



Die Reiseriesen: Windjammer ahoi

Für die einen sind sie das Nonplusultra, für die anderen der Abschluss an sich. Die Rede ist hier von jenen voll ausgestatteten Reiseschiffen, die vor lauter Zubehör kaum noch fahren, der Besatzung aber jede Menge Komfort versprechen.

Sie ist eine Ikone der Motorradwelt – die Rede ist von der Honda Gold Wing, die es in ihrer aktuellen Form seit 1988 gibt. Die Wing saß lange unangetastet auf ihrem Thron, weder aus Japan noch aus Europa und auch nicht aus den USA kam ein Motorrad, das der Honda ernst zu nehmende

Konkurrenz gewesen wäre. Die Gold Wing kann auf eine sehr engagierte Fangemeinde vertrauen, die nicht nur für den konstanten Absatz von rund 500 Stück pro Jahr allein in Deutschland sorgt, sondern auch ansonsten sehr rührig ist. Kleines, witziges Beispiel am Rande: Bereits bevor dieser Test überhaupt zu Papier ge-

bracht worden war – allein auf Grund der Vorankündigung im letzten »Tourenfahrer« –, sahen sich Wing-Eigner bemüßigt, zu diesem Test hier schriftlich Stellung zu beziehen. Stein ihres Anstoßes war die in der letzten Vorschau abgebildete Testmaschine von Honda Deutschland, die mit der recht untauglichen kurzen

Frontscheibe ausgestattet ist – wie die Honda halt hierzulande ausgeliefert wird. Dass man da nachrüsten kann – legal oder illegal –, wissen wir auch, tut aber im Zusammenhang mit diesem Test nichts zur Sache, wir testen die Motorräder so, wie sie in Deutschland original angeboten werden. So weit dazu.

*Wing-Eigner
akzeptieren
die BMW nicht
als Konkurrenz*

Der sechszylindrigen Legende ist in deutschen Landen inzwischen Konkurrenz gewachsen – auch wenn zahlreiche Wing-Eigner das sicher ganz anders sehen werden und die hier vorgestellte BMW K 1200 LT keineswegs als direkte Konkurrentin ihrer geliebten 1500er akzeptieren werden. BMW aber sieht das na-

türlich wieder anders und platzierte die neue LT ganz gezielt in jenem Marktsegment, in dem die Gold Wing bislang allein regierte. Interessant ist für BMW dabei vor allem der amerikanische Markt, wo fast drei Viertel dieser Motorräder ihren Absatz finden.

Für die Straßen jenseits des großen Teichs scheinen sowohl Honda als auch BMW wie geschaffen. Endlose Highways, schnurgerade von Horizont zu Horizont, kaum Kurven, Tempolimit, Langeweile – jedenfalls was das Fahrtechnische angeht. Hier-

der andere sind. Die konstant guten Verkaufszahlen der beiden Dickschiffe aber scheinen zu belegen, dass sie auch hierzulande ihre Berechtigung haben. Doch sehen wir uns die beiden Reiseriesen zunächst mal aus der Nähe an, wobei sich in Sachen Antriebskonzept erstaunliche Übereinstimmungen ergeben. Okay, die Honda hat sechs Zylinder und deutlich mehr Hubraum, aber der längs eingebaute Boxermotor kommt mit einem ähnlich niedrigen Schwerpunkt wie der ebenfalls längs eingebaute Vierzylinder-Reihenmo-

Nüchterne Info-Zentrale: Das Cockpit der BMW ist komplett ausgestattet, das Bedienfeld für das Radioteil sitzt oben auf der Tankatrappe.



Bei Umfallen ausgesprochen hilfreich: Die seitlichen Spoiler schützen die Verkleidung vor Beschädigungen.



für bieten beide Hersteller die wohl perfekten Untersätze: seidenweiche Motoren mit viel Kraft im Drehzahlkeller, Fahrgestelle, die bei moderatem Tempo super geradeaus laufen, Tempomat, Stereoanlagen zur Unterhaltung der Besatzung, große Gepäckräume.

