

LOST IN PARADISE



SUZUKI V-Strom 1000

TRIUMPH Tiger

Auf den verschlungenen Strecken Sardinien musste die Reise-Enduro-Elite beweisen, zu was die aktuellen Dickschiffe fähig sind. Aus dem angedachten Urlaubstrip wurde ein ausgewachsenes Abenteuer.

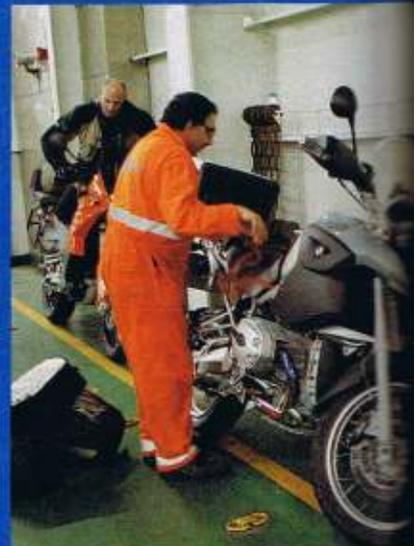




Von Rolf Henniges;
Fotos: Jörg Künstle, Aurnhammer (2)

Verbockt! Wer's war, spielt keine Rolle mehr. Fünf Menschen, mehr als fünf Möglichkeiten, eine Anreise wie Kaugummi zu ziehen. Durch Pausenzigaretten, Konfirmandenblasen, verlesene Karten, verlorene Autobahngebühr-Quittung, abgebrochene Visiere, Stechfliegen im Helm, endlose Telefonate... Es ist 20.45 Uhr, und wir, die MOTORRAD-Testcrew, irren durch Livorno, suchen verzweifelt den Hafen, in dem die Fähre ablegt, die uns über Nacht nach Sardinien bringen soll. Start: 21.00 Uhr.

Neun Minuten vor Abfahrt erreichen wir den Ankerplatz. 20.55 Uhr, Fährpapiere abstempeln. 20.58 Uhr rein in den Bauch





des Dickschiffs. Rutschige Sache. Zwei unrasierte Männer, die uns beäugen wie Pelzmantelträger am Nacktbadestrand, zurren die Bikes fest. Seitenständer raus, erster Gang rein. Eine fingerdicke Schnur zwischen Schiffsstrebe und der Fußraste eines jeden Motorrads soll die gut fünf Zentner pro Maschine gegen die Unbilden des Seegangs sichern.

Es ist der Beginn einer abenteuerlichen Mission. Fünf Tage bis zu zehn Stunden im Sattel der aktuellen Reise-Enduro-Elite sollen die Queen herausfiltern. BMW dominiert seit Jahren, wenn nicht sogar Jahrzehnten, mit ihren GS-Modellen den Markt geländetauglicher Reise-Motorräder. Doch die Verfolger haben nachgelegt: Das 2007er-Modell der Honda Varadero könnte mit Einspritzung und effizienter Abgasreinigung, modifizierter Sitzbank, verbessertem Bordcomputer und optischen Retuschen Thronfolgerin sein. Die nächste ernsthafte Anwärterin kommt aus England. War die

neue Triumph Tiger bei ihrer Präsentation im vergangenen Jahr noch ohne ABS und mit einer schlecht dosierbaren, stumpf wirkenden Bremse ausgerüstet, haben die Briten heuer nachgebessert. Nicht unterschätzt werden darf außerdem die KTM 990 Adventure, geht es in Sardinien ja nicht nur über gut ausgebaute Strecken, sondern auch über Landstraßen vierter Kategorie und Schotterpassagen. Ob günstig letztlich auch gut ist, soll die Suzuki V-Strom 1000 offenbaren. Als Einzige ist sie nicht mit ABS erhältlich, liegt dafür aber mit 9220 Euro rund 2000 respektive 5000 Euro unter der Konkurrenz.

6.00 Uhr, nächster Morgen. Zwei Lautsprecher über der Kojе, eine verzerrte Stimme plärrt quasi direkt ins Ohr, verkündet die Ankunft auf der Insel der Felsen und Millionen Kurven. Morgenröte zerfließt über Olbia. Volltanken, und los geht's. Endlos erscheinende Ebenen, steile Hänge und schroffe Felsen eskortieren unsere



BMW R 1200 GS

Chris hat wieder Schuld.

Das war schon immer so. Seine Erinnerungen an Sardinien klangen wie das Paradies: schneeweiße Traumstrände, fantastische Landschaften, endloses Kurvengewimmel, kulinarische Highlights. Diese Visionen musste man einfach mal überprüfen... Nach 700 Kilometern Anreise, einer (fast) verpassten Fähre, kleineren Diskussionen über das sichere Verzurren der Maschinen sowie das Ab- und Umpacken des Gepäcks gab es für die MOTORRAD-Testcrew an der Bar der Fähre endlich das Entspannungsbier nach einem langen Tag.



Pfiffig und gut: Die Sitzbank lässt sich über eine Stange zweifach in der Höhe variieren, das Federbein wird durch eine Plastikabdeckung vor Verschmutzung geschützt





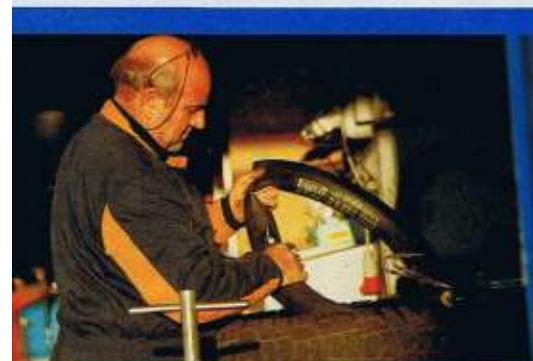
Fahrt ins Landesinnere. Die Schönheit Sardinens erschließt sich nicht auf den ersten Blick und Kilometer. Das Teerband fällt als weit geschwungene Kurven, die im harmonischen Gleitflug absolviert werden. Wir gehen weich ans Gas, lassen das Motorbremsmoment die Arbeit der Stopper übernehmen. Welches Bike absolviert den gemütlichen Swing am erholsamsten?

Es dominiert klar die Tiger. Der 1050 cm³ starke Dreizylinder hängt sehr direkt am Gas und liefert praktisch schon ab Leerlaufdrehzahl verwertbare Leistung, die linear zur Gasgriffstellung ansteigt. Lastwechselreaktionen? Gering. Dahinter folgt die Varadero, deren Motor ebenfalls weich

auf jeglichen Gasbefehl reagiert und für einen V2 sehr samtig läuft. Zudem lässt sich der Gasgriff leicht auf- und zudrehen, was zusätzlich Harmonie vermittelt. Und die genießt beim Reisen besonderes Augenmerk. Der kräftige Zweizylinder der V-Strom reagiert zwar praktisch ebenso sensibel auf Gasbefehle, doch er läuft ruppiger, rauher, und der Gasgriff ist schlechter zu betätigen – zwei Kleinigkeiten, die das Tourerglück etwas trüben. Recht sauber hängt auch der BMW-Boxer am Gasseil. Allerdings stören die Reaktionen des Kardans etwas. Das fällt besonders auf Sardinien auf. Warum? Sardische Kurven machen teilweise so stark zu, dass man das Gefühl bekommt, einen Kreis zu fahren –

Geschwindigkeitskorrekturen sind oft notwendig. Die finden beim Touren im Teillastbetrieb statt. Und katapultieren die KTM diesbezüglich auf den letzten Platz. Der zierliche, 1000 cm³ starke V2 hackt unterhalb von 3000/min unwirsch auf die Kette, reagiert obendrein mit ruppiger und verzögerter Gasannahme. Das bringt Unruhe in die angepeilte Linie und ist fürs Touren so förderlich wie eine Sonnenbrille bei Nacht.

