

# ENDURO

2/3'82

DM 4,-

sfr. 4,- öS. 35,-  
lfr. 80,- bfr. 80,-

MOTOCROSS  
GELÄNDE  
TRIAL



Honda Off Road  
Volles  
Programm

KTM  
Alle  
Neuigkeiten

Yamaha XT 550  
Die beste XT  
die es je gab

BMW R 80/GS  
Ein Denkmal  
wird poliert

Mailänder Salon  
Stetiger Aufwind

Witthöft-Kawa  
Leckerbissen für Viertaktfans



## kommentar

**Schwaches Geschlecht?** 3

## test

**Programm auf allen Kanälen** 14

Mit den neuen Off Road-Modellen hat Honda für jeden das passende Gerät

**Fudschistderjammer** 20

Auf dem Fudsch-Cross-Kurs in Japan wurden erste Eindrücke von der Yamaha XT 550 gesammelt

**Meister-Werk** 24

Rolf Witthöfts Viertakt-Kawa ist ein beeindruckendes Gelände-Motorrad

**Boxer-Champion** 44

Bewährtes beibehalten und Details verbessert hat BMW an der R 80 G/S

**Selten wie ein Exote, zuverlässig wie ein Gaul** 54

Rarität und Verlässlichkeit sind in der 175er Geländemaschine von Yamaha vereint

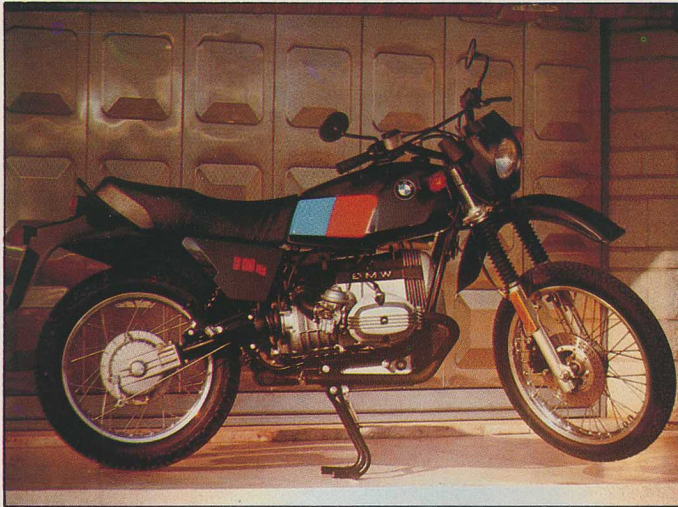
## report

**Die Grünen wollen's wissen** 35

Kawasaki ist gerüstet für die neue Cross-Saison

**Pinguine im Schwarzwald** 38

Seit einigen Jahren treffen sich Unentwegte im tiefsten Winter.



BMW R 80 G/S: Erfahrungen im Langstreckenbetrieb und die Verbesserungen am neuesten Modell auf Seite 36



Yamaha IT 175: Zuverlässiges Sportgerät für den Individualisten. Seite 20



Willy Bauer: Der zähe Schwabe trotz seinem Schicksal. Porträt Seite 28

## report

**Klasse Top Modelle** 40

Mit neuen Waffen geht KTM in den Kampf um Lorbeer im Gelände und Moto Cross

**Um die Zukunft bangt keiner** 48

Neues in Hülle und Fülle beim Mailänder Salon

## portrait

**Nicht kleinzukriegen** 28

Vom Schicksal nicht unterkriegen läßt sich der einstige Cross-Pilot Willy Bauer

## zubehör

**Nützliches** 60

Vom Lammfellstiefel über die Cross-Brille bis zur Regenkombi

## briefe

**Was ENDURO-Leser meinen** 8

## aktuelles

**Neues aus der Enduro-Welt** 10

Ein neuer Gespann-Motor, eine pffiffige Versicherung und viele Nachrichten

## sport

**Auf Stollen und Brettern** 57

Skijöring ist der Wintersport für Motorrad- und Skifans

**vorschau** 62



BMW R 80 G/S

# Boxer Champion

Schon von Anfang an erwies sich die R 80 G/S als Erfolgsmodell im BMW-Programm, und in der neuesten Version präsentiert sich die Nobel-Enduro mit mancherlei Verbesserungen. ENDURO fuhr die »80« noch einmal ausgiebig, verglich Reifen und sammelte Erfahrungen im Langstreckenbetrieb.