Wir aber befinden uns nun mal nicht im Land der endlosen Highways, sondern in Mitteleuropa, wo die Straßen doch deutlich verwinkelter, der Verkehr dichter und die Anforderungen an Reisemotorrä-

Relativ handlich und ausreichende Schräglagenfreiheit bei der LT.



Setzt in Schräglage sehr früh mit den Fußrasten auf: Gold Wing.



Der Wind- und Wetterschutz auf der LT ist nahezu perfekt, bei hochgefahrener Scheibe gibt's allerdings starke Verwirbelungen. Die vordere Bremsanlage ist dem Gewicht und den Fahrleistungen der schweren BMW nicht ganz gewachsen.

tor der BMW. Dicht beieinander auch die Leistungsdaten: Beide Motorräder leisten 98 PS, die Honda dreht bei Erreichen der Höchstleistung mit 5200 Touren rund 1500 Umdrehungen weniger als die BMW. Spürbare Unterschiede allerdings im Bereich Drehmoment: Während die BMW sich mit 115 Nm bescheiden muss – für sich gesehen allerdings ein mehr als respektable Wert –, drückt die Gold Wing satte 150 Newtonmeter auf die

Im Cockpit der Honda findet man neben Tacho und Drehzahlmesser auch ein LCD-Display, das zahlreiche Infos liefert. Die Gold Wing verfügt über ein Integral-Bremssystem ohne ABS.



Kurbelwelle. Nominell wenigstens, denn der Dynojet-Prüfstand attestiert der Honda nur 92 Pferde und 128 Nm Drehmoment. Die BMW erreicht die vom Werk angegebene Leistung.

Nach dem Druck aufs Anlasserknopfchen springen beide Motoren spontan an, dabei kann die Honda mit ihrem fauchenden Sechszylinder-Sound immer noch faszinieren. Die BMW mit ihrem Vierzylinder klingt da schon deut-



Der Sechszylinder-Sound der Honda kann immer noch faszinieren

lich prosaischer. In Sachen Fahrgefühl unterscheiden sich die Triebwerke gar nicht mal so sehr. Beide ziehen bereits ab Leerlaufdrehzahl souverän ab, begeistern mit einer Gelassenheit, die man bei derart



Der Sechszylindermotor erreicht seine Nennleistung von 98 PS auf dem Prüfstand nicht. Der Wind- und Wetterschutz hinter der Verkleidung ist recht gut.

großen Hubräumen allerdings auch erwarten darf. Die recht hohen Fahrzeugmassen überdecken das Leistungsvermögen der Motoren, die Fahrleistungen sind – gemessen an der Papierform – nicht eben berauschend. Durchzugswerte von 12,5 Sekunden (Honda) beziehungsweise 13,5 Sekunden (BMW) werden von deutlich schwächeren Motorrädern auch erreicht. Insgesamt gesehen geht die Honda einen Hauch besser: Sie ist genau

fünf Stundenkilometer schneller, zieht kräftiger durch und schafft auch den Sprint von Null auf 100 km/h einen Hauch flotter.

Beim Benzinverbrauch sind sich die beiden Super-Tourer dann wieder erstaunlich einig: Beide kommen im Mischbetrieb im Schnitt mit 6,5 Litern pro 100 Kilometer hin, verfeuern bei Vollgas auf der Autobahn allerdings auch schon mal satt über zehn Liter. Wegen der bis auf einen Liter gleich großen Benzintanks ergeben sich auch ähnliche Reichweiten: Rund 350 Kilometer weit kommt man mit beiden Motorrädern ziemlich locker. Die recht ähnlichen Verbrauchswerte sind umso erstaunlicher, als die beiden Dickschiffe mit sehr unterschiedlichen Gemisch-aufbereitungsanlagen daherkommen: Die Honda verfügt über zwei simple 33-mm-Gleichdruckvergaser, während

die BMW mit einer hochmodernen Bosch-Einspritzung ausgestattet ist. Diese Technik ermöglicht es BMW, die LT serienmäßig mit Dreibege-Katalysator auszurüsten, während die inzwischen deutlich über zehn Jahre alte Honda auf jede Art von Ab-



Der BMW-Vierzylinder hängt in einem unten offenen Aluminium-Brückenrahmen.

