeigten.

Auf der Landstraße machen sie sowieso keine Pro-



- 01906 Burkau, Scheibe, 03 59 53/63 79  
 01968 Senftenberg, Inter PS, 03 0573/28 41  
 02826 Görlitz, Brüß, 03 58 81/31 61 55  
 03249 Sonnewalde, Krahl & Kroschel, 03 53 23/6 04 84  
 04774 Olganitz, Engel, 03 43 63/5 13 20  
 06193 Halle Teicha, Rascha's Motorradtechnik,  
 03 46 06/2 02 33  
 06333 Hettstedt, Moto Shop Hettstedt, 03 34 76/81 00 87  
 06786 Wörlitz/Dessau, Dietrich, 03 49 05/2 03 58  
 06901 Kemberg, Knoblauch, 03 49 21/2 12 90  
 07407 Rudolstadt, Werner, 03 36 72/41 03 29  
 07778 Altengörrn/Jena, Bikerscheune, 03 64 25/5 04 50  
 07980 Berga, Ludwig, 03 66 23/2 51 40  
 08056 Zwickau, Reber + Gerisch, 03 75/2 34 19  
 08138 Niedermülsen, Kranz, 01 71/3 30 78 83  
 08294 Lößnitz, Bernhardt, 03 37 71/3 35 19  
 09127 Chemnitz, Köhle, 03 71/74 11 52  
 09306 Rochlitz, Feist, 03 37 37/4 09 30  
 09405 Zschopau, Sturm, 03 37 25/8 25 19  
 13595 Berlin, Ziemann, 03 30/3 31 52 07  
 14929 Treuenbrietzen, Neumann, 03 37 48/7 02 51  
 14974 Ludwigsfelde, Tepper, 03 33 78/80 34 27  
 15848 Görsdorf/Beeskow, Wunderlich, 03 33 66/2 31 54  
 16789 Fürstenberg, Kuhlow, 03 30 93/3 85 28  
 16866 Kyritz, Motorradshop Kyritz, 03 39 71/5 31 33  
 17291 Prenzlau, Kunkel, 03 39 84/80 26 80  
 18069 Rostock, R + M, 03 81/8 00 34 19  
 19243 Wittenburg, Domian, 03 88 52/5 23 26  
 22419 Hamburg, Melahn, 04 40/5 33 23 20  
 22769 Hamburg, Shimada, 04 40/4 39 91 91  
 23758 Karlshof, Bert v. Zitzewitz, 04 45 28/4 43  
 24113 Kiel, Wimi, 04 31/64 15 75  
 25980 Tinnum/Sylt, Christiansen, 04 46 51/2 61 44  
 27616 Bokel, HJN, Motorradtuning, 04 47 48/38 53  
 27721 Ritterhude, Rad & Krad Zweiradcenter,  
 04 21/6 36 63 66  
 27755 Delmenhorst, Heuermann, 04 42 21/97 60-0  
 29614 Soltau, Meine, 05 11/86 53 39  
 30880 Laatzen, Knoke, 05 11/86 53 39  
 31180 Giesen/Hildesheim, Bräuer, 05 12/21/6 2743  
 32602 Vlotho, Niewald, 05 57 33/63 40  
 33100 Paderborn, Burgdorf, 05 52 51/5 55 35  
 33100 Paderborn, Wimo Racing, 05 52 51/6 62 62  
 33739 Bielefeld/Jöllenbeck, Bergo's Enduro Parts,  
 05 02 56/7 03 73  
 34121 Kassel, Happel, 05 61/2 37 09  
 35091 Colbe, Schneider, 06 44/21/8 48 86  
 35390 Gießen, PaRi Moto, 06 41/7 95 11  
 35649 Bischoff, PaRi Moto, 06 44/44/83 93  
 36251 Ludwigslust-Meckbach, Siebert, 06 66 21/7 23 46  
 37603 Holzminden, Lück, 05 51/56 37  
 38112 Braunschweig, HCN, 05 31/31 31 36  
 38486 Klotze, Jürgens, 03 09/22 51  
 38518 Gifhorn-Gamsen, Gifhorn-Gamsen,  
 05 53 71/5 57 71  
 38899 Hasselfelde, MR Technik Markt, 03 94 59/7 13 68  
 39288 Burg, Heiz, 03 39 21/98 26 15  
 39307 Genthin, Greiner, 03 39 33/20 89  
 39435 Schneidlingen, Kunze, 03 92 67/2 57  
 40223 Düsseldorf, KTM-Sommer, 02 11/7 33 74 56  
 47137 Duisburg, Sommer, 02 03/43 28 58  
 47589 Uedem, Wieler, 02 28 61/61 51  
 48308 Senden, Sommer-Münster, 02 05 97/62 74  
 48691 Vreden, Abbing, 02 25 64/3 28 39  
 49688 Lastrup, Ebbens, 04 44 72/12 59  
 50389 Wesseling, Goetz, 02 22 36/8 17 56  
 51709 Marienheide, Weber, 02 22 61/2 67 33  
 52078 Aachen, Jacobs, 02 41/5 70 91  
 53757 St. Augustin, Dudziak, 02 22 41/2 99 88  
 53879 Euskirchen, Naß, 02 22 51/5 16 43  
 55411 Bingen-Gaulsheim, Jäger, 06 21/1 46 24



