

03

17.1.2014

www.motorradonline.de

111 JAHRE
MOTORRAD
seit 1903

MOTORRAD

MOTORRAD

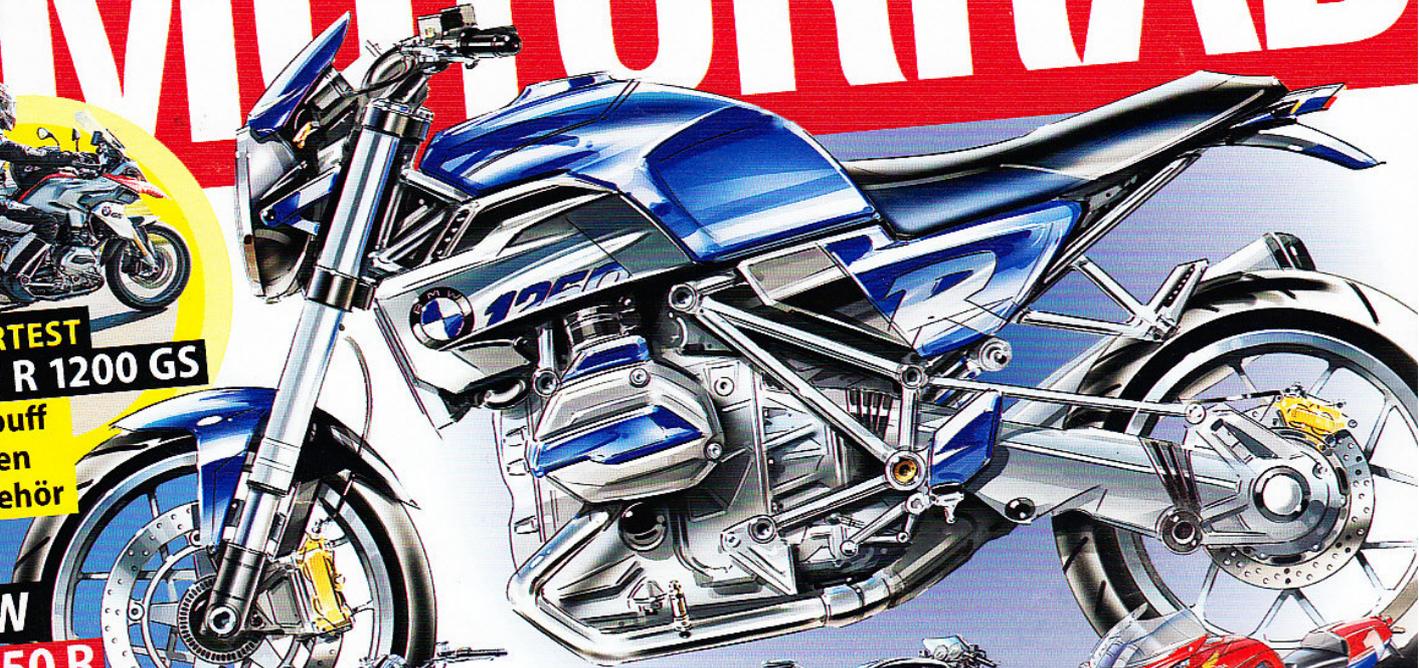


DAUERTEST
BMW R 1200 GS

- Auspuff
- Reifen
- Zubehör

BMW
R 1250 R

**Stark,
nackt,
edel**



Kawasaki
Z 1800



Yamaha
SR 850



Honda
CB 1000 Endurance

TRAUMMASCHINEN

MOTORRAD
Leben...