Motor: Leistung 72 kW (98 PS) bei 6750 U/min, max. Drehmoment 115 Nm bei 4750 U/min, Hubraum 1171 cm³, Bohrung x Hub 70,5 x 75 mm, Verdichtung 10,8 : 1, flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, längs und liegend eingebaut, zwei Einlass- und zwei Auslassventile pro Zylinder, gesteuert über zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen (dohc), Benzineinspritzung Motronic, Nass-Sumpfschmierung, Batterie 12 Volt/19 Ah, 840-Watt-Lichtmaschine, E-Starter

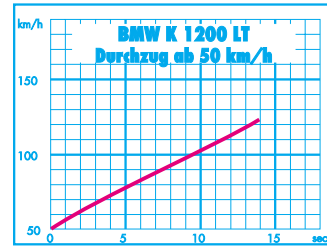
Kraftübertragung: Primärtrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über Kadanwelle mit Momentabstützung

Leistungsmessung auf Dynojet-Rollenprüfstand

lich betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über Kadanwelle mit Momentabstützung

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Alu-Profilen, Telelever vorn mit Längslenker und Federbein, 102 mm Federweg, Paraleverschwinge hinten, Zentralfederbein, 130 mm Federweg, Federbasis stufenlos verstellbar, Leichtmetall-Gussräder, Felgenreiße v. 3.50 x 17, h. 5.00 x 17, Reifengröße v. 120/70 ZR 17, h. 160/70 ZR 17, Originalbereifung: Bridgestone Exedra G 701/702, v. Dopp-

Der Fahrkomfort auf der BMW K 1200 LT setzt neue Maßstäbe: Fahrer wie Beifahrer sitzen ausgesprochen bequem auf der gegen Aufpreis sogar heizbaren Sitzbank.



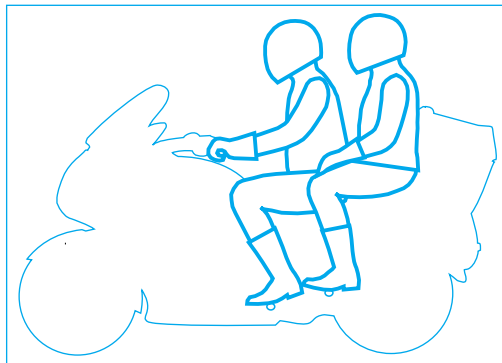
pelscheibenbremse mit Vierkolbenzangen, $d = 305$ mm, h. Einzelscheibe mit Vierkolbenzange, $d = 285$ mm, Antiblockiersystem

Maße und Gewichte: Gesamtlänge 2508 mm, Radstand 1633 mm, Nachlauf 109 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Sitzhöhe 770/800 mm, Lenkerbreite 826 mm, Lenkerhöhe 1140 mm, Leergewicht 378 kg, zul. Gesamtgewicht 600 kg, Zuladung 222 kg, Ölmenge 3,75 l, Tankinhalt 24 l

Messwerte:
 Höchstgeschwindigkeit:
 solo 200 km/h
 zwei Personen 198 km/h
 Durchzug 50 - 120 km/h:
 (im höchsten Gang)
 solo 13,5 s
 zwei Personen 14,5 s
 Benzinverbrauch (Super):
 Landstraße: 5,4 l/100 km
 Autobahn (130): 6,5 l/100 km
 Reichweite (Landstr.): 444 km
 Reichweite (Autobahn): 369 km

Kosten:
 Basispreis: 35.279 DM (inklusive Nebenkosten)
 Versicherung (HDI): 455,20 DM (für ein Jahr nur Haftpflicht)
 Steuer (für ein Jahr): 169,20 DM

Wartungsintervalle:
 Inspektionen alle 10.000 km
 Ölwechsel alle 10.000 km
 Ventilspiel alle 20.000 km



gasentgiftung verzichten muss.