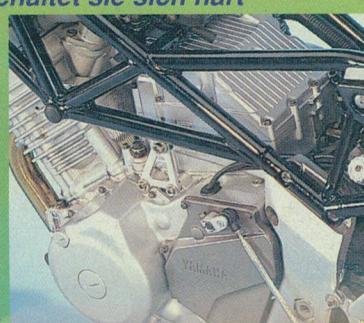
**Ich fahre TRX,  
die ist leicht und  
stark und bis zur  
nächsten Kurve  
kriege ich das  
Vorderrad schon  
wieder runter**

bleme. Weil die TRX vorne aber ziemlich leicht ist (Gewichtsverteilung 101 zu 111 Kilogramm), sollten die Gabelfedern für schnelle Autobahnfahrten nur wenig vorgespannt werden. Hohes Tempo entlastet die Front nämlich zusätzlich, die Gabel federt fast ganz aus und führt auf Bodenwellen nicht mehr ganz spurstabil.

Obwohl die Guzzi noch hecklastiger ist als die Yamaha, läuft sie auch bei Höchstgeschwindigkeit sauber gera-

**Von der Airbox  
bis zum Brenn-  
raum geht's bei  
der TRX gerade-  
wegs bergab.  
Hinter den Zylin-  
dern findet das  
Ölreservoir Platz**

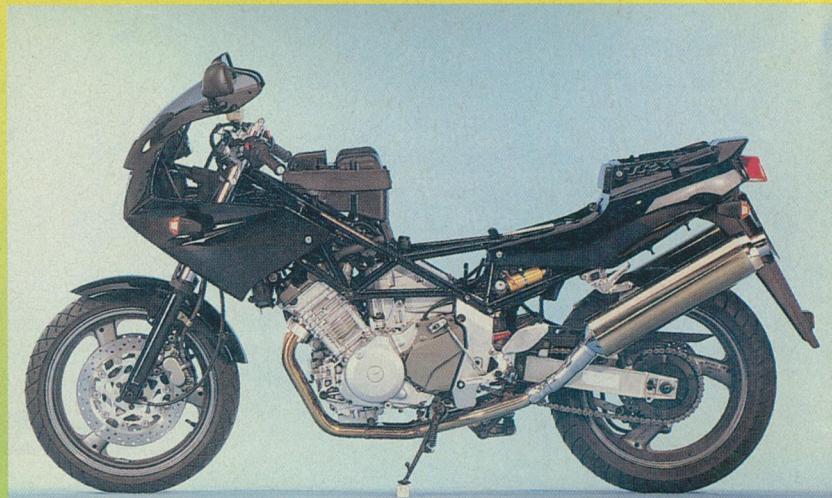
**Das sieht mich an: TRX-  
Cockpit. Das ragt her-  
aus: TRX-Lichtmaschi-  
ne. Trotz des Gestänges  
schaltet sie sich hart**



letzten Jahr getestete und mit Pirelli MTR 03/04 bereifte 1100 Sport lag jedenfalls deutlich ruhiger.