Sardiniens Hochebenen sind karge, einsame Landschaften. Auf durchschnittlich rund 800 Meter Höhe hat die italienische Regierung hier Teerbänder verstreut, deren Streckenführung eher an eine Kartbahn denn an die pragmatische Verbindung



Der eingefangene Nagel war nur drei Zentimeter lang, drang aber ungünstig zwischen den Profilblöcken des Pirelli ein. Reifenhändler Pasqualino Piga aus Oliena nimmt sich des Problems an und wundert sich über den kinderleichten Radausbau des KTM-Hinterrads – und das sogar mit Bordwerkzeug.

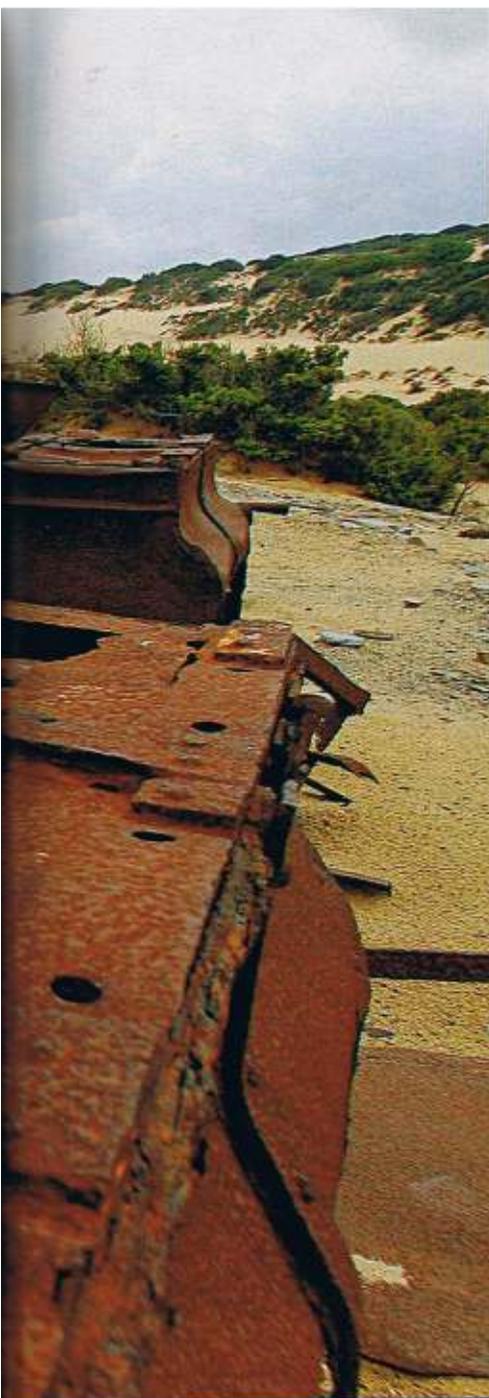




zwischen zwei Orten erinnert. 85 Prozent der rund 1,7 Millionen Einwohner bevölkern die Küste. Doch selbst die entlegendsten Straßen im Inland weisen perfekten Asphalt mit viel Grip auf und sind darüber hinaus sehr wenig befahren. Dafür werden sie häufig von Abordnungen der vier Millionen Schafe genutzt, die mitten auf der Fahrbahn Siesta halten – sehr gern übrigens hinter einer Kurve.

Wie erwähnt verfügen alle Maschinen außer der Suzuki V-Strom über ein ABS. Das allein nützt natürlich nichts, wenn die Paarung Scheibe/Bremsbelag stumpf reagiert. Erfreulich, das hier fast alle Hersteller ein glückliches Händchen beweisen. Die GS-Stopper realisieren extremste Verzögerungen. Man hat fast Mitleid mit dem



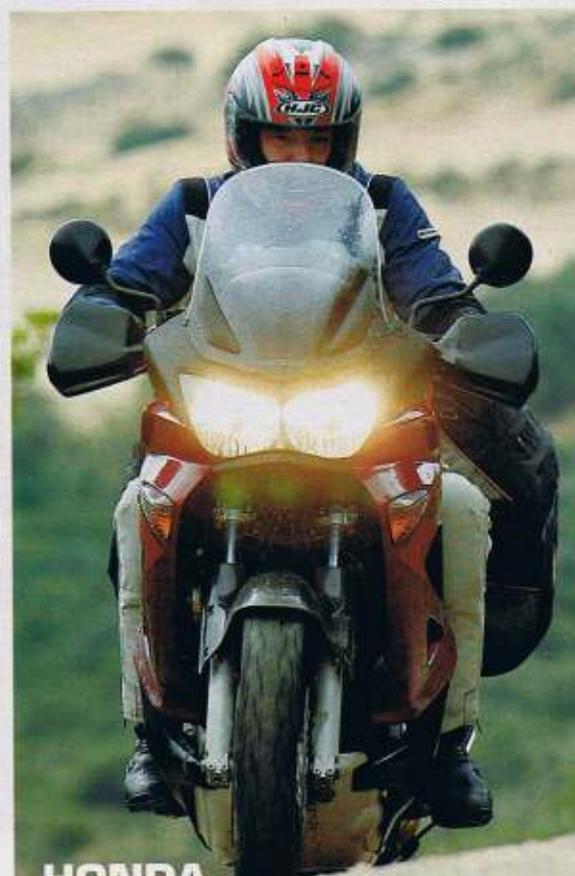


Asphalt vor dem Vorderrad. Aufgrund der sehr stabilen Telelever-Vorderradführung taucht die BMW beim Bremsen kaum ein, und die Vierkolben-Festsättel verbeißen sich derart heftig in die 305er-Scheiben, als hätte eine unsichtbare Wand den Trip abrupt beendet. Ebenso vorbildlich ist das ABS-Regelverhalten. Kleine Intervalle ermöglichen sogar auf Schotter kurze Bremswege. Unter diesen Bedingungen kann nur das Integral-ABS der Honda mithalten. Allerdings ist der Druckpunkt der Varadero-Bremse indifferent und die Bremswirkung nicht so fulminant. Wenn's richtig zur Sache geht, man vier, fünf Mal hintereinander eine Vollbremsung hinlegt, kann es durchaus vorkommen, dass sich der Bremshebel bis an den Griff ziehen lässt. Unter Reisebedingungen, selbst für eine Gewaltbremsung, ist die narrensichere Honda-Bremse jedoch sehr empfehlenswert.