**N**obel-Enduro ist wohl der am häufigsten strazierte Ausdruck für die Grobstollige aus der bayerischen Metropole. Nobel-Karosserien sind in aller Regel vom Flair der Unantastbarkeit umgeben. Von einer Aura von Weihrauch gewissermaßen, die das Volk zur Distanz und die Wissenden zur Zurückhaltung zwingt.

Aber wie der Beichtpfarrer, dem man ähnliche Eigenschaften nachsagt und der doch im Innersten seiner Kutte nicht selten die menschlichsten Untugenden mit sich herumschleppt, hat auch die BMW mit dem breiten Lenker ein paar – technisch-menschliche – Schwächen.

Nicht ganz unzutreffend ist die Mär vom Motorradfahrer, der, hat er sich einmal für ein Fabrikat entschieden, für seine Marke durchs Feuer geht. Es ist auch nicht unbekannt, daß man BMW-Fans diese Art Scheuklappen in besonderem Maße nachsagt, gehen sie doch meist extrem behutsam mit den Fehlern ihrer Auserwählten um. Nichtsdestoweniger aber arten auch kleine Handicaps zum steten Ärgernis aus, wenn man nur lange genug damit konfrontiert wird.

Zugegeben: In der R 80 G/S ist ein einmaliges Konzept verwirklicht. Ein Motorrad, wie die BMW-Obersten ihre G/S verstanden haben wollen, ist nämlich derzeit noch schlicht einmalig. G für den bewußt nur als gelinde apostrophierten Spaß abseits befestigter Wege und S für den ungetrübten Spaß auf der Straße. Und dieser Straßenfahrspaß ist so enorm, daß es Leute gibt, die in der R 80 G/S eine außerordentlich gut gelungene Straßenmaschine sehen. Mit den Fahrleistungen einer Großen und dem überragenden Handling,



Fotos: Bauer

**Der Metzeler Enduro-Reifen besitzt ausgezeichnete Straßen-Eigenschaften bei nur bedingter Gelände-Eignung**



**Der Michelin-Pneu ist mehr für den Off Road-Bereich ausgelegt. Das bringt Einbußen an Straßen-Tauglichkeit**

dank dem der BMW-Pilot auf kurvenreichen Paßstraßen annähernd alles nach Strich und Faden verbläst, was dort auf zwei Rädern kreucht.

Ein dickes Lob. Und ein berechtigtes dazu. Wir haben uns die R 80 G/S noch einmal vorgenommen und all das bestätigt erhalten. Auf der über 3000 Kilometer langen Tour, die uns über die Alpen, durch die Apenninen und schließlich auf die Insel Elba zur Sechstagesfahrt führte, haben wir aber auch besonderes Augenmerk auf die Tauglichkeit der BMW für eine solche Reise mit zwei Personen und voller Zuladung an Gepäck gerichtet. Dabei wurde das Fahrverhalten unter diesen Bedingungen ganz allgemein ebenso beleuchtet wie speziell die Haltbarkeit des Krauser-Gepäckträgers mit zwei Koffern geprüft und die zur Wahl stehende Bereifung diskutiert.

Die serienmäßige Metzeler-Endurobereifung hat bekanntlich ausgezeichnete Straßenqualitäten und läßt mit der BMW erstaunliche Schräglagen zu. Wird die Leistung des 800er Boxers allerdings häufig voll eingesetzt, traten über kurz oder lang Risse in den mittleren Stollen des Hinterrad auf, die in Einzelfällen sogar schon zum Ablösen einzelner Profilblöcke vom Reifen-Unterbau geführt haben. Dies und die Tatsache, daß mit diesen Reifen nur bescheidene Geländefreuden zu realisieren sind – schon eine ansteigende nasse Wiese kann zum unüberwindlichen Hindernis werden – hat Michelin zu einer Parallelentwicklung veranlaßt. Alternativ zur Metzeler-Bereifung wird die R 80 G/S deshalb jetzt auch mit Michelin-Reifen geliefert.

