

Die drei Tenöre

Drei Gewichtsklassen, drei Antriebskonzepte - ein Ziel:
Möglichst schnell zum Ende des Regenbogens zu gelangen.
BMW K 1200 LT, Honda Pan-European und Yamaha FJR
1300 - Wer kann was am Besten ?

In diesem Vergleich treten nicht einfach drei verschiedene Motorräder gegeneinander an. Es ist auch ein Wettstreit der Philosophien, der ganz individuellen Balance aus Vortrieb und Gewicht, aus Luxus und Dynamik.

Mit 390 Kilogramm Leergewicht markiert die BMW K 1200 LT den oberen Rand dessen, was sich ohne Stützräder noch beherrschen lässt. Monumentale Frontsilhouette und Heckansicht im Schrankwandformat sind ihre Markenzeichen. Das Design indessen hat durchaus moderne Elemente, ist aber irgendwie auch gutbürgerlich und kreuzbrav.

Das kann man von der neuaufgelegten Honda Pan-European wirklich nicht behaupten. Der breit gezogene Multirefektor-Scheinwerfer schaut geradezu diabolisch aus der Kunststoffwäsche. Klarer Fall, die Pan wäre Batmans erste Wahl. Mit 325 Kilogramm ist auch die Honda keineswegs zierlich, aber der Superheld aus Gotham City hat schließlich genug Muckis.

Fast spartanisch dann der Auftritt der Yamaha FJR 1300. Die schmale Frontansicht und gerade mal 270 Kilo Leergewicht zeigen klar in Richtung Sport und Kurvenspaß. Kein überfrachteter Luxusliner, sondern eine funktionelle Fahrmaschine.

DIE MOTOREN

Manchmal ist das Leben ungerecht. Der mit Abstand schwerste Kandidat dieses Vergleichs muss mit dem schwächsten Motor auskommen. Aus 1171 Kubik werden 73 Kilowatt geschöpft, so attestiert es der Dynojet Prüfstand der BMW. Angesichts der gewaltigen Stirnfläche und der nicht zu ignorierenden 390 Kilo ergibt sich eine nur bescheidene Fahrdynamik. Null auf Hundert km/h in 4,5 Sekunden reißen niemanden vom Hocker, auch die achtbaren 119 Newtonmeter maximales Drehmoment versickern irgendwo zwischen langer Gesamtübersetzung und Massenträgheit.

Besser in Form zeigt sich der neuentwickelte V4 der Honda. Sein Hubraumplus von 90 Kubik zur BMW verwandelt er in einen deutlichen Leistungsvorsprung: 87 kW ermittelten wir an der Kurbelwelle, das Drehmoment fällt mit 121 Newtonmeter nicht ganz so üppig aus. Auf alle Fälle reicht es, die BMW in Sachen Fahrleistungen gehörig einzuseifen.

Unbestrittener Speed-King ist natürlich die Yamaha. Kernige 104 Kilowatt sorgen für Fahrleistungen auf Supersportniveau: 3,0 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h sprechen für sich. Nun ist das gnadenlose Gasaufreißen hart am Rande des roten Bereichs nicht das Wichtigste im Tourerleben.

Souveränität und Druck aus der Mitte sind gefragt. Und tatsächlich kann die Honda in der Durchzugsmessung trotz wenig beeindruckender Eckwerte für Gewicht, Leistung und Drehmoment erstaunlich gut mithalten, während die füllige BMW die rote Laterne trägt.

Dazu zunächst etwas Theorie: BMW und Yamaha werden von Vierzylinder Reihenmotoren befeuert.

Typisch BMW ist die Anordnung mit längs liegender Kurbelwelle. Prinzipieller Nachteil dieser Bauform ist das Rückdrehmoment der Schwungmassen, ein Effekt, der freilich bei der Gesamtmasse der K 1200 LT kaum noch zum Tragen kommt. Vorteil der längs liegenden Kurbelwelle ist, dass die Kraft direkt an den Kardan weitergeleitet werden kann, eine schwere - und leistungsfressende Umlenkung entfällt. Freilich kann die FJR mit ihrer quer montierten Kurbelwelle weder über Leistungsmangel noch Gewichtsprobleme klagen. Auch der Honda-V4 ist längs eingebaut, bezüglich Rückdrehmoment gilt das Gleiche wie bei der K 1200 LT.

Klarer Sieger der Motorenwertung ist die Yamaha. Höchste Laufkultur und überlegene Leistungsabgabe sichern ihr diesen Titel. Das schon etwas in die Jahre gekommene BMW-Aggregat müht sich redlich, lange Übersetzung und hohe Fahrzeugmasse verhindern aber ein besseres Abschneiden.