Die Tiger hat ihre Krallen geschärft:

zwei Finger, wenig Kraft, kristallklarer Druckpunkt, sehr gute Wirkung. Dicht an jener der BMW. Doch die liegt im direkten Vergleich bei Vollbremsungen stabiler. Und ihre ABS-Regelintervalle sind feinfühler. Trotzdem: Wer ständig nach der Devise „second place is first loser“ unterwegs ist, findet nicht nur im Antrieb, sondern auch in den Bremsen der Tiger engagierte Mitstreiter. Ähnliches gilt für die KTM Adventure. Wobei die Wirkung etwas schlechter ist, da der Druckpunkt nicht so definiert ausfällt wie bei der Triumph oder BMW und der Hebel nach drei Fingern verlangt. Warum Suzuki für seinen Fernreise-Express kein ABS anbietet, verwundert. Schlecht ist die Bremsanlage keineswegs. Die Stopper verzögern zufriedenstellend, allerdings wirkt die Bremse beim ersten Anlegen stumpf, unfreiwillig zieht man stärker – in puncto Reibwertpaarung könnte Suzuki nachbessern.

Abendstimmung. Blutröter Sonnenuntergang. Tickernde Motoren. Maschinen abpacken. Was hat sich bewährt? Jeder Tester durfte sein Gepäck nach eigenem Gusto transportieren. So hat der BMW-Pilot diesmal auf die stabilen und easy zu befestigen Koffer verzichtet. Seine Wahl: Ein großes Topcase plus Tankrucksack, beides BMW-Zubehör, sowie ein aerodynamischer Hardschalen-Rucksack von Axio (Anbieter: JF Motorsport, Telefon 060 02/91030) ergeben ein Stauvolumen von zirka 88 Litern. Als zu groß geraten erwies sich der BMW-Tankrucksack. Zwar ist

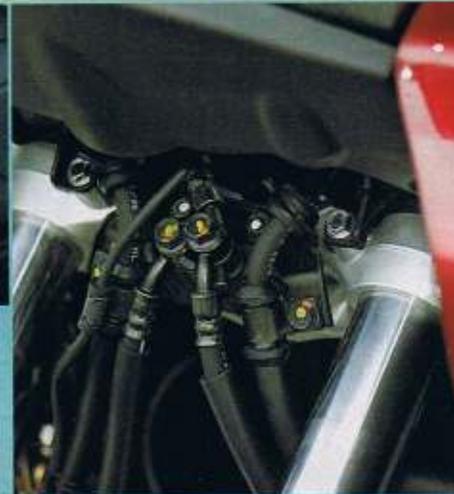


**HONDA
VARADERO 1000**

Morgens Ziegenwanderung, mittags Wasserwanderung, abends Gratwanderung – denn das dritte der angebotenen Gerichte ist wahrscheinlich meldepflichtig und kommt aus Absurdistan. Vor der Abwanderung ins Bett gibt's noch den obligatorischen Grappa à la casa – die Dame im Bild trinkt übrigens bei jedem Gast mit...

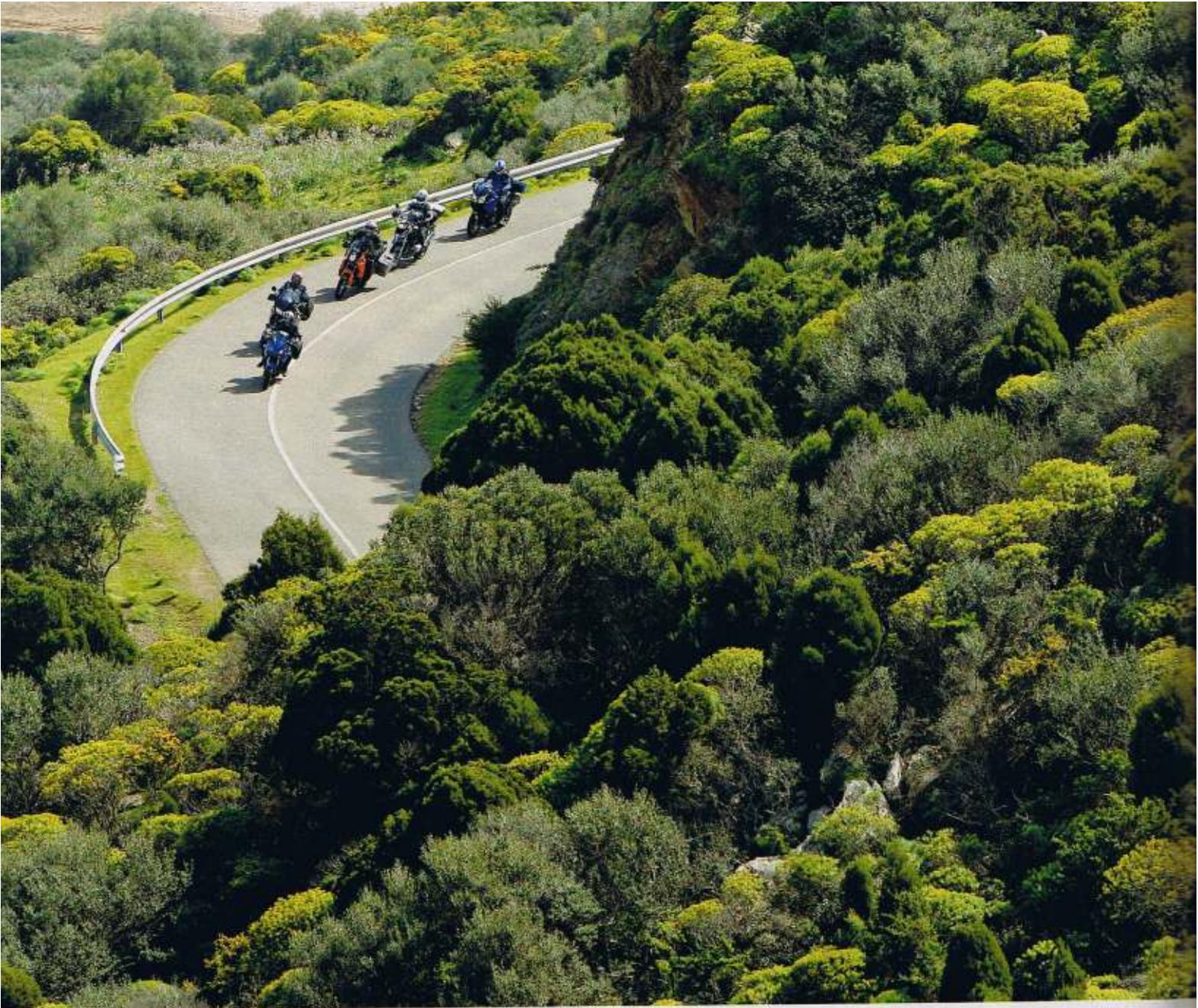


Übersichtlich, sehr informativ und mit Blendschutz versehen: Das Cockpit der Varadero lässt kaum Wünsche offen. Wegen Verbundbremse samt ABS schleppt Hondas Wüstenschiff einen Wust von unschön verlegten Schläuchen mit sich herum



Secondi di carne

Rippenstück vom Rind	€ 10,00
Rippenstück vom Pferd	€ 10,00
Schweineschnitzel vom Rind	€ 8,50
Schweineschnitzel an Vernaccia	€ 9,00



die Kartentasche riesig und zudem wasserdicht, aber erstens behindert der Rucksack den Lenkeinschlag, und zweitens kommt einem der Lenker fünf Meter weiter weg vor.