Das hohe Niveau der Triebwerke erreichen beide Getriebe nicht: Bei der Honda erfolgt der Gangwechsel nur bei wirklich niedrigen Drehzahlen ohne das typische Klacken. Bei der BMW nervt vor allem die schlechte Rastung zwischen viertem und fünftem Gang. Der nämlich sitzt bei schludriger Schalterei nicht immer sicher, so dass der Motor gequält aufheult. Bei beiden Motorrädern ist der Fünfte erstens als Overdrive ausgelegt und zweitens die einzig relevante Fahrstufe. Die durchzugsstarken Motoren erledigen sämtliche Aufgaben auch souverän im großen Gang.

Übrigens verfügen beide Motorräder über eine Art Rückwärtsgang. Das ist auch zwingend nötig, denn derart schwere Maschinen lassen sich nicht auf jedem Untergrund sicher schieben. In beiden Fällen wird der Retourgang elektrisch über den Anlasser betrieben. Die Motorräder laufen mit etwa halbem Schritt-Tempo zurück, mitfüßeln ist nicht schwierig.

Die Hinterräder werden übrigens einheitlich über Kardanwellen angetrieben, die recht unauffällig mit nur geringen Aufstellmomenten arbeiten. Die Honda hebt ihr Heck – wegen des fehlenden Momentenausgleichs – beim Beschleunigen ein bisschen ausgeprägter an, störend ist das nicht. Der BMW-Antrieb hingegen ist nicht ganz spielfrei, was zu einem deutlich vernehmbaren Klacken auf unebener Straße führt.

Die Fahrwerke der Reiseschiffe erinnern ein wenig an amerikanische Straßenkreuzer, was angesichts des Hauptabsatzmarktes ja auch Sinn macht. Beide Motorräder kommen mit gewaltigen Radständen, die unbeeindruckten Geradeauslauf versprechen. Dieses Versprechen wird auch gehalten, die Maschinen zie-



hen beinahe unerschütterlich ihre Bahn in Richtung Horizont, nur deftiger Seitenwind kann sie vom Kurs abbringen. Angesichts dieser Sturheit verblüfft die Agilität, mit der sich die Dickschiffe um die Ecken treiben lassen. Dank breiter Lenker steht genügend Hebelweg zu Verfügung, um die trocken über 350 Kilo schweren Boliden in Schräglage bringen zu können. Mit einiger Übung kann man mit den Acht-Zentner-Bikes erstaunlich flott durch die Kurven stechen. Einzig die mangelnde Bodenfreiheit der Honda stört die Kurvenhatz dann doch nachhaltig.

Hier kann man auf Knopfdruck ein bisschen nachhelfen: Im rechten unteren Verkleidungspaneel sind nämlich die Bedienelemente für den bordeigenen Kompressor untergebracht. Damit kann der Luftdruck im rechten Federbein per Knopfdruck verändert werden. Was auf den ersten

BMW wie Honda kommen mit sehr langen Radständen, die für ordentlichen Geradeauslauf sorgen. Beide Motorräder bieten reichlich Stauraum in fest integrierten Koffern und Top-Cases. Auch für den Sozius ist gesorgt: Die Sitzmöbel sind ausgesprochen komfortabel.



Wind und Wetter haben gegen die riesigen Verkleidungen der Supertourer kaum eine Chance. Die Scheiben sind höhenverstellbar.

Blick wie Spielerei für Speedlimit-gelangweilte US-Biker anmutet, ist bei genauerer Betrachtung gar nicht so ohne. Damit kann nämlich die Federhärte schnell und problemlos der Beladung angepasst werden. Wir fahren allerdings stets mit dem maximal erlaubten Druck von vier Bar, da so die Bodenfreiheit am größten ist und außerdem die Schauke-



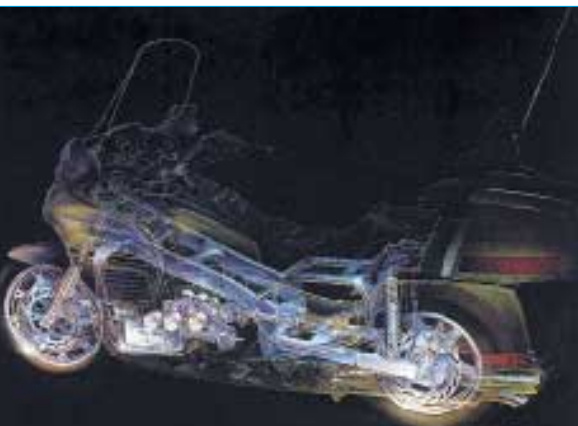
Wir fahren immer mit dem maximal erlaubten Druck von vier Bar

lei des Hecks unterbunden wird. Bei der BMW wird das hintere Federbein ebenfalls recht einfach, allerdings technisch wesentlich simpler per Handrad unter der Sitzbank, der Beladung angepasst.