- m Gespann durch Afrika
 - Tropisches Costa Rica
 - Schrauberidee Eigenbau
- + Test: Wie beraten Reifenhersteller und Webshops?
+ Ken Roczen: Der Moto-cross-Star im Porträt

VERGLEICHSTEST
1000er



HONDA
CB 1000 R
KAWASAKI
Z 1000 SE
YAMAHA
FZ1

NIPPON-NAKED

Vergleichstest: Indian Chief Vintage gegen Harley Heritage Softail Classic



Deutschland 3,90 €
Österreich 4,40 € Schweiz 7,70 sFr
BeNeLux 4,60 € Finnland 5,90 € Griechenland 5,70 €
Italien 5,20 € Norwegen 55,- NOK Slowenien 5,20 €
Spanien 5,20 € Kanaren 5,40 €



TEST+TECHNIK

BMW HP4 und Royal Enfield Continental GT

SPATZ UND KANONE

Keine Sorge, MOTORRAD schießt nicht mit Kanonen auf Spatzen, nicht mit einer 200-PS-HP4 auf eine 28-PS-Enfield. Für die folgende Geschichte fahren die beiden nicht gegen-, sondern miteinander. Und jede war auf ihre Art schnell.

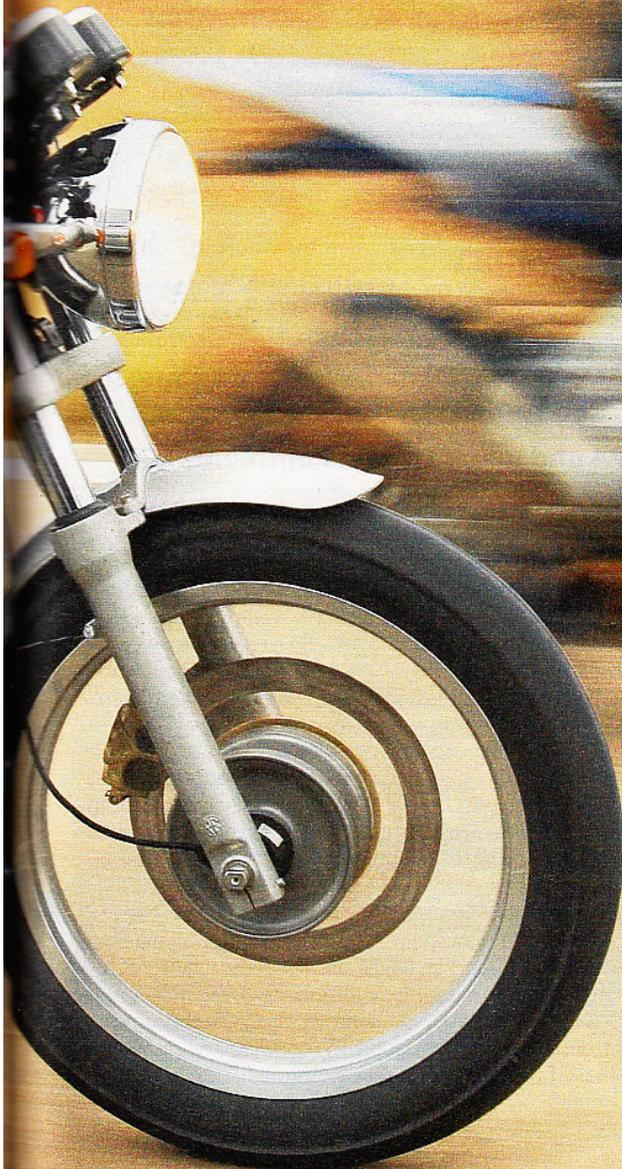


Wenn sich der Fahrer im Windschatten des Zündschlüssels ganz klein macht, rennt die Royal Enfield Continental GT nach eineinhalb Kilometern Anlauf sagenhafte 140 km/h. Eine voll beschleunigte BMW HP4 katapultiert sich nach gerade einmal 838 Metern auf die doppelte Geschwindigkeit. Zahlenspiele, die den krassen Unterschied zwischen den beiden verdeutlichen. Es gibt wohl kaum zwei andere aktuelle Sportmaschinen, die sich so fundamental unterscheiden. Beide stammen aus der Gegenwart, doch während die HP4 in allem den gegenwärtigen Stand der Technik repräsentiert, versetzt uns die Continental GT zurück in die 1960er-Jahre.