Die Michelin-Pneus weisen rechteckige Profil-Klötze auf, ähnlich den üblichen

Trial-Reifen. Der Abrollumfang ist nahezu identisch mit der Metzeler-Ausführung, während die Breite deutlich differiert. So ist der französische Vorderreifen um fünf Millimeter breiter als der deutsche, der Hinterrreifen gar um zwölf Millimeter. Letzteres bringt mit sich, daß das Michelin-bereifte Hinterrad bei montiertem Krauser-Träger nur mit abgelassener Luft aus- und eingebaut werden kann. Um eine allzu auffällige Asymmetrie zu vermeiden, sieht Krauser nämlich ein Versetzen des Schalldämpfers um zehn Millimeter in Richtung Rad vor.

In der Tat bringen die Reifen von Michelin eine Erweiterung der Perspektiven im Gelände, ohne natürlich die R 80 zum Cross-Bolzen zu stempeln. Mit einem Satz: Das Fortkommen auf unbefestigtem Boden ist mit dieser Bereifung immerhin so, daß der Fahrer seine Maschine nicht unberechtigt eine Enduro nennen darf.

Es ist logisch, daß mit einem größeren Profil auf der Straße Abstriche hingenommen werden müssen, zumal die Profilierung seitlich nicht so weit heruntergezogen ist wie bei Metzeler und allein dadurch nur begrenzte Schräglagen möglich werden. Michelin versucht diesen Nachteil mit einer besonders weichen Gummimischung zu kompensieren. Dies macht das Fahrverhalten im Schräglagen-Grenzbereich unproblematisch – das Weggehen des Hinterrads kündigt sich deutlich an –, wirkt sich aber auch durch eine entsprechend kurze Lebensdauer aus. 2000 Kilometer mit einem Hinterrreifen waren das höchste der Gefühle unter den eingangs erwähnten Bedingungen.

Die Michelin-Bereifung

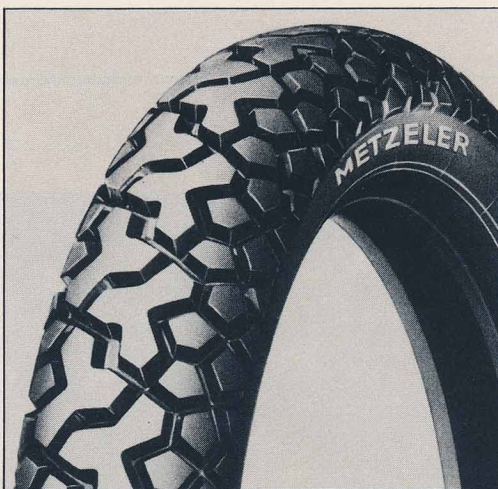
hat auch ein akustisches Merkmal: Ab ungefähr 80 Stundenkilometer hat der Fahrer ein Laufgeräusch im Ohr, das etwa an das Zahnradgeräusch eines steinalten Getriebes erinnert.

Als Fazit aus unseren Erfahrungen kann gelten: Die Vorteile im Gelände gehen eindeutig auf Kosten der Lebensdauer und des Fahrvergnügens auf der Straße. Das eine gegen das andere abzuwiegen ist letztlich eine Frage des persönlichen Geschmacks und des Geldbeutels.

Bestens bewährt hat sich auf unserer Reise der Krauser-Gepäckträger aus Leichtmetall-Guß (siehe auch EN-DURO 8/81). In den beiden Seitenkoffern befanden sich jeweils knapp zehn Kilogramm Gepäck, auf der Gepäckbrücke waren noch rund 18 Kilogramm in zwei Päckchen verstaut. Dieser Träger, dem der Laie wegen des verwendeten Werkstoffs oft Sprödigkeit und demzufolge Bruchgefahr nachsagt, hat die Belastung anstandslos ohne Schaden ausgehalten. Zu beachten ist beim Anbau lediglich die spannungsfreie Montage. Das heißt, die Flachstahl-Verbindungen müssen eventuell so nachgebogen werden, daß sie haargenau zwischen Motorradrahmen und Alu-Träger passen.