Von Honda war auf die Schnelle kein Travel-Paket lieferbar, weshalb die Varadero mit dem optisch gewöhnungsbedürftigen, dafür sehr praktischen Speedpack von Bags-Connection (Telefon 0 64 25/81 68 00) ausgerüstet wurde – ein Riesenfach mit kleinen Einschubmöglichkeiten, darunter zwei kleinere Fächer ergeben zusammen 100 Liter. Die Fahrer von Suzuki V-Strom, KTM Adventure und auch der Triumph Tiger entschieden sich für die Koffersysteme des jeweiligen Herstellers. Suzuki: Topcase plus Koffer 108 Liter Volumen. Reichlich Platz, nur lassen sich die Koffer

durch einen engen Öffnungswinkel im angebauten Zustand schlecht bepacken. Rund 92 Liter Stauvolumen offeriert der Tankrucksack plus die Toploader-Koffer der KTM. In der doppelwandigen Plastikhaut können pro Koffer drei Liter Wasser transportiert werden – für Wüstentrips gar-

antiert eine praktische Sache. Auf der Tiger ist neben Koffern und Tankrucksack noch eine Hecktasche auf dem Soziusplatz montiert. Stauraum hier: bis 96 Liter. Das Kartenfach des Tankrucksacks entpuppt sich als britischer Gag. Es taugt höchstens für Visitenkarten. In die bis zu



Wo für die meisten Schluss ist, beginnt das Abenteuer mit der KTM erst. Für Extremes ist sie bestens gerüstet: mit Koffern, deren Doppelwandung je drei Liter Wasser bunkern können, oder ultrastabilen Speichen



KTM 990 ADVENTURE

27 Liter fassende Hecktasche passt nahezu alles hinein, was ein knapp kalkulieren-der für sechs Tage Hotel- und Badeurlaub benötigt. Bei einem Sixpack Ichnusa (heimisches Bier), einer ordentlichen Portion knusprigen Porcheddu (gegrilltes Spanferkel), würzigem Pecorino und einem abschließenden Mirto (sardischer Likör) klingt der Tag unter Sternenhimmel aus. Am Folgetag steht ein wenig Offroad auf dem Programm.

Doch den haben wir uns etwas anders vorgestellt. Denn es regnet. Nein, es gießt. 100.000 Regenkurven, vom Nebel verdeckt, bergauf, bergab. Fast alle Maschinen bewähren sich unter diesen Umständen dank ihrer verhältnismäßig harmonischen, gut dosierbaren Leistungsentfaltung sowie eines übersichtlichen Arbeitsplatzes. Vor allem vermitteln sie in rutschigen, steil abfallenden Kehren weitaus mehr Vertrauen fürs Vorderrad als übergewichtige Tourer, Supersportler oder gar Cruiser. Perfekt unter diesen Bedingungen: die Tiger. Der montierte Michelin Pilot Road bietet exzellente Nasshaftung, und die Gabel liefert Feedback wie ein Nervenstrang. Schlusslicht im Regenreigen ist die V-Strom. Das Ansprechverhalten der Gabel erhält nicht einmal ein „befriedigend“. Zudem ist ihre Sitzposition nicht so versammelt wie auf den anderen. Man hockt, wie übrigens auch auf der Varadero, sehr inaktiv – Fußrasten weit vorn, aufrecht, der Lenker neigt sich dem Fahrer weit entgegen, das Lenkgefühl ist indirekt.

Als die Wolken aufreißen, bietet sich uns ein atemberaubender Anblick. Nach Korkeichen-Plantagen schier endlos den Weg säumenden Steinmauern und Sied-



SUZUKI V-STROM 1000



Gimmicks, die tatsächlich funktionieren: Der kleine, variable Windabweiser an der Scheibe leistet gute Dienste, der Handprotector ist sehr stabil (ausprobiert)



lungen, deren Häuser wie an die Klippen genagelt erscheinen, erstreckt sich vor uns ein Dünenmeer, die Costa Verde. Unzählige kleine Pisten laden zum Offroaden ein. Grober Schotter, Geröll, knietiefe Wasserlöcher – es wird was geboten.

Hinter dem Visier des KTM-Piloten kann man ein schadenfrohes Lächeln erkennen. Er tippt mit zwei Fingern an den Helm, knallt den Gang rein und fetzt los. Die Pirelli Scorpion MT 90 sind von allen Mitstreitern vor Ort fürs leichte Gelände am besten geeignet. Weitere Vorteile der Österreicherin: Das 21-Zoll-Vorderrad leistet auf losem Untergrund und in Spurrillen die beste Führungsarbeit, und das Fahrwerk bügelt einfach alles weg. Grenzen setzt allein der Fahrer. Die BMW bewährt sich unter diesen widrigen Bedingungen am zweitbesten. Durch den sehr breiten Enduro-Lenker, den guten Knieschluss zur Maschine und die hervorragende Gewichtsverteilung der 240 Kilogramm ist sie auch in leichtem Gelände gezielt beherrschbar. Überraschung: Obwohl auf Straßenreifen rollend, meistert die 236 Kilogramm schwere Tiger diese Strecken ebenfalls easy. Das liegt zum einen an der weich einsetzenden, wunderbar dosierbaren Power des Dreizylinders, zum anderen an der sensiblen, schluckfreudigen Gabel und dem sehr direkten Lenkverhalten. Allerdings offenbart die Britin auf dem mit Bodenwellen und Löchern gespickten Terrain eine Schwäche: Die Feder der Hinterhand ist zu weich, das Heck federt viel zu tief ein – das Federbein arbeitet hart in der Progression.

Auf der schwergewichtigen Honda (276 Kilogramm) wie auch auf der V-Strom (237

Kilo) fühlt man sich offroad dagegen wie ein Fisch an Land. Sicher, die Maschinen bringen einen ans Ziel. Irgendwie. Langsam. Zaghaft. Aber Spaß ist anders. Bei der Honda liegt's am Fettansatz. Ihr Fahrwerk arbeitet überraschend sensibel und ist obendrein durchschlagsicher. Bei der Suzuki vermiesen Gabel und die inaktive Sitzposition die Freude an derartigen Exkursionen.