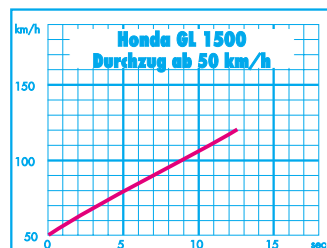
Deutliche Unterschiede gibt's von den Vorderradfürungen zu vermeiden. Während die LT selbstverständlich mit dem BMW-typischen Telelever-System ausgestattet ist, das sehr sensibles Ansprechverhalten und große Stabilität auf der Bremse bietet, kommt die Wing mit einer konventionellen Telegabel, deren Standvermögen nicht mehr dem Stand der Technik entspricht. Bei Vollbremsungen auf un-



ebener Piste geht die Gabel voll auf Block, was immer mal wieder für ein paar Extra-Herzschläge sorgt. Apropos Bremsen: Die Gold Wing war eine der ersten Hondas, die mit einem Kombi-Bremssystem ausgestattet wurde. Das



Der Sechszylinder-Boxer hängt in einem Brückenrahmen aus Stahl.



vorn Doppelscheibenbremse mit Doppelkolbenzangen, $d = 296$ mm, hinten Einzelscheibe mit Doppelkolbenzange, $d = 296$ mm

Maße und Gewichte: Gesamtlänge 2630 mm, Radstand 1700 mm, Nachlauf 109 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Sitzhöhe 795 mm, Lenkerbreite 875 mm, Lenkerhöhe 1140 mm, Leergewicht 395 kg, zul. Gesamtgewicht 570 kg, Zuladung 175 kg, Ölmenge 3,25 l, Tankinhalt 23 l

Messwerte:
Höchstgeschwindigkeit:
solo 205 km/h
zwei Personen 202 km/h
Durchzug 50 - 120 km/h:
(im höchsten Gang)

solo 12,5 s
zwei Personen 13,5 s
Benzinverbrauch (Super):
Landstraße: 5,3 l/100 km
Autobahn (130): 6,5 l/100 km
Reichweite (Landstr.): 433 km
Reichweite (Autobahn): 353 km

Kosten:
Basispreis: 33.220 DM (inklusive Nebenkosten)
Versicherung (HDI): 455,20 DM (für ein Jahr nur Haftpflicht)
Steuer (für ein Jahr): 211,50 DM

Wartungsintervalle:
Inspektionen alle 6000 km
Ölwechsel alle 6000 km
Ventilspiel alle 6000 km

über den Fußbremshebel aktivierte Integral-Bremssystem verteilt die Bremskraft auf die hintere und die linke vordere Scheibe. Die zweite Bremscheibe im Vorderrad, über den Handhebel betätigt, übernimmt nur unterstützende Aufgaben. Die Anlage überzeugt immer noch durch gute Wirkung und Dosierbarkeit, auch wenn die Fußkräfte ein bisschen zu hoch ausgefallen sind. Hinter den Erwartungen zurück bleibt die Anlage der



Die Supertourer verfügen über einen Rückwärtsgang, der über den Startermotor getrieben wird. Am linken Lenkerende finden sich zahlreiche Schalter für die Stereoanlage, hier bei der LT.

BMW: Hier kommen die bekannten Vierkolbenzangen von Brembo zum Einsatz. Der Druckpunkt der vorderen Anlage ist sehr schwammig, der Hebel kann manchmal bis zum Lenker gezogen werden, ohne dass das serienmäßige ABS regelnd einschreiten muss.