Mit der geschilderten Belastung, dazu etwa zehn Kilogramm im großen Tankrucksack, 75 Kilo schwerer Fahrer und 55 Kilo-Sozia war das zulässige Gesamtgewicht bei weitem noch nicht ausgenutzt. Dennoch war mit dieser so vernünftig wie möglich verteilten Ladung das Fahrvergnügen erheblich beeinträchtigt. Die Schwerpunkt-lage war in diesem Zustand so ungünstig, daß das Vorderrad bei voller Beschleunigung

**Die neueste Ausführung des Enduro-Reifens von Metzeler ist speziell für die BMW entwickelt und bietet bessere Haltbarkeit**



**Durchgehockte Sitzbank**

noch im zweiten Gang leicht vom Boden abhob. Nicht zu spaßen war mit starkem Seitenwind, der den Geradeauslauf nicht nur drastisch beeinträchtigte, sondern das nur wenig belastete Vorderrad sogar manchmal ein paar Zentimeter seitlich versetzte.

Mithin sind die 212 Kilogramm zulässige Nutzlast ein zwar beruhigender, aber doch mehr theoretischer

schmal, der Soziusplatz als zu dürrig gepolstert. Und der Schaumstoff war nach acht Stunden Dauerritt derart zusammengesackt, daß die Oberfläche auch über Nacht nicht mehr die ursprüngliche Form annahm. Kommentar der Sozia: eine wahre Marterbank.

Ungeschick ist schließlich die linke Soziusraste plazierte; Der Stiefel liegt am Auspuff an und verschmort. Gestört hat auf die Dauer auch die blaue Fernlicht-Kontrollleuchte. Sie ist so groß und grell, daß sie den Fahrer blendet.

Kaum mehr als ein Jahr hat nun BMW seit dem Erscheinen der G/S verstreichen lassen, um mit mancherlei Detailverbesserungen aufzuwarten. Denn die BMW-Enduro ist ab sofort in Neuaufgabe zu haben.

Die Farbe des Kleides stellt

## »... mit der R 80 G/S ein einmaliges Konzept verwirklicht«

Wert; es sei denn, man bezieht in die Rechnung einen Zweizentner-Mann und eine 80 Kilo-Sozia mit ein.

Ein paar Dinge haben das insgesamt angenehme Verhältnis zu diesem Motorrad getrübt. So erwies sich die in Form und Polsterung miserable Sitzbank alles andere als langstreckentauglich. Die Bank zeigte sich als zu

den auffallendsten Unterschied zum Ursprungsmodell dar. Als Alternative zum als fantasielos verpönten Weiß gibt es jetzt Pacificblau-Metallic. Vom Designer-Ausländisch in Deutsch übersetzt heißt das: ein geschmackvoll blauer Lack mit Metalleffekt.

Neu ist auch die Kontur. Die Sitzbank, bislang zu

Recht wegen ihrer erbärmlichen Polsterung allerorten hart kritisiert, weist eine angedeutete Kuhle für den Fahrer auf und bildet damit auch optisch einen gelungenen Übergang zum großen Tank. Die Sozia thront jetzt rund zwei Zentimeter über dem Vorderrad, denn die Polsterung ist an dieser Stelle um den genannten Betrag dicker. Außerdem sind die Kanten schöner abgerundet und, so der Sitzbank-Hersteller Denfeld, sei der Schaumstoff jetzt etwas dichter und soll sich demzufolge nicht mehr so stark durchhocken. Wohl wissend, daß die bisherige Sitzbank dem weißblauen Image nicht gerade zuträglich war, zeigt sich BMW in dieser Sache sehr kulant: Alte Bänke werden vom Händler kostenlos in neue umgetauscht.

Modellpflege erfuhr auch die rostanfällige Auspuffanlage. Eine Mehrfachbeschichtung soll jetzt der überschnellen Oxidation Einhalt gebieten.

Reifenhersteller Metzeler wollte bei den Verbesserungen nicht hinten stehen und präsentierte im Spätherbst 1981 einen neuen Hinterreifen für die BMW. Jeweils drei der Mittelstollen sind in Quer- und Längsrichtung verbunden. Die Gefahr des Ausreißen sei damit gebannt, lassen die Münchner verlauten. Dem neuen Pneu darf man aber auch schon deshalb mehr zutrauen, weil die Karkasse in Verbindung mit besserem Material verstärkt ist.

Last not least gehört der Elektrostarter beim 82er Modell zusammen mit einer 16 Ampèrestunden-Batterie zur Serienausstattung. Der Kickstarter ist nach wie vor ebenfalls dabei. Preis der neuen R 80 G/S: 8590 Mark.

Rolf Gebhard