Am Folgetag strahlt der Suzuki-Pilot wieder. Und er ist nicht allein. Zwischen den Städten Guspini und Iglesias haben die Götter ein Teerband verlegen lassen, das so aussieht, als galten beim Bau Geraden von mehr als hundert Meter Länge als schwerwiegende Sünde. In diesem Endurad ist Spitzenleistung nebensächlich. Bis auf die ungemein kräftige Tiger, die lässig gemessene 119 PS aus dem Ärmel schüttelt, liegt die Konkurrenz von BMW, KTM und Suzuki praktisch auf identischem Niveau, nämlich rund 100 PS. Die Honda generiert nur 93 – und das spielt kaum eine Rolle. Was im sardischen Kurvendschungel neben Bremsen und Federung zählt, sind Drehmomentverlauf, Lenkpräzision und Handling.

Und hier liegt die Britin mit Abstand an der Spitze. Sie lenkt exakt dorthin, wo man will, orientiert sich an minimalsten Lenkbewegungen und bleibt stabil auf der angepeilten Linie. Außerdem ist das Handling nahezu unabhängig von der Beladung prima. Lediglich beim harten Bremsen in Schräglage will sie sich stärker aufstellen als die Konkurrenz. Gleich hinter der Triumph rangiert die BMW. Denn die GS fährt völlig neutral, lässt sich so locker durch Radien zirkeln, als würde man mit



Wasserfest und unzerreißbar: Karte aus dem Hause Reise Know-How für 7,50 Euro

Sardinien ist mit 24 090 km² die zweitgrößte Insel

im Mittelmeer und erstreckt sich von Nord nach Süd über 270 von Ost nach West über 145 Kilometer. Die Entfernung zum italienischen Festland beträgt zirka 190, zu Tunesien zirka 200 Kilometer. Der Test führte 900 Kilometer über teils kleinste Straßen der Insel, Offroad-Anteil: zehn Prozent. Vor allem im zentralen Bergmassiv (höchste Erhebung: die Punta La Marmora mit 1834 Metern) entladen die Tiefdruckgebiete ihre Fracht. Das Fahren in den Wolken wird durch enorm schlechte Sicht zu einer heiklen Angelegenheit (Foto links).

Karte: Renate Maucher

DATEN

BMW R 1200 GS



Motor

Luft-/Ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxer-motor, eine Ausgleichswelle, je eine hoch liegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Stoßstangen, Kipphebel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 47 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 600 W, Batterie 12 V/14 Ah, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, Kardan.

Bohrung x Hub	101,0 x 73,0 mm
Hubraum	1170 cm ³
Verdichtungsverhältnis	11,0:1

Nennleistung 72,0 kW (98 PS) bei 7000/min

Max. Drehmoment 115 Nm bei 5500/min

Fahrwerk

Tragender Motor-Getriebe-Verbund, längslenkergeführte Telegabel, Ø 41 mm, verstellbare Federbasis, Zweigelenk-Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 305 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 265 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel.

Speichenräder mit Alu-Felgen
2.50 x 19; 4.00 x 17

Reifen 110/80 H 19; 150/70 H 17
Bereifung im Test Metzeler Tourance

Maße und Gewichte

Radstand 1507 mm, Lenkkopfwinkel 64,3 Grad, Nachlauf 101 mm, Federweg v/h 190/200 mm, Sitzhöhe* 840 mm, Gewicht vollgetankt* 240 kg, Zuladung* 195 kg, Tankinhalt 20,0 Liter.

Gewährleistung zwei Jahre

Service-Intervalle alle 10 000 km

Farben Rot-, Grau-, Gelb-, Schwarz-Silber

Preis 12 360 Euro

Preis Testmotorrad¹ 14 410 Euro

Nebenkosten 264 Euro

HONDA VARADERO 1000



Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-90-Grad-V-Motor, je zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 42 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 434 W, Batterie 12 V/18 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Bohrung x Hub	98,0 x 66,0 mm
Hubraum	996 cm ³
Verdichtungsverhältnis	9,8:1

Nennleistung 69,0 kW (94 PS) bei 8000/min

Max. Drehmoment 98 Nm bei 6000/min

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Stahl, Motor mittragend, Telegabel, Ø 43 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 296 mm, Dreikolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 256 mm, Dreikolben Schwimmsattel, Verbundbremse.

Alu-Gussräder 2.50 x 17; 4.00 x 17

Reifen 110/80 R 17; 150/70 R 17

Bereifung im Test Bridgestone TW 101/152

Maße und Gewichte

Radstand 1560 mm, Lenkkopfwinkel 62,5 Grad, Nachlauf 110 mm, Federweg v/h 155/145 mm, Sitzhöhe* 850 mm, Gewicht vollgetankt* 276 kg, Zuladung* 201 kg, Tankinhalt 25,0 Liter.

Garantie zwei Jahre

Service-Intervalle alle 6000 km

Farben Rot, Silber, Schwarz

Preis 10 290 Euro

Preis Testmotorrad² 11 190 Euro

Nebenkosten 170 Euro

KTM 990 ADVENTURE



Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-75-Grad-V-Motor, eine Ausgleichswelle, je zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile, Tassenstößel, Trockensumpfschmierung, Einspritzung, Ø 48 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 450 W, Batterie 12 V/11 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Bohrung x Hub	101,0 x 62,4 mm
Hubraum	1000 cm ³
Verdichtungsverhältnis	11,5:1

Nennleistung 72,0 kW (98 PS) bei 8500/min

Max. Drehmoment 95 Nm bei 6500/min

Fahrwerk

Gitterrohrrahmen aus Stahl, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Ø 48 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, ABS.

Speichenräder mit Alu-Felgen
2.15 x 21; 4.25 x 18

Reifen 90/90-21; 150/70-18

Bereifung im Test Pirelli Scorpion MT 90

Maße und Gewichte

Radstand 1570 mm, Lenkkopfwinkel 63,4 Grad, Nachlauf 119 mm, Federweg v/h 210/210 mm, Sitzhöhe* 875 mm, Gewicht vollgetankt* 236 kg, Zuladung* 194 kg, Tankinhalt 22,0 Liter.

Garantie zwei Jahre

Service-Intervalle alle 7500 km

Farben Orange, Schwarz

Preis 12 998 Euro

Nebenkosten 250 Euro

SUZUKI V-STROM 1000



Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je zwei oben liegende, zahnrad-/kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 45 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 350 W, Batterie 12 V/12 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Bohrung x Hub	98,0 x 66,0 mm
Hubraum	996 cm ³
Verdichtungsverhältnis	11,3:1

Nennleistung 72,0 kW (98 PS) bei 7600/min

Max. Drehmoment 101 Nm bei 6400/min

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium, Telegabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 260 mm, Einkolben-Schwimmsattel.

Alu-Gussräder 2.50 x 19; 4.00 x 17

Reifen 110/80 19; 150/70 17

Bereifung im Test Bridgestone TW 101/152

Maße und Gewichte

Radstand 1535 mm, Lenkkopfwinkel 63,5 Grad, Nachlauf 111 mm, Federweg v/h 160/163 mm, Sitzhöhe* 850 mm, Gewicht vollgetankt* 237 kg, Zuladung* 203 kg, Tankinhalt/Reserve 22,0/5,0 Liter.

