

**VERGLEICH**

**BMW F 650 GS/YAMAHA XT 660 R**

# Zwei Wege – ein Ziel

BMW F 650 GS und Yamaha XT 660 R beweisen auf ihre ganz eigene Art, dass Entertainment auf zwei Rädern nicht von vier Zylindern und dreistelliger Motorleistung abhängt.

Einzyylinder, in den Bewusstseins-Tiefen der Generation Golf waren sie fast ausgestorben, nur BMW rettete die Fortbewegung via dickem Single mit guten Verkaufserfolgen gegen den Trend über die Jahrtausendwende. Der satte Schlag und die urwüchsige Rauheit der früheren Ballermänner ist heute zwar durch Ausgleichswellen gezähmt, und Vierventil-Zylinderköpfe gehören zum Standard, aber selbst in seiner weichgespülten Form, wie in der F 650 GS, bleibt der urwüchsige Charme dieser traditionsreichen Motorkonstruktion zumindest ansatzweise erhalten. Neben der bayerischen Funduro bietet der Markt seit wenigen Monaten ein weiteres Produkt für Single-Aktivitäten im Alltag: die Yamaha XT 660 R. Dass die Japaner dabei das Rad nicht neu erfunden haben, zeigt bereits die Ähnlichkeit der beiden Probanden auf dem Papier. Das BMW-Triebwerk tritt mit 50 PS Spitzenleistung und 60 Newtonmetern Drehmoment aus 652 Kubik an, wird über vier Ventile beatmet und schickt die Kraft mittels Fünfgang-Getriebe an die Kette. Die Yamaha hat in Sachen Leistung und Drehmoment je zwei Einheiten weniger zu bieten, dafür acht Kubikzentimeter mehr Hubraum und ebenfalls vier Ventile, fünf Gänge und den obligatorischen Kettenantrieb.

Bezüglich der Fahrwerksdaten präsentiert sich die BMW mit kleinerem Vorderrad (19 statt 21 Zoll) und kürzerem Radstand – 1479 zu 1505 Millimeter – sowie mit 60,8 Grad um zwei Grad steilerem Lenkkopfwinkel straßenorientierter als die Yamaha. Letztere setzt mit längeren Federwegen von 225 Millimetern vorn und 220 Millimetern hinten – BMW 170 und 165 Millimeter – sowie einer gegenüber der BMW um zehn Millimeter größeren Sitzhöhe von 880 Millimetern eher die Gelände-Tradition ihrer Ahnen fort.

Doch Papier ist bekannterweise geduldig und hat vor allem

nicht immer Recht. Was der Fahr-  
eindruck mit dem Testduo be-  
reits auf den ersten Kilometern  
bestätigt. Lediglich die Sitzposi-  
tion entspricht beim ersten Kon-  
takt den Erwartungen, die die  
Papier-Wertes suggerieren: In der  
Praxis sitzt man auf der F 650 GS  
eher im als auf dem Motorrad.

lativiert sich der Unterschied et-  
was, weil die Yamaha-Sitzbank  
insgesamt schmaler ausfällt als  
das BMW-Gestühl.

Drängen sich anhand der Mo-  
tordaten erste Schlussfolgerun-  
gen über das Fahrverhalten der  
beiden Singles auf, so müssen  
diese nach den ersten Kilome-

## Die Yamaha schiebt aus dem Keller, die BMW mag Drehzahl

Der Höhenunterschied zwi-  
schen Lenker und Sitzmulde ist  
verhältnismäßig groß, wodurch  
auch kleinere Piloten sicher den  
Boden erreichen und sich von  
den Dimensionen nicht über-  
fordert fühlen. Anders die XT: Sie  
wirkt deutlich größer, Lenker  
und durchgehende Sitzbank lie-  
gen enduromäßig eher auf einer  
Linie. Der Fahrer benötigt länge-  
re Beine, um von der höheren  
Sitzbank aus sicheren Boden-  
kontakt zu finden. Allerdings re-

tern und vor allem im direkten  
Vergleich verblüfft revidiert  
werden. Entgegen aller Erwar-  
tungen entpuppt sich die Yama-  
ha sowohl in Sachen Fahrdyna-  
mik als auch im Hinblick auf die  
Kraftentfaltung des Motors  
spürbar agiler. Schon beim Kalt-  
start profitiert der Japan-  
Dampfhammer durch schnelles  
Anspringen und sofortige Leis-  
tungsbereitschaft von der ge-  
lungenen Programmierung der  
Einspritz-Software. Getrübt

**Aufgeräumtes Cockpit, Motor-  
schutz aus dickem Aluminium, ver-  
stellbare Federvorspannung hinten  
und wirksame Vorderradbremse:  
Die BMW wirkt in jedem Detail  
durchdacht und aufgeräumt, aber  
auch wenig spektakulär.**



Die BMW gibt sich kultivierter, aber auch etwas träger als die Yamaha.

werden diese positiven Eigen-  
schaften nur durch die Tatsache,  
dass der XT660-Single während  
der Warmlaufphase beim An-  
halten gern mal verstummt.