Wie manifestieren sich diese Unterschiede? Wie erleben wir sie beim Fahren? Wie fühlt sich Geschwindigkeit auf der einen an, wie

auf der anderen? Sind 100 km/h tatsächlich auf beiden gleich schnell? Ist die Leistung der Enfield dem heutigen Verkehrsgeschehen noch angemessen? Oder vielleicht schon wieder? Was braucht es, den grandiosen Overkill der HP4 vernünftig zu dosieren? Um diese Fragen zu klären, führen die MOTORRAD-Tester nach Südfrankreich, staksten über morgendlich-feuchte Straßen in den Tälern, genossen die kurz aufflammende Mittagswärme, überquerten Pässe und machten Strecke auf der Autobahn.

Wie bereits im Fahrbericht in MOTORRAD 21/2013 vermutet, erwies sich die Continental GT abseits von Renn- oder Messstrecke als durchaus dynamisches Motorrad. Das setzt allerdings die Bereitschaft voraus, sie auch auf unbekanntem Strecken zügig laufen zu lassen, also möglichst viel Tempo in die Kurven zu nehmen und auch durch die Kurven zu bringen. Rapide Tempowechsel sind





Auf die idyllischen Straßen an der südfranzösischen Küste passt die Enfield besser als die ambitionierte BMW

BMW HP4 und Royal Enfield Continental GT

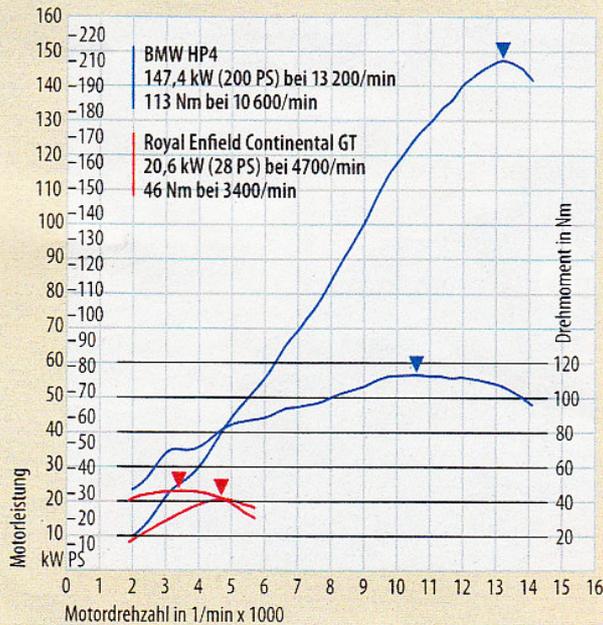
einmal geraden Straßenstück bis zur nächsten Kurve katapultierte die HP4 sich und ihren Piloten plötzlich so dermaßen vorwärts, dass dieser den Schräglagenwechsel für die folgende Rechtskurve kaum schaffte. Beim nächsten Versuch klappte es dann schon besser und schneller, deshalb hakte es nun beim Umklappen in die nächstfolgende Linkskurve. Es brauchte einige Versuche, bis der ganze Ablauf von Manövern in der Links-rechts-links-Kurvenkombination eingeübt war. Dann aber war es, als ob sich mit einem Mal eine Tür zu einem begeisternden Fahrerlebnis mit der HP4 geöffnet hätte.

Wegen ihrer unbändigen Dynamik, die als oberstes Entwicklungsziel noch in jedem kleinsten Detail erkennbar ist, muss sie sehr präzise gefahren werden. Die meisten von uns Motorradfahrern können sich die nötige Präzision aber nur durch Wiederholungen, also nur auf der Rennstrecke erarbeiten. Im Grunde ist die HP4 dem alltäglichen Verkehr weit entrückt, eine Maschine für eingeübte Manöver und die letzten paar Prozent vor dem absoluten Limit.