Garantie zwei Jahre

Service-Intervalle alle 6000 km

Farben Schwarz, Blau, Grau

Preis 9 220 Euro

Nebenkosten 145 Euro

TRIUMPH TIGER



Motor

Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 46 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 480 W, Batterie 12 V/12 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Sechsganggetriebe, X-Ring-Kette.

Bohrung x Hub	79,0 x 71,4 mm
Hubraum	1050 cm ³
Verdichtungsverhältnis	12:1

Nennleistung

84,6 kW (115 PS) bei 9400/min

Max. Drehmoment 100 Nm bei 6250/min

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 255 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel.

Alu-Gussräder 3.50 x 17; 5.50 x 17

Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Bereifung im Test Michelin Pilot Road S

Maße und Gewichte

Radstand 1510 mm, Lenkkopfwinkel 66,8 Grad, Nachlauf 88 mm, Federweg v/h 150/150 mm, Sitzhöhe* 850 mm, Gewicht vollgetankt* 236 kg, Zuladung* 192 kg, Tankinhalt/Reserve 20,0/4,5 Liter.

Garantie zwei Jahre

Service-Intervalle alle 10 000 km

Farben Schwarz, Blau, Gelb, Weiß

Preis 10 240 Euro

Preis Testmotorrad³ 11 240 Euro

Nebenkosten 240 Euro

*MOTORRAD-Messungen; ¹ABS (teilintegral) abschaltbar (1090 Euro), heizbare Griffe (195 Euro), Bordcomputer (145 Euro), Auspuffanlage verchromt (95 Euro), Kofferhalter (140 Euro), Kreuzspeichenräder (380 Euro), weiße Blinker (35 Euro); ²inklusive ABS (900 Euro); ³inklusive ABS (1000 Euro)

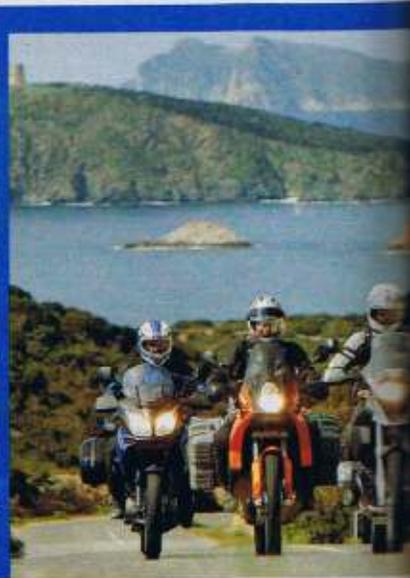


der Traumpartnerin Tango tanzen. Zwei Dinge wird man konstruktionsbedingt in München jedoch nie weg bekommen: Das Vorderrad liefert kaum Feedback, und der schwere Kardan trampelt über kurze, harte Bodenwellen. Zudem fällt der abrupte Leistungszuwachs des 1200er-Boxers bei 5500/min neben der digital zur Gasgriffstellung abrufbaren Tiger-Power negativ auf.

Wer ohne sportliche Ambitionen einfach nur aus dem Alltag gleiten will, ist mit der Varadero bestens bedient. Auch sie lenkt präzise und verhält sich relativ neutral. Das hohe Gewicht macht ihr allerdings oberhalb von Tempo 80 km/h zunehmend zu schaffen. Vor allem, wenn der hoch platzierte 25-Liter-Tank randvoll ist, man die Maschine durch kurz hintereinander folgende Wechselkurven wirbeln muss, mutiert die Varadero unfreiwillig zum Fitnessgerät. Apropos Fitness: Während sich die Mitbewerber für flüssig-zügiges Reisen mit Drehzahlen zwischen beruhigenden 3000 und 4500/min begnügt, fordert die KTM dafür zwischen 4000 und 7000 Umdrehungen ein. Kein Wunder: Alle Kontrahenten leiten bei exakt 4000/min zwischen 90 und 100 Newtonmeter Drehmoment ans Hinterrad – während die KTM gerade mal deren 75 zur

Verfügung stellt. Überdies ist der schwungmassenarme Motor drehzahlgerig, dreht ultraagil hoch und verleitet damit zum Heizen statt Touren. Wer von der BMW, Honda oder Triumph auf die KTM umsteigt, spürt darüber hinaus eine sehr leichte, direkte Lenkung und ein neutrales Kurvenverhalten.

Sehr kippelig kommt die V-Strom daher. Die ausladenden Koffer (Fahrzeugbreite 110 Zentimeter) sind Ursache des irritierenden Fahrverhaltens. Bei zügigem Schräglagenwechsel meint man fast, das Gepäck will nach rechts, während der Fahrer links ums Eck biegt. Und auch die inaktive Sitz-





position trägt dazu bei, dass sportliches Kurvenschnalzen bei der V-Strom nicht zur Lieblingsbeschäftigung zählt.

Drei Tage später stehen wir am südlichsten Zipfel der Insel. Über 900 kurvige Kilometer sind im Rückspiegel verschwunden. Während die Varadero ihre Fahrer mit



Mit ihrer hausgemachten

Torrone (weißes Nougat mit Mandeln oder Walnüssen) hat die 74-jährige Guiseppina e Piero bereits einige Preise gewonnen. Sie offeriert es mit Aqua. Auf Wasser eingestellt, nehmen zwei Tester einen ordentlichen Schluck – verhält! Es war 60-prozentiger Aquavit. Glück gehabt, denn der Fahrtag war bereits zu Ende. Dafür sind die Träume besonders schön...



TRIUMPH TIGER



Klasse: die bestens dosierbare Zweifinger-Bremse mit ABS. Weniger schön: Die Feder des Dämpfers ist zu weich, die Umlenkhebel sind billige Stanzteile aus Stahl



dem besten Komfort und Windschutz verwöhnte, sportlich- und offroad-orientierte Reisende sich auf der KTM wie daheim fühlen und Sparfüchse mit der V-Strom liebäugeln, bleibt für den Rest die Frage: BMW oder Tiger? Unter Reiseaspekten behält die BMW ihre Krone. Sie ist alltags-tauglicher, hat den besseren Soziusplatz, das ausgeklügeltere Gepäcksystem und ist geländegängiger. Doch letztlich muss sich die GS dem reisetauglichen Funbike-Konzept der bärenstarken Tiger hauchdünn geschlagen geben. Ihr Motor ist einfach eine Wucht, das Fahrwerk bis auf die etwas weiche Feder hinten tadellos. Und schließlich ist die Sitzposition nahezu optimal. Auf ihr fühlen sich Groß- wie Kleingewachsene gleichermaßen wohl. Übrigens: Für die 3170 Euro Preisunterschied zur GS gibt's Benzin für rund 40.000 Kilometer. Oder sind drei ausgedehnte Zehn-Tages-Trips nach Sardinien möglich...