Ist das Triebwerk erstmal  
warm, begeistert es durch blitz-  
schnelles Umsetzen der Gas-  
griffstellung in Vortrieb sowie –  
besonders im unteren Dreh-  
zahlbereich – durch fein kon-  
trollierbaren und dennoch sehr  
agilen Antritt. Eine Abgasmes-  
sung bestätigt diesen Eindruck:  
Der Vierventiler arbeitet über  
den gesamten  
Drehzahlbereich  
mit Lambda-Wer-  
ten nahe dem Optimum von  
eins. Die bei Mitbe-

werben und insbesondere von  
früheren Vergaser-Modellen be-  
kannten Schwankungen in der  
Gemischaufbereitung sind dem  
XT-Single vollkommen fremd.

Hier muss sich der BMW-Trieb-  
ling geschlagen geben, zumin-  
dest im unteren und mittleren  
Drehzahlbereich kann er nur  
mit Mühe dranbleiben, kommt  
an die Agilität und Spritzigkeit  
der Yamaha nicht heran, die  
ihre urwüchsige Kraft mit  
entsprechenden Bässen aus  
den beiden Schalldämpfern  
akustisch deut-



Die F 650 ist ein Erfolgsmodell der Bayern. Seit 1995  
hat sich der Single in all seinen bisherigen Varianten allein  
in Deutschland mehr als 48.000 Mal verkauft.

lich unterstreicht. Dafür über-  
rascht der seit diesem Jahr wie-  
der mit Doppelzündung ausge-  
stattete Eintopf mit erstaunli-  
cher Drehfreude im oberen Be-  
reich. Ab etwa 5000 Touren,  
dann, wenn die Yamaha lang-  
sam müde wird, brennt die BMW  
erst so richtig nach vorne. Und  
das, im Gegensatz zur XT, die ein  
paar allerdings nicht nachhaltig  
störende Schwingungen an den  
Fahrer weiterreicht, praktisch vi-  
brationsfrei. Hier holt die BMW  
alle Versäumnisse zum Thema  
Spritzigkeit nach. So weit, dass  
sie der Yamaha beim Beschleu-  
nigungssprint davonziehen kann  
und in puncto Höchstgeschwin-  
digkeit deutlich vorne liegt. Bei  
leichtem Gefälle legt sie sogar  
noch eine Schippe zu und dreht  
locker in den Drehzahlbegren-  
zer, was rechnerisch 178 Stun-  
denkilometern entspricht.

Diese für Enduro-Verhältnisse  
mehr als ordentliche Geschwin-  
digkeit wirft aber keinen Schat-  
ten auf die Fahrstabilität. Beide  
Grobstoller lassen sich nie aus  
der Ruhe bringen. BMW und Ya-  
maha zeigen sich selbst von flat-  
ternder Textilbekleidung bei  
Höchstgeschwindigkeit unbe-  
eindruckt und von nahezu stois-  
cher Ruhe. Beherztem Gasge-  
ben steht also bei beiden Ma-  
schinen nichts  
im Wege.

Auf der Land-  
straße, im engen  
Kurvenge-  
schlängel,  
spielt die Ya-  
mahahrenzwei-  
ten, vom Papier  
her unge-

ahnten Vorteil aus. Trotz 21-Zoll-  
Vorderrad zeigt sie sich nicht nur  
eine Spur handlicher, sondern  
auch zielgenauer und präziser.  
Sie vermittelt ein glasklares  
Feedback vom Vorderrad und  
hält sich exakt an die einge-  
schlagene Linie. Im Vergleich da-  
zu erweckt die kleine GS den Ein-  
druck, als würde sie Lenkimpul-  
se erst mit etwas Ver-  
zögerung umsetzen  
und wirkt demen-  
sprechend nicht so prä-  
zise. Sind Korrekturen  
in Schräglage nötig, geben sich  
beide Enduros uneingeschränkt  
gutmütig, aber wieder ist es die  
Yamaha, die mit genauere Um-  
setzung punktet.