Auf der Landstraße muss man dagegen ständig improvisieren. Mal kann man vor einer Rechtskurve ausholen, mal wegen Gegenverkehrs nicht, mal hat ein Traktor die Straße verdeckt, mal ver-

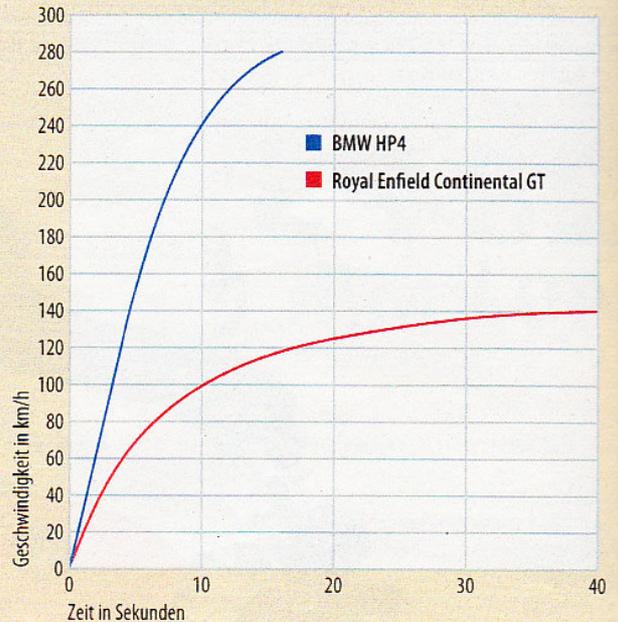
MOTORRAD-Messungen

LEISTUNGSDIAGRAMM



Irgendwie niedrig, wie sich die Enfield-Kurven in die Ecke des von der BMW weit aufgezogenen Rahmens kuscheln. Trotzdem zeigen sie deutlich an, dass es sich lohnt, den 535er-Einzylinder beim Beschleunigen nicht zu hoch drehen zu lassen, weil das Drehmoment nach dem Maximum stark abfällt. Die Kurven der HP4 stellen schlicht das Maximum dar, das derzeit für jedermann käuflich ist.

BESCHLEUNIGUNGSDIAGRAMM



Eigentlich reicht die Leistung der Enfield für den normalen Straßenverkehr. Die Beschleunigungskurve zeigt aber an, woran es fehlt: Überholmanöver ab 80 km/h können sich schon ganz schön in die Länge ziehen und erfordern strategische Planung. Die BMW braucht weniger als die Hälfte der Zeit und wenig mehr als den halben Weg, um doppelt so schnell zu sein wie die Enfield. Klar soweit?

MESSWERTE BMW HP4

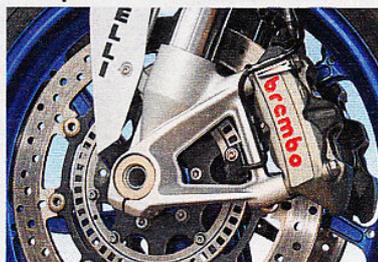
| Fahrleistungen | Durchzug | |
|------------------------------------|--------------|--------------|
| Höchstgeschwindigkeit ¹ | 60–100 km/h | 3,3 sek |
| | 100–140 km/h | 2,9 sek |
| Beschleunigung | 140–180 km/h | 2,8 sek |
| 0–100 km/h | | 3,2 sek |
| 0–140 km/h | | 4,6 sek |
| 0–200 km/h | | 7,2 sek |
| | Verbrauch | |
| | Landstraße | 6,4 l/100 km |

MESSWERTE ROYAL ENFIELD CONTINENTAL

| Fahrleistungen | Durchzug | |
|------------------------------------|--------------|--------------|
| Höchstgeschwindigkeit ¹ | 60–100 km/h | 9,3 sek |
| | 100–140 km/h | 22,7 sek |
| Beschleunigung | | |
| 0–100 km/h | | 10,0 sek |
| 0–140 km/h | | 34,5 sek |
| | Verbrauch | |
| | Landstraße | 4,2 l/100 km |