Verglichen mit der Laverda 650 Sport wurde die neue 650 Formula erfolgreich abgerüstet. Mit einem fünf statt fünfeinhalb Zoll breiten Hinterrad und einem 160er-Reifen fährt sie deutlich handlicher und homogener als ihr Vorgänger.

Und weil die Pirellis nicht nur ohne zu Kippeln in Schräglage gehen, sondern auch ausgezeichnet haften, wurde die Laverda in diesem Test zum meistgeliebten Landstraßen-Motorrad. Die White Power-Federelemente überzeugen nicht nur mit ihrem feinfühligen Ansprechverhalten, sie lassen sich auch über einen weiten Bereich verstetzen und so den unterschiedlichsten Anforderungen anpassen. Nur die Schräglagfreiheit der Laverda ist etwas knapp bemessen. Sie setzt auf der Verkleidung und dem Halter des Seitenständers auf. Wenn das Heck ein paar Zentimeter höher stünde, könnte



deaus. Ihr Problem liegt eher in langgezogenen Kurven, wo sie auf Bodenwellen mit deutlichen Aufstellimpulsen reagiert. Wahrscheinlich geht diese Eigenart auf das Konto des Michelin TX 23 Hi-Sport-Hinterrifens, der zwar viel Grip bietet, in der Flanke aber etwas weich geraten ist. Die im

sie noch schräger um die Ecken fegen. Und das Handling würde nebenbei noch leichter.

Wie Kollege Holzer erst kürzlich beim Tune-Up festgestellt hat, würde ein angehobenes Heck auch der Ducati 900 SS gut tun. Zum einen, weil die Duc gerne auf den Krümmern



aufsetzt, zum anderen, weil sie sich noch agiler einlenken ließe. Immerhin ließ sich die Duc mit den diesmal montierten Michelin TX 15/25 schon spürbar frecher in Schräglage werfen als mit den A/M 89 X aus gleichem Haus.

Mit diesen Reifen plagte sich diesmal die BMW. Die

kantige Kontur der Michelin A/M 89 X verursacht ein ebenso kantiges Fahrgefühl. Nur ungern geht die BMW in Schräglage, um dann, wenn der Fahrer sie in die Kurve gezwungen hat, plötzlich noch weiter abzukippen. Das wird zwar nie gefährlich, die Testfahrer konnten sich auch

*Tiptop die neuen Michelin Hi-Sports. Das Krümmerkreuz schwebt aber stets drohend über dem Asphalt*

*Der Tank lässt sich für Wartungsarbeiten hochklappen. Die Duc ist die Leichteste der fünf Zweizylinder*

*Keine Angst, Öl darf heißer werden als Wasser. Das Öltachometer ist eine willkommene Warmfahrhilfe*



durchaus an dieses Verhalten gewöhnen. Aber mit Bridgestone BT 50 oder BT 53 würde eben alles leichter und entspannter von der Hand gehen. Das haben schon zig andere R 1100 RS bewiesen.

Dafür ist die BMW unter den fünf den perfekten Paralleläufen. Ganz ordentlich für das Fahren zu zweit taugt auch die Ducati. Die anderen üben sich in abgestuften Graden des Beifahrerquälens. Einzigartig ist auch der geregelte Katalysator, den die BMW serienmäßig besitzt und der allein schon rund 1000 Mark des Preisunterschieds zwischen ihr und der knapp 19 000 Mark teuren Ducati ausmacht.

Obwohl sie nicht am wenigsten kostet, ist aber die Laverda das eigentliche Schnäppchen dieses Vergleichs: Einen so sauber geschweißten Rahmen und solch hochwertige Anbauteile wie White Power-Federele-



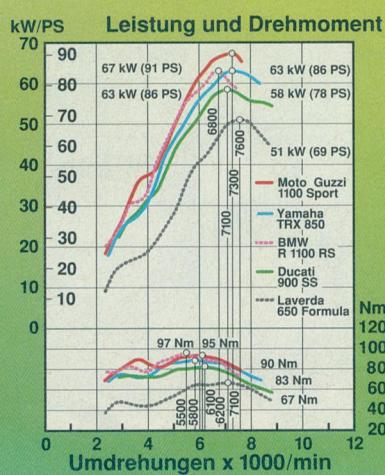
Die Laverda bietet feinste Verarbeitung und edle Teile: Federelemente von White Power, Gußscheiben von Brembo und einen Alutank unter der Sitzbank

mente, Brembo-Gußscheiben oder den Radialbremszylinder der gleichen Marke findet man sonst nicht an Motorrädern, die knapp über 17 000 Mark kosten. Wenn sie nur einen kräftigeren Motor hätte, könnte die 650 Formula locker auf einen Podestplatz fahren. Aber dafür fehlt ihr einfach eine Portion Hubraum.