In Sachen Bremsen kann die  
BMW in der Grundausstattung  
mit einer wohldosierbaren und  
exakt arbeitenden 300-mm-  
Doppelkolben-Schwimmsattel-  
Anlage aufwarten, die dem  
298er-Pendant der Yamaha be-  
züglich Handkraft sowie Dosier-  
barkeit spürbar überlegen ist.  
Als Option wird die F 650 GS für  
525 Euro Aufpreis auch mit ABS  
angeboten, einem mittlerweile  
sehr gefragten Ausstattungs-  
detail, das für die Yamaha XT 660  
R nicht verfügbar ist.

Um die Offroad-Qualitäten  
auszuloten, sind Schotterpisten  
und Feld-  
wege der  
gemein-  
same Nen-  
ner. Al-  
les, was dar-  
über hin-  
spielt, ist nur noch für



die XT geeignetes Terrain, die mit  
ordentlichen Federwegen und  
großem Vorderrad besser zu  
handhaben ist. Nicht zuletzt  
auch wegen ihrer schmalen Tail-  
le, die mehr Bewegungsfreiheit  
garantiert als der BMW-Sattel.

Leider sind aber die unter dem  
Motor verlaufenden Krümmer-  
Rohre und die



an der rechten Motorhälfte ab-  
stehende Wasserpumpe den  
Elementen schutzlos ausgelie-  
fert. Dementsprechend ist auch  
mit der Yamaha Vorsicht gebot-  
ten, um teure Reparaturen zu  
vermeiden. Besser gleich den  
Motorschutz aus der Zubehör-  
liste mitordern.

Trotz der stärkeren Offroad-  
Orientierung zeigt die Ya-  
maha Tourenqualitäten,  
die denen der BMW abso-  
lut ebenbürtig sind. Auf bei-



Schmale Taille und wirksame Hinterrad-  
bremse an der XT 660 R. Die Krümmerrohre  
verlaufen ungeschützt unter dem Motor.



Die XT 660 funktioniert auch auf der Landstraße erstaunlich gut.

## VERGLEICH

### F 650 GS/XT 660 R

den Maschinen lassen sich ein paar hundert Kilometer weitgehend ermüdungsfrei abspulen, das sogar die relativ kleinen Cockpit-Verkleidungen beider Modelle spürbaren Windschutz bieten, der durchaus akzeptable Autobahn-Durchschnittstempo möglich macht.

Wer noch tiefer in die Tasche greift, bekommt aber nur bei BMW auch gleich die passenden Kofferträger und Gepäckboxen geboten. Hier muss sich der Yamaha-Fahrer bislang noch am Zubehörmarkt bedienen.

Text: Marcus Klass

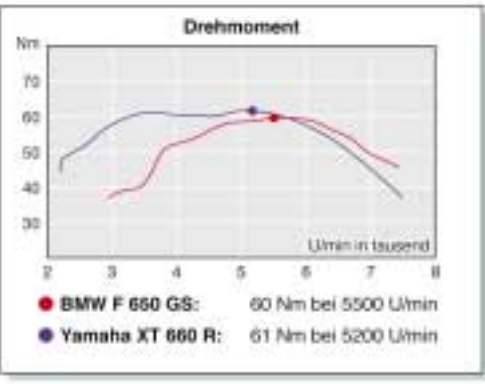
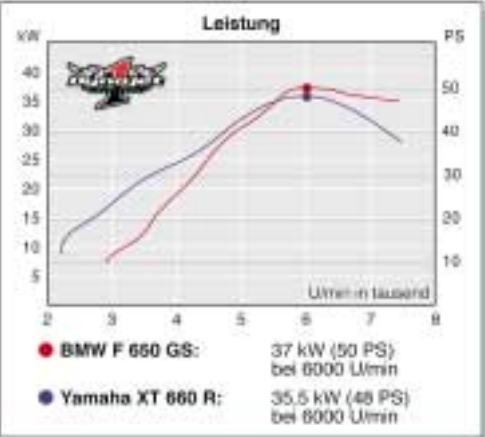
Fotos: M. Biebricher, C. Guldénring