¹MOTORRAD-Messungen; ¹Herstellerrangabe; Diagramm: Leistung an der Kurbelwelle; Messungen auf dem Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5 %

Bei vollem Leistungseinsatz wird der Schaltblitz zur wichtigsten Anzeige im BMW-Cockpit, vor der Kurve müssen es die Brembo-Festsättel plus ABS ausbaden. Akrapovic steht für feinste Titan-Verarbeitung und die mächtige Schwinge für Stabilität auf allen Ebenen



BMW HP4



BMW HP4 und Royal Enfield Continental GT

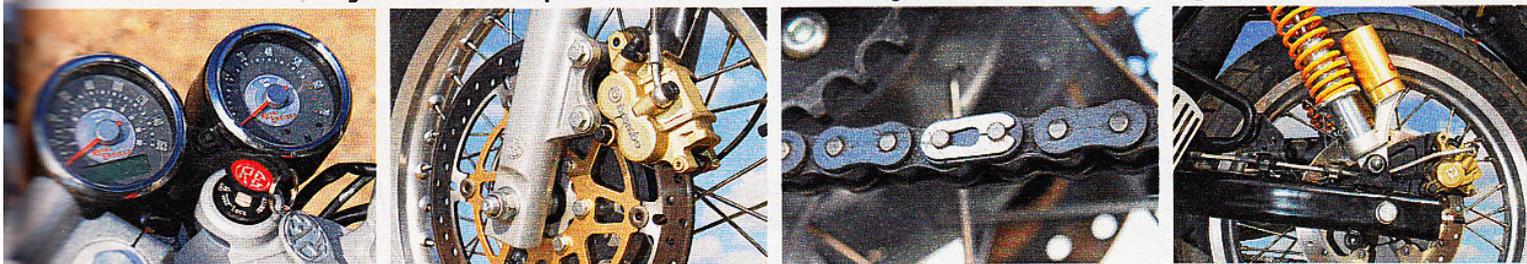
langt ein Radfahrer rücksichtsvolles Überholen. Diese ständige Improvisation passt – die Bemerkung sei erlaubt – besser zum Charakter der Royal Enfield, an der auch noch manches improvisiert wirkt. Man betrachte nur einmal die Elektroinstallation im Dreieck des Rohrrahmens oder die Verchromung des Auspuffs.

In den grundsätzlichen Dingen ist die Continental GT aber wohlprobt. Ihr Motor erwies sich im Lauf von 800 harten Testkilometern als vollgasfest und sehr sparsam, die Bremsen als tüchtig, die Feder Elemente als ordentlich abgestimmt. Ohne Kompromisse bei der Stabilität zu machen, fährt sich die Retro-Sportlerin wunderbar handlich, biegt jederzeit auf jede gewünschte Linie ein. Zwar wir-