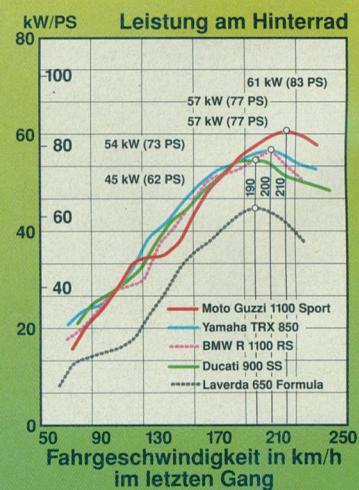
### Fazit

Ihr kräftiger Motor und das gute Fahrwerk bringen die Yamaha TRX 850 knapp vor die sportliche, aber langsame und teuere Ducati 900 SS. Dritte wird die Moto Guzzi 1100 Sport, die uns viel Spaß, aber auch Ärger machte. Die BMW R 1100 RS litt an einem ungewöhnlich schwachen Motor und einer schlechten Bereifung. Auf die quirliche, preisgünstige, aber durch den hubraum-schwächsten Motor gehandicapte Laverda 650 Formula konnte die BMW da nur einen mageren Punkt gutmachen.

Ralf Schneider



Aus ihrem luftgekühlten Zweizylinder-Zwei-ventilmotor pressen die Guzzi-Ingenieure satte 91 PS. Die BMW verblaßt dagegen regelrecht. Die Yamaha leistet mit 850 cm<sup>3</sup> genausoviel und fährt dem Boxer auf und davon. Der kleinste Motor im Vergleich, der 650er Laverda-Twin, schlägt sich tapfer



## **So wertet PS: Vergleichstest Zweizylinder-Sportler**

Kriterium	Modell	BMW R 1100 RS	Ducati 900 SS	Laverda 650 Formula	Moto Guzzi 1100 Sport	Yamaha TRX 850	Kriterium	Modell	BMW R 1100 RS	Ducati 900 SS	Laverda 650 Formula	Moto Guzzi 1100 Sport	Yamaha TRX 850
		7	8	6	8	9			6	8	4	7	7
Beschleunigung		9	8	8	10	10	Durchzug		8	8	7	8	7
Höchstgeschwindigkeit		8	9	8	8	9	Laufruhe		9	9	8	9	8
Leistungscharakteristik		10	10	10	8	9	Verstellmöglichkeiten Federelemente		10	9	8	9	9
Getriebeabstufung		8	7	7	6	8	Sitzposition und Sitzkomfort		8	6	7	6	6
Getriebetätigung		7	10	9	8	9	Soziustauglichkeit		9	8	8	8	8
Gewicht		8	9	10	9	10	Windschutz		9	8	8	8	8
Handlichkeit bei niedrigem Tempo		8	9	10	9	10	Verbrauch		6	9	8	8	9
Handlichkeit bei hohem Tempo		9	9	10	9	10	Reichweite		10	9	7	9	9
Hochgeschwindigkeitsstabilität		9	9	9	8	9	Verarbeitungsqualität		8	10	8	10	10
Kurvenstabilität		8	10	9	9	9	Preis		5	7	8	7	9
Abstimmung Vorderradfederung		9	9	8	9	9	Gesamtwertung Alltagstauglichkeit		78	83	75	79	82
Abstimmung Hinterradfederung		9	9	9	9	9	<b>Gesamtpunktzahl (maximal 250)</b>		<b>208</b>	<b>215</b>	<b>207</b>	<b>209</b>	<b>218</b>
Bodenfreiheit		10	8	10	9	9	<b>Plazierung</b>		<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
Bremswirkung		10	8	10	10	8							
Bremsdosierung		130	132	132	130	136							
<b>Gesamtwertung sportliches Fahren</b>													