Auch das gewöhnungsbedürftige Getriebe mag nicht jedem gefallen. Die meisten Sympathiepunkte greift der Honda-Motor ab. Der V4 läuft nicht ganz so weich wie die Reihen-Konkurrenz, kribbelt dafür angenehm und hängt mustergültig am Gas. Die perfekte Getriebeabstufung tut das ihre, die Pan deutlich dynamischer durchs Land zu scheuchen, als die technischen Eckwerte es erwarten lassen. Kostverächter sind die Top-Tourer alle nicht. Rund 6,5 Liter werden im Durchschnitt per Einspritzdüse abgefackelt, bei voller Fahrt bewegt sich der Konsum zwischen 10,4 Liter (Yamaha) und 13,7 Liter (Honda). Da kann auch der bei allen drei Probanden serienmäßige G-Kat nicht wirklich trösten. Immerhin sichern Tankvolumina von 25 Liter (BMW, Yamaha) und 29 Liter (Honda) standesgemäße Reichweiten.

FAHRWERK & BREMSEN

Es wäre sicherlich übertrieben, bei diesen Tourern von Leichtbau zu reden, aber immerhin bestehen alle drei Rahmen aus Aluminium. Die radikalste Konstruktion verbirgt sich unter dem ausladenden Plastikkleid der BMW. Cruiserverdächtige 1633 Millimeter liegen die Radachsen auseinander, vorne bemüht sich die Telelever Gabel sehr erfolgreich um den Bremsnickausgleich, hinten wirkt die Paralever-Einarmschwinge den Kardan Momenten entgegen. Dazu noch servounterstützte Integralbremse und ABS - was Fahrwerk und Verzögerung angeht, ist die K 1200 LT ziemlich nahe am Automobil.

Auch die Honda kommt mit Kombibremse und ABS daher, das Chassis ist aber konventioneller gestrickt, der Radstand mit 1490 Millimetern der kürzeste im Test.

Die Yamaha schließlich verfügt als Einzige nicht über ABS, ihre Bremsanlage hat sich bereits im Supersportler R1 bewährt.

Wie nicht anders zu erwarten, ist die BMW kein Handlingwunder. Hat man auf der K erst mal die kritische Marke von 30 km/h überschritten, lässt sie sich ganz gut lenken. Aber alles, was darunter passiert, hält teilweise böse Überraschungen bereit. Wenden auf der Straße fordert den ganzen Mann. Und wenn dem die Puste ausgeht, hilft allenfalls noch die elektrische Rückfahrlilfe. Auch enge Serpentinien und sogar gewendelte Tiefgaragenauffahrten stellen den K 1200 LT-Lenker vor echte Herausforderungen.

Richtig unangenehm wird es dann auf unbefestigtem Untergrund, nasses Gras etwa oder ein schräg am Hang anliegender Schotterweg. In dieser Gewichtsklasse hat man nur eine Chance:

Die BMW muss immer exakt im Gleichgewicht bleiben. Die schräge Maschine mit dem Fuß abzustützen, gelingt nur in den seltensten Fällen. Wohl auch deshalb verbergen sich unter den seitlich abstehenden Kunststoffflossen solide Metallbügel, die bei einem Umfaller das Schlimmste verhindern sollen.

Über ähnliche Sturzpolster verfügt auch die füllige Honda. Sie ist 65 Kilo leichter als die BMW, entsprechend einfacher ist der Umgang mit ihr. Aber die verbleibenden sechseinhalb Zentner können immer noch sehr eigenwillig sein. Entscheidender Vorteil ist aber, dass die Pan bereits bei Schritttempo gut kontrollierbar bleibt.

Geradezu ein leichtes Mädchen ist dagegen die Yamaha. Mit „nur“ 270 Kilo bietet sie genau die Handlichkeit, die man von einem großen Sporttourer erwarten darf.

Auf gut ausgebauten Landstraßen servieren die drei Kandidaten ein jeweils völlig unterschiedliches Fahrverhalten. Auf der BMW schwebt es sich wie in einer Luxuslimousine. Das Eigenleben von Rädern und Reifen ist vom Rest der Maschine weitgehend entkoppelt, die Rückmeldung gleich Null. Je nach Geschmack mag man das als äußersten Luxus oder als schwammiges Gefühl empfinden.

Völlig konträr dazu das Fahrerlebnis auf der Yamaha. Sehr konkret und mit sauberer Ansage zu Grenzbereich und Bodenbeschaffenheit kommen sehr schnell sportliche Ambitionen zum Tragen.