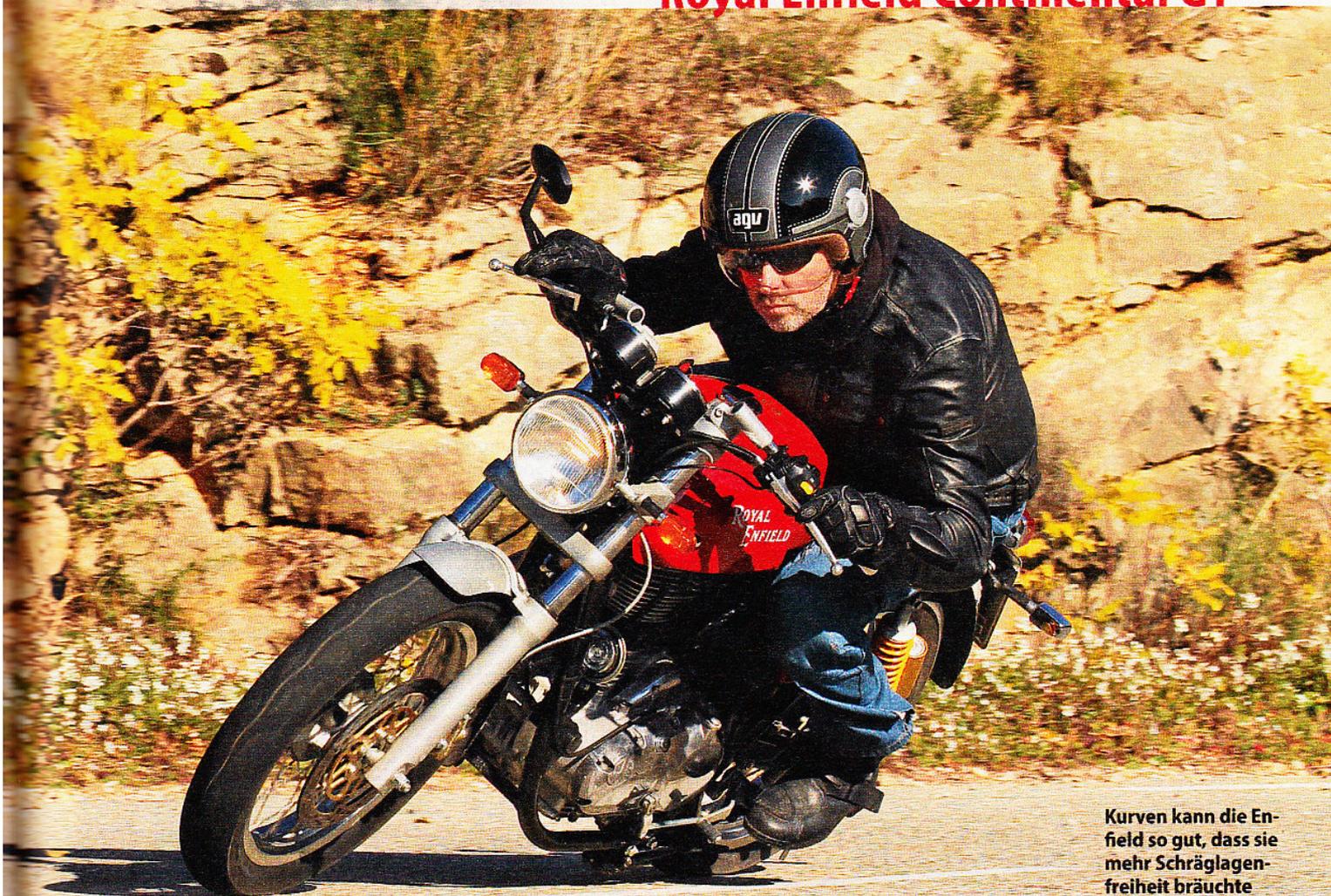
ken die obere Gabelbrücke und die aufgesetzten Klemmschellen der Lenkerhälften etwas ungeschlachtet, die Ergonomie ist jedoch fein ausgearbeitet, der Lenker liegt in bequemer Höhe zur Hand. Ab der dritten Kurve kommt sie einem vertraut vor. Der Fahrer kann sich, wenn ihn der sportliche Ehrgeiz überkommt, auf den langen Tank ducken wie im Foto oben, muss es aber nicht. So fällt es ihm in kniffligen Situationen etwas leichter, die Übersicht zu behalten.