## Datenspiegel

	<b>BMW R 1100 RS</b>	<b>Ducati 900 SS</b>	<b>Laverda 650 Formula</b>	<b>Moto Guzzi 1100 Sport</b>	<b>Yamaha TRX 850</b>
<b>MOTOR</b>					
Bauart/Zylinderzahl	Viertakt-Boxer/2	Viertakt-V/2	Viertakt-Reihe/2	Viertakt-V/2	Viertakt-Reihe/2
Leistung, Werksangabe	66 kW (90 PS) bei 7250/min	59 kW (80 PS) bei 7000/min	52 kW (70 PS) bei 8000/min	66 kW (90 PS) bei 7800/min	61 kW (83 PS) bei 7500/min
Drehmoment, Werksangabe	95 Nm bei 5500/min	84 Nm bei 6400/min	60 Nm bei 7000/min	96 Nm bei 6000/min	87,3 Nm bei 6000/min
Bohrung/Hub	99/70,5 mm	92/68 mm	78,5/69 mm	92/80 mm	89,5/67,5 mm
Hubraum	1085 cm <sup>3</sup>	904 cm <sup>3</sup>	668 cm <sup>3</sup>	1064 cm <sup>3</sup>	849 cm <sup>3</sup>
Verdichtung	10,7 : 1	9,2 : 1	9 : 1	10,5 : 1	10,5 : 1
Ventile pro Zylinder	4	2	4	2	5
<b>GEMISCHBILDUNG</b>					
Hersteller/Anzahl	Bosch	Mikuni/2	Weber-Marelli	Dell'Orto/2	Mikuni/2
Bauart	Saugrohreinspritzung	Gleichdruckvergaser	Saugrohreinspritzung	Rundscheibenvergaser	Gleichdruckvergaser
Durchl $\ddot{a}$ ß	47 mm	38 mm	40 mm	40 mm	38 mm
<b>KRAFTÜBERTRAGUNG</b>					
Kupplung/Bet $\ddot{a}$ tigung	Einscheiben-Trocken/ mechanisch	Mehrscheiben-Trocken/ hydraulisch	Mehrscheiben-Ölbad/ hydraulisch	Zweischeiben-Trocken/ mechanisch	Mehrscheiben-Ölbad/ mechanisch
Ubersetzung primär/sek.	1 / 2,81	2 / 2,47	2,655 / 2,500	1,35 / 4,13	1,718 / 2,294
Gangstufen	4,16/2,91/2,13/1,74/1,45	2,47/1,76/1,35/ 1,09/0,96/0,86	2,167/1,478/1,111/ 0,900/0,781/0,676	1,81/1,25/1,00/0,83/0,73	2,57/1,85/1,43/1,17/1,04
<b>FAHRWERK</b>					
Rahmenbauart	Stahl-Gitterrohrrahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen	Leichtmetall-Brückengerahmen	Stahl-Zentralrohrrahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen
Federweg vorne/hinten	120/135 mm	120/125 mm	120/100 mm	130/62,5 mm	120/130 mm
Gabelrohrdurchmesser	35 mm	41 mm	40 mm	41 mm	41 mm
Nachlauf	111 mm	103 mm	103 mm	102 mm	97 mm
Lenkkopfwinkel	65,9 Grad	65 Grad	64 Grad	64 Grad	65 Grad
Radstand	1473 mm	1415 mm	1375 mm	1495 mm	1435 mm
<b>RÄDER UND BREMSEN</b>					
Räder	Dreispeichen- Leichtmetallräder	Dreispeichen- Leichtmetallräder	Dreispeichen- Leichtmetallräder	Sechsspeichen- Leichtmetallräder	Dreispeichen- Leichtmetallräder
Felgengröße vorne/hinten	3,50 x 17/4,50 x 18	3,50 x 17/5,50 x 17	3,50 x 17/5,00 x 17	3,50 x 17/4,50 x 18	3,50 x 17/5,00 x 17
Bremse vorn	Doppelscheibe schwimmend, Vierkolben-Festsättel	Doppelscheibe schwimmend, Vierkolben-Festsättel	Doppelscheibe schwimmend, Vierkolben-Festsättel	Doppelscheibe schwimmend, Vierkolben-Festsättel	Doppelscheibe schwimmend, Vierkolben-Festsättel