## Daten und Messwerte

	BMW F 650 GS	Yamaha XT 660 R
<b>Motor</b>		
max. Leistung bei	37 kW (50 PS) 6500/min	35 kW (48 PS) 6000/min
max. Drehmoment bei	60 Nm 5000/min	58 Nm 5250/min
Bauart/Zylinderzahl	Einzyliinder-Viertakt	Einzyliinder-Viertakt
Hubraum	652 cm <sup>3</sup>	660 cm <sup>3</sup>
Verdichtung	11,5 : 1	10 : 1
Bohrung x Hub	100 x 83 mm	100 x 84 mm
Kühlung	flüssigkeitsgekühlt	flüssigkeitsgekühlt
Ventile	vier	vier
Nockenwelle	zwei oben liegende	eine oben liegende
Getriebe	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe
Kupplung/Betätigung	Mehrsch.-Ölb./mech.	Mehrsch.-Ölb./mech.
Sekundärtrieb	O-Ring-Kette	O-Ring-Kette
Gemischauflbereitung	34-mm-Einspritzung	44-mm-Einspritzung
Schmierung	Trockensumpfschmier.	Trockensumpfschmier.
Starter/Zündung	E-Starter/digital	E-Starter/digital
Abgasreinigung	geregelter Katalysator	U-Kat., SLS
<b>Elektrische Anlage</b>		
Lichtmaschine Leistung	400 Watt	290 Watt
Batterie	12 V/12 Ah	12V/8 Ah
<b>Fahrwerk</b>		
Rahmen	Stahlrohr-Brückenrahmen	Stahl-Doppelschleife
Federung v./Standr.-ø	41-mm-Telegabel	43-mm-Telegabel
Verstellmöglichkeiten	keine	keine
Federung hinten	Stahlschw.,Zentralfederb.	Stahlschw.,Zentralfederb.
Verstellmöglichkeiten	Federvorsp., Zugstufe	Federvorspannung
Federweg vorn/hinten	170/165 mm	225/220 mm
<b>Räder</b>		
Felgenreöße vo/hi	2.50 x 19/3.00 x 17	1.85 x 21/2.75 x 17
Reifengröße vorn	100/90-19	90/90 -21
Reifengröße hinten	130/80-17	130/80-17
Serienbereifung	Pirelli MT 80	Metzeler Tourance
Bremsen vorn	Einzelsch./Zweikolbens.	Einzelsch./Zweikolbens.
Bremsen hinten	Einzelscheibe, Einkolben	Einzelsch., Einkolben
Durchm. vorn/hinten	300/240 mm	298/245 mm
<b>Gewichte/Füllm.</b>		
Gewicht voll getankt	193 kg	182 kg
zul. Gesamtgewicht	380 kg	367 kg
Tankinhalt	17,3/4,5 l	15 l
<b>Abmessungen</b>		
Radstand, Nachlauf	1479/113 mm	1505/107 mm
Lenkkopfwinkel	60,8 Grad	62,8 Grad
Länge/Höhe/Breite	2175/1350/870 mm	2220/1370/900 mm
Sitzhöhe	780 mm	880 mm
Lenkerbreite	350 mm	780 mm
Fußrastenhöhe	310 mm	350 mm
<b>Messwerte</b>		
Höchstgeschw. solo	168 km/h	161 km/h
Beschleunigung		
0 - 100 km/h solo	5,2 s	5,5 s
Durchzug 50 - 120 km/h solo (im größten Gang)	9,6 s	11,9
Tachoabweichung	4 %	4 %
Testverbrauch	5,9 Liter Normal	5,0 Liter Super
Reichweite	293 km	300 km
<b>Preis</b>	ab 7.250 Euro plus Nk.	6.350 Euro inkl. Nk.
<b>Garantie</b>	zwei Jahre	zwei Jahre
<b>Wartungsintervalle</b>	1000 km, dann alle 10.000 km	1000 km, dann alle 10.000 km
<b>Steuer (für 1 Jahr)</b>	49,68 Euro	49,68 Euro

## Leistung und Drehmoment

Leistungsmessungen auf Dynojet-Prüfstand der Firma Dyno-Motordielctric, Tel. 0 24 02 / 9 19 45



Manchmal ist Papier ja sehr geduldig, manchmal sagt es aber auch schnell die Wahrheit: Die Drehmomentkurven spiegeln hier genau die Leistungscharakteristik der beiden Singles im Fahrbetrieb wieder. Die Yamaha hat den Punch von unten heraus und wird dann zäh, der BMW-Vierventiler hat nichts gegen Drehzahlen und macht auch hinter dem Leistungszenit nicht so schnell schlapp.

## Fazit

### Yamaha XT 660 R

Die neue Yamaha braucht sich auch vor der etablierten BMW nicht zu verstecken, im Gegenteil: Sie ist das aktivere Motorrad, hat ein breiteres Einsatzspektrum und den geringeren Preis. Auch wenn Ausstattungsdetails wie etwa ein ABS nicht lieferbar sind, bringt sie endlich frischen Wind in die Single-Gemeinde.

### BMW F 650 GS

Die BMW hat den Einzylinder für die breite Masse am Leben gehalten. Ihr Allround-Konzept macht sie zusammen mit den BMW-typischen Zubehör-Optionen für jeden Anspruch einsetzbar. Allerdings hat das auch seinen Preis. Schon in der Grundausstattung liegt der immerhin 900 Euro über dem der Japanerin.