Kaum in Worte zu fassen ist der Fahrkomfort, der auf den Super-Tourern geboten

Fahrer und Beifahrer werden geradezu in den Sitz gebettet

wird: Fahrer wie Beifahrer werden auf den Motorrädern geradezu in den Sitz gebettet. Bequemere Sitzbänke gibt's sonst nirgendwo. Nicht so richtig zufrieden waren wir mit beiden Windschutzscheiben, wobei die vom TÜV gekürzte Honda-Scheibe noch gar nicht mal so schlecht abschneidet. In ihrer niedrigsten Stellung liegt der Kopf des Fahrers einigermaßen ruhig im Luftstrom, fährt man die Scheibe hoch, gibt's satte Verwirbelungen. Das verhält sich bei der BMW so ähnlich, mit dem Unterschied, dass die Scheibe hier elektrisch auf und ab gefahren werden kann.

Beide Motorräder kommen übrigens mit fest montierten Koffern und Top-Case. Die BMW fasst sagenhafte 120 Liter Reisegepäck, denen die knapp 110 Liter der Honda gar nicht mal so weit nachstehen. Auf jeden Fall lässt sich eine Menge unterbringen auf diesen Dickschiffen, wobei die Honda da mit ihrer maximalen Zuladung von 175 Kilogramm eher Grenzen setzt als die BMW mit ihren 222 Kilogramm.

Sollen wir ein Fazit versuchen? Beide Motorräder ähneln sich von ihrem Konzept und ihrer Ausführung sehr. Erstaunlich schon deshalb, weil immerhin zehn Jahre zwischen den Konstruktionen liegen. Diese zehn Jahre sind bei manchem Detail spürbar, bei anderen nicht. Dicht auf liegen die Dickschiffe auch beim Preis: Die BMW ist mit ihren 35.279 Mark ziemlich genau 2.000 Mark teurer als die Honda, die damit immer noch ein ernst zu nehmendes Angebot in dieser Klasse darstellt.

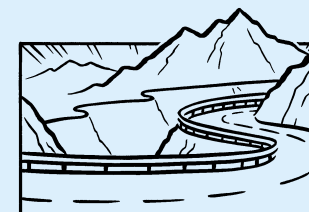
Wolfgang Zeyen

EIGNUNGSTEST

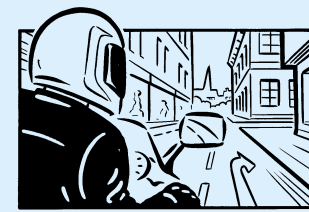
BMW K 1200 LT



LANDSTRASSE:
Motor mit hoher Laufkultur, sehr komfortables Fahrwerk, sehr bequeme Sitzpositionen, mäßige Bremsen
GUT



BERGSTRASSE:
elastischer Motor, neutrales, aber etwas schwerfällig Handling, zu langer erster Gang, mäßige Bremsen
BEFRIEDIGEND



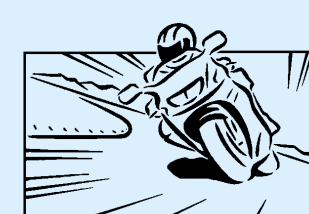
STADTVERKEHR:
leises Motor- und Auspuffgeräusch, hohes Gewicht, einfach zu bedienender Hauptständer, Rückwärtsgang
AUSREICHEND



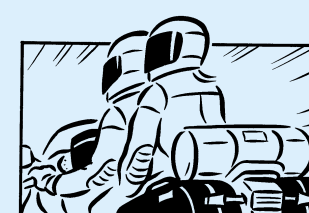
SCHOTTERPISTE:
sensible Federelemente, ABS, wenig Bodenfreiheit, guter Seitenschutz, viel zu hohes Gewicht
MANGELHAFT



AUTOBAHN:
langer fünfter Gang, sehr guter Wind- und Watterschutz, hohe Reichweite, etwas seitenwindempfindlich
SEHR GUT



SPORTLICHE FAHRWEISE:
zu komfortabel abgestimmtes Fahrwerk, hohes Gewicht, mäßige Bremsen, gute Schräglagenfreiheit
AUSREICHEND