Bremse hinten	Einscheibe, Doppelkolben-Schwimmsattel	Einscheibe, Doppelkolben-Festsättel	Einscheibe, Doppelkolben-Festsättel	Einscheibe, Doppelkolben-Festsättel	Einscheibe, Doppelkolben-Schwimmsattel
Bremsendurchmesser vorn/hinten	305/285 mm	320/245 mm	320/245 mm	320/260 mm	298/245 mm
<b>REIFEN</b>					
Serien-Typ	Michelin A/M 89 X	Michelin TX 15/25 Hi-Sport	Pirelli Dragon MTR 01/02	Michelin TX 11/23 Hi-Sport	Michelin Macadam M 90 X
Größe vorn	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17	120/60 ZR 17	120/70 ZR 17	120/60 ZR 17
Größe hinten	160/60 ZR 18	170/60 ZR 17	160/60 ZR 17	160/60 ZR 18	160/60 ZR 17
<b>ABMESSUNGEN</b>					
Länge/Breite/Höhe	2175/920/1286 mm	2030/730/1125 mm	2000/700/1120 mm	2070/705/1155 mm	2160/700/1155 mm
Sitzhöhe	780/800/820 mm	780 mm	780 mm	820 mm	790 mm
Lenkerbreite	738mm	670 mm	640 mm	635 mm	660 mm
<b>GEWICHTE/FÜLLMENGEN</b>					
Fahrerfertig, vollgetankt	255 kg	200 kg	207 kg	230 kg	212 kg
Radlast vorn/hinten	133/122 kg	99/101 kg	100/107 kg	105/125 kg	101/111 kg
Zul. Gesamtgewicht	450 kg	400 kg	400 kg	440 kg	420 kg
Zuladung	195 kg	200 kg	193 kg	210 kg	208 kg
Tankinhalt/Reserve	23/- Liter	17,5/4 Liter	16/3 Liter	19/3 Liter	18/3 Liter
Kraftstoffart	Super bleifrei	Super bleifrei	Super bleifrei	Super bleifrei	Normal bleifrei
<b>MESSWERTE</b>					
Max. Hinterradleistung im letzten Gang	57 kW (77 PS) bei 200 km/h	54 kW (73 PS) bei 190 km/h	45 kW (61 PS) bei 190 km/h	61 kW (83 PS) bei 210 km/h	57 kW (77 PS) bei 200 km/h
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h	207 km/h	209 km/h	230 km/h	226 km/h
Beschleunigung 0 auf 50 km/h	1,9 s	1,6 s	1,9 s	2,1 s	1,7 s
0 auf 100 km/h	4,3 s	3,8 s	4,3 s	4,4 s	3,8 s
0 auf 150 km/h	8,8 s	8,0 s	9,1 s	8,0 s	7,5 s
0 auf 200 km/h	19,1 s	20,4 s	24,2 s	15,0 s	17,0 s
Durchzug im letzten Gang					
50 auf 100 km/h	7,6 s	7,4 s	11,2 s	7,8 s	7,8 s
100 auf 150 km/h	9,4 s	8,4 s	14,7 s	8,5 s	8,5 s
Testverbrauch	7,6 Liter/100 km	6,1 Liter/100 km	6,7 Liter/100 km	6,6 Liter/100 km	6,4 Liter/100 km
Theoretische Reichweite	302 km	286 km	238 km	288 km	281 km
<b>PREIS</b>	21 470 DM (Grundpreis), Testmaschine mit ABS, Kofferhaltern, Heizgriffen und Vollverkleidung 25 171 Mark	18 865 DM	17 340 DM	18 205 DM	15 690 DM
<b>IMPORTEUR/HERSTELLER</b>	BMW Motorrad GmbH, 80788 München	DNL Motorrad GmbH, 50226 Frechen	März-Motorradhandel, 76275 Ettlingen	A+G Motorrad Vertrieb GmbH, 33649 Bielefeld	Mitsui Maschinen GmbH, 41460 Neuss