Unser Blick schweift über das Capo Teulada. 15.20 Uhr, 23 Grad, Türkisfarbenes Meer, gelber Blument Teppich. Wir glauben uns im Paradies, vor uns liegt dieselbe Strecke, die wir schon gefahren sind. Doch halt! Irgendwer hat's wieder verbockt. Die Fähre geht heute Abend. ■

Fahrleistungen

		BMW	Honda	KTM	Suzuki	Triumph
Höchstgeschwindigkeit*	km/h	205	200	210	200	220
Beschleunigung						
0-100 km/h	sek	4,0	3,9	3,6	3,9	3,4
0-140 km/h	sek	6,8	7,0	6,6	6,8	5,5
0-200 km/h	sek	17,5	-	20,4	-	12,1
Durchzug						
60-100 km/h	sek	4,7	5,2	5,0	6,2	3,5
100-140 km/h	sek	4,4	5,7	5,6	5,5	3,9
140-180 km/h	sek	6,2	7,8	7,7	8,7	5,6

Tachometerabweichung

Effektiv (Anzeige 50/100)	km/h	48/97	48/96	48/98	49/95	47/96
---------------------------	------	-------	-------	-------	-------	-------

Kraftstoffverbrauch

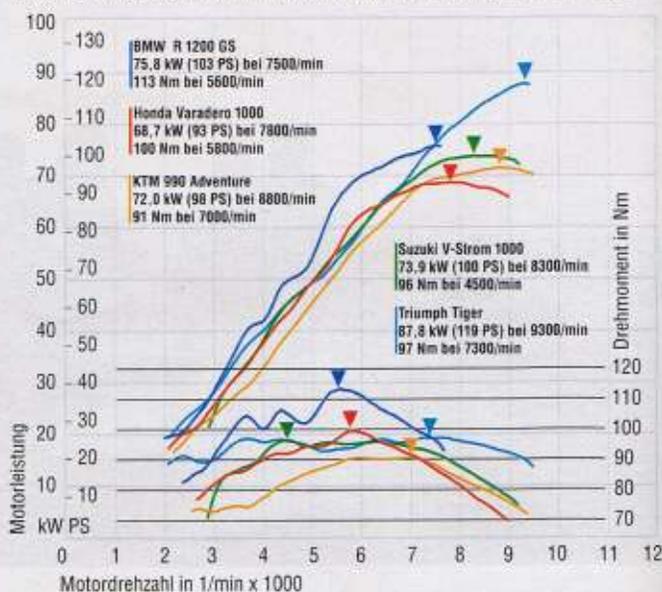
Kraftstoffart		Super	Super	Super	Super	Super
bei 130 km/h	Liter/100 km	5,9	6,4	6,2	6,3	6,0
Landstraße	Liter/100 km	4,9	5,5	5,7	5,4	5,3
Verbrauch im Test	Liter/100 km	6,0	7,1	7,2	7,5	6,6

Theoretische Reichweite

Landstraße	km	408	455	386	407	377
------------	----	-----	-----	-----	-----	-----

*Herstellerangabe

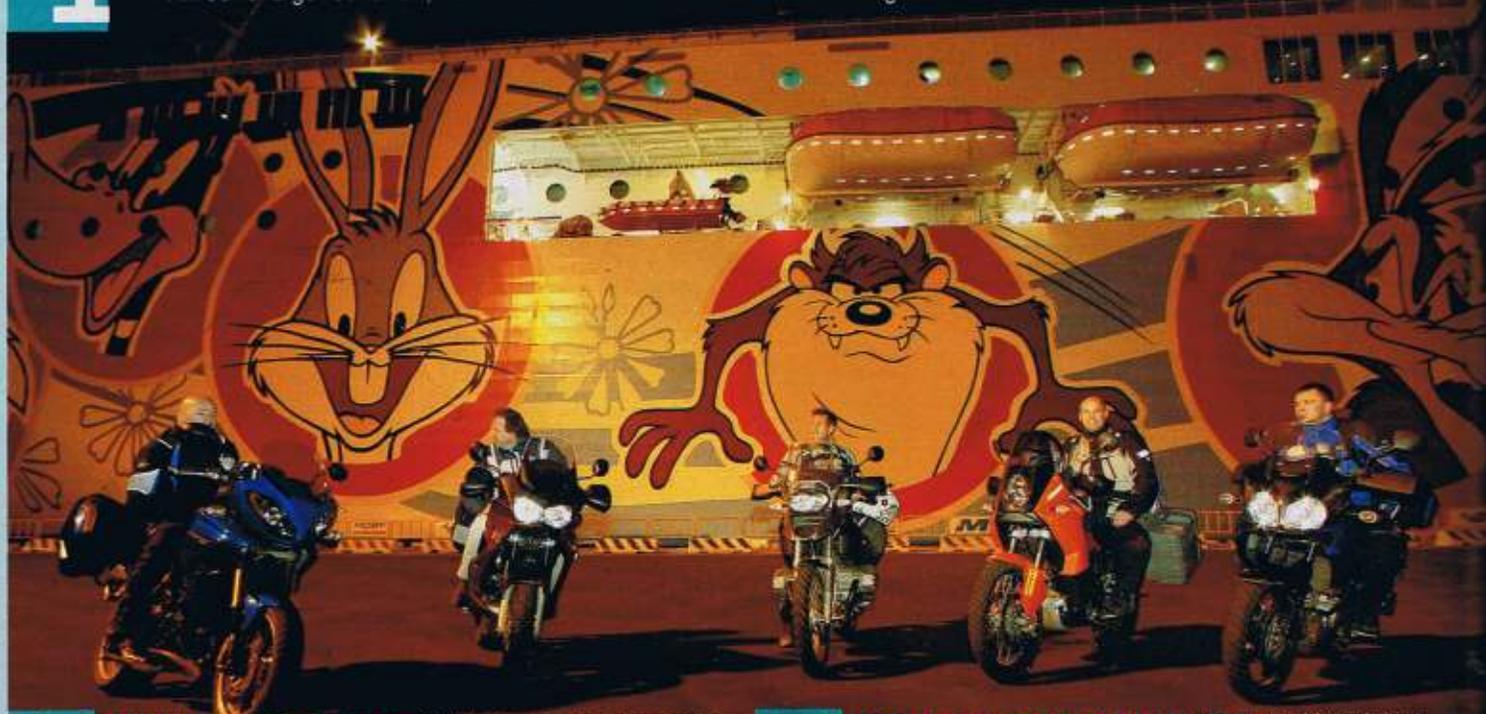
Die BMW hebt sich sowohl in der Leistung wie auch im Drehmomentverlauf klar von der Konkurrenz ab. Allerdings zeigt die Drehmomentkurve ein paar kleine Dellen. Und spätestens bei 7500 Umdrehungen ist Schluss. Deutlich höher dreht die Triumph, deren Kurven fast linear verlaufen. Im oberen Bereich distanziert die Tiger sämtliche Zweizylinder, fast zwanzig PS mehr als ein Wort. Während Varadero und V-Strom über den gesamten Bereich auf ähnlichem Niveau liegen, fehlt der KTM etwas Druck aus dem Drehzahlkeller.



¹Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5 %

MOTORRAD -TESTERGEBNIS
1

TRIUMPH TIGER Well done, England! Brillanter Motor, handliches Fahrwerk, reisetauglich, sehr gute Allround-Eigenschaften, hoher Funfaktor und bis auf die Federung hinten keine wirklichen Schwächen.