SOZIUSTAUGLICHKEIT:
neue TF-Referenzklasse, komfortables Federbein, reichhaltiges Platzangebot, Rückenlehne, breite Fußrasten
SEHR GUT

Honda Gold Wing

LANDSTRASSE:
kraftvoller und kultivierter Motor, recht handliches Fahrwerk, sehr geringe Schräglagenfreiheit
BEFRIEDIGEND

BERGSTRASSE:
sehr kräftiges Triebwerk, schwerfälliges Handling, standfeste Bremsen, entspanntes Sitzen
BEFRIEDIGEND

STADTVERKEHR:
geschmeidiger Motorlauf, niedrige Sitzhöhe, hohes Gewicht, leicht zu bedienender Hauptständer
BEFRIEDIGEND

SCHOTTERPISTE:
hohes Gewicht, geringe Bodenfreiheit, Federelemente überfordert, ausladende Verkleidung
MANGELHAFT

AUTOBAHN:
sehr gute Fahrleistungen, guter Geradeauslauf, wirksamer Wind- und Watterschutz, hohe Reichweite
GUT

SPORTLICHE FAHRWEISE:
antrittsstarker Motor, weich abgestimmtes Fahrwerk, geringe Schräglagenfreiheit, Integralbremssystem
MANGELHAFT

SOZIUSTAUGLICHKEIT:
gutes Platzangebot, bequeme Sitzposition, komfortable Abstimmung, Koffer stören nicht, Trittbretter hinten
SEHR GUT

Motor: Leistung 72 kW (98 PS) bei 5200 U/min, max. Drehmoment 150 Nm bei 4000 U/min, Hubraum 1171 cm³, Bohrung x Hub 71 x 46 mm, Verdichtung 9,8 : 1, flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Viertakt-Boxer-Motor, längs eingebaut, je zwei Ventile pro Zylinder, gesteuert über je eine oben liegende, kettengetriebene Nockenwelle (ohc), zwei 33-mm-Gleichdruckvergaser, Kennfeld-Zündung, Nass-Sumpfschmierung, Batterie 12 Volt/20 Ah, 468-Watt-Lichtmaschine, E-Starter

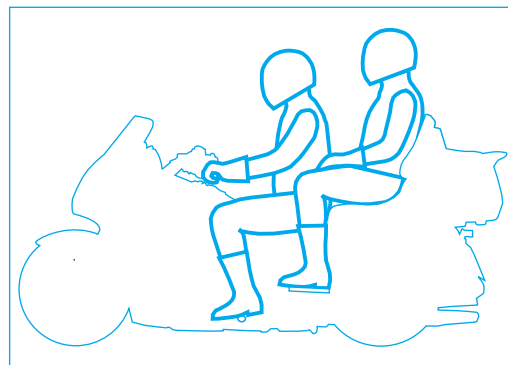
Kraftübertragung: Primärtrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-

Leistungsmessung auf Dynojet-Rollenprüfstand

Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über Kadanwelle ohne Momentabstützung

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, Telegabel vorn mit 41 mm Standrohrdurchmesser, 140 mm Federweg, Stahlschwinge hinten, Zentralfederbein, 105 mm Federweg, Federbasis per Luftdruck verstellbar, Leichtmetallscheibenräder, Felgenreöße vorn 3.50 x 18, hinten 4.50 x 16, Reifengröße vorn 130/70 ZR 18, hinten 160/80 ZR 16, Originalbereifung: Dunlop;

Komfort ohne Ende: Beide Passagiere finden auf der Gold Wing ein behagliches Plätzchen. Die hinteren Trittbretter sind höhenverstellbar.



Wartung

Wer der Gold Wing für die regelmäßige Wartung selbst zu Leibe rücken möchte, erhält Unterstützung durch das recht umfangreiche und detaillierte Fahrerhandbuch. Was aber auch nicht verhindern kann, dass man für den Hinterrad-Ein- und -Ausbau satte zwei Stunden braucht. Die Ventile hingegen sind nach Abnahme einiger Verkleidungsteile und der Ventildeckel leicht zugänglich, die Zündanlage ist wartungsfrei, und die beiden Gleichdruck-Vergaser sollten ebenfalls keine Probleme bereiten.