All dies, die homöopathische Leistung, das behäbige Hochdrehen des Motors, das handliche Fahrwerk und die gemäßigt sportliche Sitzposition bringen Enfield-Fahrern die unbeschwerte Seite des Motorradfahrens nahe. Sollen doch die Ambitionierten die HP4s dieser Welt bezwingen. Wie sich eine solche Fahrphilosophie auswirkt, zeigt sehr schön das Diagramm auf Seite 48. Derselbe

Die Royal Enfield käme zur Not auch ohne Drehzahlmesser aus, ihr Doppelkolben-Schwimmsattel, original Brembo, verzögert wacker. Bei 28 PS kommt die O-Ring-Kette noch mit Clip-Schloss aus, und die Stahlschwinge könnte kaum schlichter ausgeführt sein



Royal Enfield Continental GT



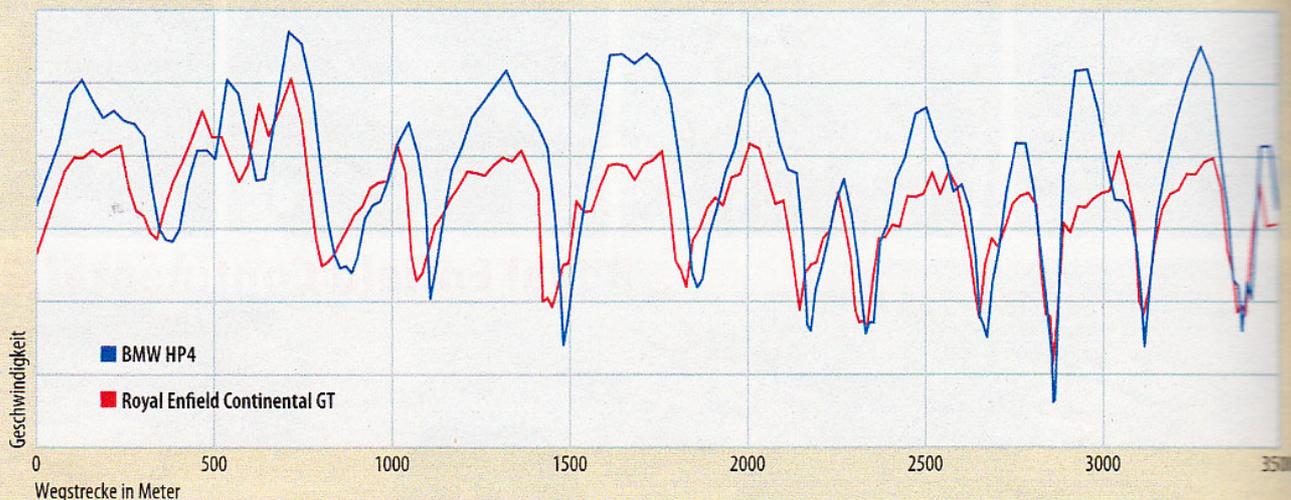
Kurven kann die Enfield so gut, dass sie mehr Schräglagenfreiheit bräuchte

Fahrer, stets flott unterwegs, doch ohne rennsportliche Ambitionen und Erfahrung, fuhr dieselbe Passstrecke einmal mit der HP4 und gleich darauf mit der Continental GT und zeichnete die Tracks mit seinem GPS auf. Bei der Analyse der Daten stellte sich heraus, dass er den kilometerlangen Anstieg mit der BMW zwar rund 36 Sekunden schneller bewältigt hatte als mit der Royal Enfield, in den Kurvenscheitelpunkten jedoch mit der Enfield tendenziell flotter unterwegs war. Dafür gibt es keine rein technische Erklärung.