2

BMW R 1200 GS Den Vorsprung, den der potente Dreizylinder der Tiger beschert, kann die GS auch durch ihre bekannten Stärken nicht aufholen.

3

HONDA VARADERO 1000 Das fahrende Sofa unter den Reise-Enduros. Hier wird Komfort und Sicherheit groß geschrieben – leider zu Lasten der Fahrdynamik.

4

KTM 990 ADVENTURE Ihr Motto bringt es auf den Punkt: Ready to Race. Klar kann man mit der Österreicherin auch reisen. Aber nur mit Abstrichen.

5

SUZUKI V-STROM 1000 Prinzipiell ein gutes Motorrad. Aber ohne ABS und mit leichten Mängeln: Unruhe beim Fahren mit Gepäck, unsensible Gabel...

	Maximale Punktzahl	BMW R 1200 GS	Honda Varadero 1000	KTM 990 Adventure	Suzuki V-Strom 1000	Triumph Tiger
MOTOR						
Durchzug	40	25	20	21	17	31
Beschleunigung	40	20	19	20	19	29
Topspeed	30	14	13	15	13	17
Motorcharakteristik	30	19	20	22	21	22
Ansprechverhalten	20	12	12	12	12	13
Lastwechselverhalten	20	9	13	11	12	13
Laufruhe	20	9	13	8	8	14
Kupplung	10	7	7	8	5	7
Schaltung	20	11	12	15	9	9
Getriebeabstufung	10	7	9	8	8	8
Starten	10	9	9	8	9	9
Summe	250	142	147	148	133	172
FAHRWERK						
Handlichkeit	40	25	22	24	23	26
Stabilität in Kurven	40	23	22	27	21	26
Lenkverhalten	40	26	24	27	22	28
Rückmeldung	10	4	5	7	5	6
Schräglagenfreiheit	20	14	11	17	10	15
Geradauslaufstabilität	20	13	13	12	9	15
Fahrwerksabstimmung vorn	20	9	12	14	8	13
Fahrwerksabstimmung hinten	20	10	12	14	10	9
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	5	4	8	4	6
Federungskomfort	10	8	9	8	7	8
Fahrverhalten mit Sozius	20	14	14	13	12	12
Summe	250	151	148	171	131	164
ALLTAG						
Ergonomie Fahrer	40	32	31	31	30	33
Ergonomie Sozius	20	16	16	12	16	12
Windschutz	20	12	13	11	14	10
Sicht	20	10	13	9	12	11
Licht	20	15	17	12	14	13
Ausstattung	30	18	15	11	12	13
Handhabung/Wartung	30	20	13	15	16	16
Gepäckunterbringung	10	5	6	3	6	2
Zuladung	10	6	7	6	7	6
Reichweite	30	26	30	24	26	23
Verarbeitung	20	15	14	14	13	14
Summe	250	175	175	148	166	153
SICHERHEIT						
Bremswirkung	40	31	22	24	24	29
Bremsdosierung	30	20	21	19	20	22
Bremsen mit Sozius/Fading	20	17	15	15	14	16
Aufstellmoment beim Bremsen	10	8	8	9	8	7
ABS-Funktion	20	15	14	10	0	11
Lenkerschlagen	20	17	17	18	14	15
Bodenfreiheit	10	9	8	10	9	7
Summe	150	117	105	105	89	107
KOSTEN						
Garantie	30	17	15	15	15	15
Verbrauch (Landstraße)	30	19	16	15	16	17
Inspektionskosten	20	18	11	6	10	16
Unterhaltskosten	20	13	13	13	13	9
Summe	100	67	55	49	54	57
GESAMTWERTUNG	1000	652	630	621	573	653
PLATZIERUNG		2.	3.	4.	5.	1.
PREIS-LEISTUNGS-NOTE	Bestnote 1,0	2,5	2,2	2,8	2,5	1,9

NO DOUBT ABOUT: Zwischen britischer Dreizylinder-Power und der Konkurrenz liegen Welten. Der Triple hängt perfekt am Gas, reagiert spontan, schnalzt den Tiger in wirklich jeder Situation lässig aus dem Eck und läuft dabei praktisch vibrationsfrei – der ideale Reise- und Hausstreckenmotor. Der Boxer wirkt zwar auch in keiner Fahrsituation so richtig bemüht, doch richtiger Schub setzt erst bei 5000/min ein, und der sanfte Hänger bei 4700/min lässt sich nicht wegdiskutieren. Auffällig: die hohe Kupplungshandkraft an der V-Strom und das extrem leicht und exakt schaltende Getriebe der KTM.

SIEGER MOTOR: TRIUMPH TIGER

RICHTIG UNHANDLICH ist keine der Maschinen. Doch die 40 Kilogramm Mehrgewicht gegenüber der Konkurrenz machen die Varadero etwas träge. Das aus dem Rallyesport stammende Fahrwerk der KTM glänzt durch sehr gute Rückmeldung und kann an jedwede Situation am besten angepasst werden. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Österreicherin allerdings unhandlich. Nicht besonders geglückt: Die Gabel der V-Strom spricht extrem schlecht an, und die Feder des Triumph-Dämpfers ist im Zweipersonenbetrieb eindeutig zu weich.

SIEGER FAHRWERK: KTM 990 ADVENTURE

SELBST OHNE zusätzliches Gepäcksystem lassen sich Kleinigkeiten auf der BMW am besten verstauen. Ihre Spiegel sind zwar vibrationsfrei, doch recht klein geraten. Das Plus an Ausstattung der Bayerin muss man mit einem hohen Einstandspreis bezahlen. Zwar bieten Triumph und BMW die besten Sitzbänke, die komfortabelste hat jedoch zweifelsfrei die Honda, die dank 25-Liter-Fass mit 455 Kilometern auch die größte Reichweite bietet. Allerdings ist die Honda-Bank sehr breit. Das stört Kurzbeinige, die den Boden nur schwer erreichen.

SIEGER ALLTAG: BMW R 1200 GS UND HONDA VARADERO 1000

BEIM BREMSEN setzt die BMW Maßstäbe. Lediglich die Triumph-Bremse lässt sich mit nur zwei Fingern noch besser dosieren. Dafür irritiert die Tiger mit ihrem verstärkten Aufstellmoment beim Verzögern. Sowohl die Stopper der KTM als auch der Honda lassen einen kristallklaren Druckpunkt vermissen. Das ABS der Varadero und der GS glänzen mit dem sensibelsten Regelverhalten.

SIEGER SICHERHEIT: BMW R 1200 GS

DER UNTERHALT für die Tiger ist durch breitere Reifen und eine höhere Versicherungssumme teurer als beim Rest. Ein großer Unterschied bei den Inspektionsrichtzeiten herrscht zwischen KTM und BMW.

SIEGER KOSTEN: BMW R 1200 GS

BESTES PREIS-LEISTUNGS-VERHÄLTNISS:

Ein europäischer Testsieger zu einem akzeptablen Preis – die Tiger setzt sich klar von der Konkurrenz ab. Dass sie zudem charakterstark ist, gibt's als Bonus dazu.