Und die große Honda liegt zwischen ihren Mitbewerbern irgendwo in der Mitte. Besondere Beachtung verdienen die Bremsanlagen. Die FJR verzögert in bekannter Sportmanier mit den Vierkolbensätteln der R1.

Die BMW setzt dagegen ganz auf High-Tech mit Servo, Integralbremse und ABS. Das ABS ist unbedingt sinnvoll, löst aber im Falle der K1200 LT zumindest im Trockenen einen Hauch zu früh aus. Dank des vollintegralen Systems spielt es keine Rolle, ob am Handhebel gezogen oder die Fußbremse getreten wird - die Bremskraft wird automatisch nach Bedarf auf die vorderen und hinteren Stopper verteilt. Weniger überzeugend ist dagegen die Bremskraftverstärkung per Hydropumpe.

Der erst nach dem Druck auf den Hebel anlaufende Elektromotor sorgt für verzögertes Ansprechverhalten. Deshalb wird auf der K häufig weit stärker als gewollt gebremst. Speziell der Fußbremshebel ist mit klobigem Schuhwerk kaum zu dosieren.

Wesentlich angenehmer arbeitet da die Honda-Bremse. Das ABS regelt feinfühlicher und greift weicher ein. Zudem ist der Honda-Bremse der auf der BMW bemäkelte Effekt völlig fremd, dass die Bremse beim harten Anbremsen von selbst aufmacht, noch bevor der Reifen wimmert. Die Aufteilung der Bremskräfte zwischen beiden Rädern funktioniert recht gut. Wie üblich wird auf trockenem Asphalt mit Priorität „vorne“ gebremst, auf schlüpfrigem Untergrund und schwierigen Bedingungen sollte dann besser der Fußbremshebel zum Einsatz kommen.

SPORT & REISE

Man merkt es der BMW deutlich an, dass sie vorrangig für den US-Markt konzipiert wurde. Im Lande der schnurgeraden Highways und hub-schrauberüberwachten Speedlimits gelten andere Prioritäten. Da stört es auch kaum, dass die K jenseits der 190er Marke einiges an Fahrstabilität einbüßt oder schwierig zu rangieren ist - in den USA sind die Parkplätze nun mal größer. Was die BMW dann aber ganz hervorragend kann, ist mit Tempo 140 stundenlang und ermüdungsfrei über die Autobahn gleiten.

Wer diese Tugend in seinem persönlichen Anforderungsprofil auf Platz eins gesetzt hat, der kommt um die K1200 LT kaum herum.

Eher den Bedürfnissen unseres Marktes angepasst scheint die Honda. Schließlich war es das konkrete Entwicklungsziel, neben der monumentalen Gold Wing für den US-Markt einen europäischen Tourer auf die Räder zu stellen, eben die Pan European. Auf der Autobahn schlägt sie sich kaum schlechter als die BMW, kann aber auf der Landstraße und sogar im Stadtverkehr deutlich mehr überzeugen. Auch die Pan liegt bei Topspeed nicht völlig stabil, Besserung lässt sich mit heruntergefahrener Scheibe und abgenommenen Koffern erzielen. Bei sportlicher Gangart kann sie sich recht lange an die FJR kletten. Erst wenn die Yamaha wirklich gedroschen wird, hat die Honda keine Chance mehr. Mit diesem Mix kassiert die Pan European auf alle Fälle den Vielseitigkeitspokal.

Und die Yamaha steht so ein bisschen außen vor. Ihr Sportlerherz kann und will Leistung bringen. Das sehr konkrete Fahrwerk wird durch sehr sensibel ansprechende Federelemente vor sportlicher Härte verschont, eine Sänfte ist die FJR natürlich trotzdem nicht.

FAZIT

Zum genussvollen Reisen auch zu zweit und mit Gepäck taugen alle drei Kandidaten.

Die mächtige BMW K1200 LT hat den gewaltigsten Auftritt, und alleine das mag für viele kaufentscheidend sein. Doch im täglichen Umgang wirkt sie ein wenig wie Gulliver im Land der Zwerge.

Die Honda gibt sich dagegen weniger kräftezehrend und deutlich kurvenwilliger, ihre Reisequalitäten sind denen der BMW aber ebenbürtig.

In einer ganz anderen Liga spielt dann die Yamaha FJR 1300. Sie ist der richtige Begleiter für Leute, die ihre Kilometer nicht nur auf der großen Urlaubsreise sammeln, sondern gerne am Wochenende über die Landstraßen der Umgebung strolchen.