Die Passfahrten zeigen vielmehr, wie die Technik der Motorräder auf die Psyche des Fahrers wirkt. Er nähert sich den Bremspunkten mit geringerem Tempo als mit der HP4, ist von vorneherein näher an der passenden Einfahrgeschwindigkeit für die folgende Kurve

und hat mehr Zeit, sie richtig einzuschätzen. Kein Wunder also, dass er sie beim Bremsen wesentlich genauer trifft. Man könnte auch sagen: Die Enfield fährt den gleichmäßigeren Strich, die rundere Linie. Dagegen lässt das enorme Beschleunigungsvermögen der HP4 im Zusammenspiel mit dem aggressiven Motorklang in ihm die Alarmglocken schrillen, und trotz zweier bissiger Monoblocks und der Rückversicherung ABS, die ihm außerdem zur Verfügung steht, bremst er weiter herunter als nötig wäre. Gerne lässt er sich auch eine Zehntelsekunde mehr Zeit, um die erforderliche Gewichtsverlagerung zu vollführen, welche die Sitzposition auf der HP4 für geschmeidiges Einlenken verlangt. Das ist auch gut so. Wie bereits gesagt: Die Annäherung ans Limit, das Herantasten an den spätesten und allerspätsten Bremspunkt für Ausbremsmanöver,

MOTORRAD-Messungen: eine Passfahrt*



Den Anspruch auf letzte Genauigkeit können diese Aufzeichnungen mit einem handelsüblichen GPS nicht erheben. Deshalb liegen die Scheitelpunkte der engeren Kurven im Diagramm mitunter weiter auseinander als in der Realität. Deutlich zu sehen ist jedoch die

Neigung des Testfahrers, auf der Enfield mehr Tempo durch die Kehren zu nehmen. Dass er auf dem indischen Café Racer meist später bremst, hat dagegen rein physikalische Gründe: Wer langsamer auf die Kurve zufährt, kann dieses Tempo eben länger beibehalten. An starken

Steigungen wird der Leistungsunterschied auf der Enfield schmerzlich spürbar; da überholt die BMW nicht nur, sondern lässt die Enfield regelrecht stehen. Bergab jedoch fällt es nicht ganz leicht, die Continental GT abzuschütteln, vor allem, wenn die Straße stellenweise noch nass ist.

*Das Diagramm zeigt einen Ausschnitt zweier Bergauffahrten auf der Südrampe des Col de l'Espigoulier bei Marseille

BMW HP4 und Royal Enfield Continental GT

das Erarbeiten der optimalen Choreografie für eine komplette Runde, das alles gehört nur auf die Rennstrecke.

Auf der Passstraße beschleunigte der Tester mit der BMW wenige Meter nach den Kurvenscheiteln die Enfield um Längen aus, doch das brachte ihm vor der nächsten Kurve wieder mehr Stress, beim Bremsen mehr Gewicht auf den Armen – und so weiter. Schnell, faszinierend, aber anstrengend. Nach jeweils etwa einer

halben Stunde Fahrzeit mit der BMW spürten beide Tester die Folgen. Die Erfahrung lehrt, dass dies auch bei routinierten und trainierten Sportfahrern auf der Rennstrecke ein kritischer Zeitpunkt ist. Nicht ohne Grund sind deshalb die einzelnen Abschnitte bei Renntrainings meist um die 20 Minuten lang.

Auf der Continental GT, die kein Racer sein will, sondern sich mit ihrem Status als Café Racer begnügt, könnten die Etappen ruhig länger sein. Bis zur nächsten Kaffeepause, die dann gerne auch so geschrieben werden darf: Café-Pause.

www.motorradonline.de/vergleichstests

MOTORRAD-Fazit

Royal Enfield Continental GT: Das Leben ist ein schöner, rund geschwungener Fluss. Man hat auf kurvigem Passstraßen trotz beschränkter Leistung enormen Fahrspaß mit der Enfield. Und man hat mehr davon, weil es länger dauert – Langsamkeit hat auch ihren Reiz. Die Continental ist der Gegenentwurf zur modernen Supersportlerin.

BMW HP4: Mehr Power, mehr Adrenalin, mehr Dynamik und mehr Speed geht nicht. Kein Zweifel, diese Maschine kommt einem Werks-Superbike so nahe wie kein anderes Serienmotorrad. Für ihre Fahrer bringt das aber auch Verpflichtungen mit sich. Man muss für diese Herausforderung mental und körperlich präpariert sein.

