

# Pyrenäen-Vergleichsfahrt

## BMW K 1600 GTL und HONDA GOLD WING

Do., 31.03.2011 – Mi., 6.4.2011

Stefan Kaschel / Christoph Dimter (cede)

Gesamtkilometer: 5200 zügig – davon ca. 400km bei Regen

Autobahn: ca. 75 % - Landstraßen: ca. 25%

Stuttgart - Mende - St.Jean de Luz - Comillas - Ferroll - Lleida - Orange - Stuttgart

Durchschnittsverbrauch BMW: 6,6l / 100 km – Honda: 6,8l (?)

C:\a CD\01 DATEIEN ab 2009\MOTO, AUTO, TECHNIK\Motorrad\BMW K 1600 GTL\PYRENÄEN K1600GT-GOLD WING\Zusammenstellung Pyrenäen-K1600 GTL-Honda Gold Wing.xlsx\Tabelle1

### BMW K 1600 GTL

### HONDA GOLD WING

#### ERKLÄRUNG

Die Balkenlänge zeigt die subjektive Gewichtung des einzelnen Punkts:

positiv Dieser Punkt gefällt mir maximal...

negativ Dieser Punkt stört mich ziemlich, aber nicht maximal

nicht gerade beeindruckend...

Dieser Balken mit Note 1 hat demnach weniger Bedeutung als dieser Balken mit Note 1 !

Eine abschließende Beurteilung muß gemäß individueller Präferenzen vorgenommen werden.

#### MOTOR

|  | Note |
|--|------|
| Tolle Mischung aus viel Leistung, viel Drehmoment, aggressiv, feiner Akustik bei höchster Laufkultur | 1    |
| "Untenrum Drehmoment, obenrum Leistung"  | 1    |
| Unverständlich hoher Leerlauf ( 900 1/min )  | 4    |
| Verzögertes Ansprechverhalten ( Gasgriff-Drosselklappe-Drehzahl nicht 1:1 )                          | 5    |
| Mechanische und akustische Laufruhe durch schärfere Steuerzeiten nicht ganz auf Honda-Niveau         | 2    |
| Sehr gute Verbrauchswerte ( 6,6l / 100 km )  | 2    |
| Umständliche und verwirrende Ölstandskontrolle ( allerdings zusätzliche Anzeige im Display )         | 4    |

#### MOTOR

|   | Note |
|---|------|
| Samtig weicher, sanfter 6-Zylinder-2-Ventiler-Boxermotor ohne Anspruch auf Sportlichkeit.   | 1    |
| Höchste mechanische und akustische Laufruhe bei samtigem Auspuffgeräusch                    | 1    |
| Hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen, gleichförmige Leistungsentwicklung über Drehzahl | 2    |
| Ölstandskontrolle nach (einfachem) Entfernen einer Kunststoffmotorabdeckung                 | 3    |

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

|                 |  |   |
|-----------------|--|---|
| <b>Getriebe</b> | 6-Gang Getriebe ( schrägverzahnt )   |   |
|                 | Gesamtübersetzung gerne länger auslegen! ( Dies ist ein Tourer ! )                         | 3 |
|                 | Peinlich brutaler 1.-Gang Einlegeschlag  | 5 |
|                 | Geräuschloses Schalten, auch bewußt, nur selten möglich                                    | 4 |
|                 | Absolute Zumutung: Lastwechselverhalten bei niedrigen Drehzahlen und hohen Gängen:         | 5 |
|                 | Absolute Zumutung: 5.und 6. Gang bei geringer Teillast extrem laut: Straßenbahngeräusch... | 5 |
|                 | Absolute Zumutung: Primärtriebgeheule und Gezwitzcher selbst bei 140 km/h hörbar!          | 5 |
|                 | Getrieberasseln durch Motorungleichförmigkeit  | 4 |
|                 | Motor geht über Kraftübertragung von Schub auf Zug relativ sanft an's Gas                  | 3 |
| <b>Kupplung</b> |  |   |
|                 | Einrücken der Kupplung im letzten Wegviertel: Wenig Weg für sanftes Einkuppeln...          | 4 |
|                 | Motor mit geringen Schwungmassen und scharfen Steuerzeiten verstärkt Anfahrproblem...      |   |
|                 | Kupplungshandkräfte angenehm   | 2 |
| <b>Kardan</b>   |  |   |
|                 | Keine unangenehmen Kardaneinflüsse spürbar   | 2 |

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

|                 |   |   |
|-----------------|---|---|
| <b>Getriebe</b> | 5-Gang Getriebe   |   |
|                 | Gesamtübersetzung zum Fahrzeugcharakter passend   | 2 |
|                 | 1.G.-Einlegeschlag im Rahmen  | 3 |
|                 | Honda-Schaltung auf akzeptablem Niveau  | 3 |
|                 | Zug- Schublastwechselschläge sind provozierbar, im Normalbetrieb aber eher unauffällig            | 3 |
|                 | Getrieberasseln durch Motorungleichförmigkeit   | 3 |
|                 | Motor geht über Kraftübertragung von Schub auf Zug sanft an's Gas                                 | 2 |
| <b>Kupplung</b> |   |   |
|                 | Honda Kupplung: Easy going...   | 2 |
|                 | Motorcharakteristik begünstigt Anfahren...  |   |
|                 | Kupplungshandkräfte angenehm  | 2 |
| <b>Kardan</b>   |   |   |
|                 | Kardan / Kraftübertragung sorgt manchmal für ein stehendes Hinterrad bei sportlichem Rückschalten | 3 |

| FAHRWERK / BREMSEN   | FAHRWERK / BREMSEN  |
|--|---|
| <p> Mit dem Motor zusammen bei ESA-Einsatz das zweite Highlight - perfekt ausbalanciert: Reisen, rasen, gradeaus, Winkelwerk, Schlaglochpiste, Schräglagen, mit/ohne Gepäck, mit/ohne Sozius, dieses Fahrwerk ist "state of the art", vermittelt mit den hervorragenden Metzelerreifen auf Anhieb höchstes Vertrauen und enttäuscht dieses niemals - sensationell! 1</p> <p> Auf identischem Niveau spielt die Bremsanlage - Sehr geringes Aufstellmoment beim Bremsen, beste Dosierbarkeit und Wirkung, keinerlei Fading, keine Geräusche: Höchstes Lob! 1</p>  | <p> Braves Fahrwerk, zum Charakter der Gold Wing passend, ohne sportlichen Anspruch, rumpelt die fette Fuhre manchmal wenig komfortabel über schlechte Wegstrecken, ist niemals gefährlich und niemals beeindruckend... 3</p> <p> Bremsen für den üblichen Gold Wing Betrieb ganz bestimmt sehr i.O.! Bei dynamischer Bergabfahrt aber schnell grenzgängig und fadingempfindlich... 3</p>   |
| AUSSTATTUNG  | AUSSTATTUNG   |
| <p> Kaum zu toppen: Bei hohem Grundpreis bereits viele Extras ( die es bei der Konkurrenz oft gar nicht gibt ) serienmäßig. Über Aufpreis sehr beeindruckende Zusatzfeatures erhältlich 1</p> <p> Ausstattungsausführung auf neuestem technischen Stand. ( u.a. Drehrad zur Menuenavigation ) 1</p> <p> Navi am Lenker bedienbar, abnehmbar ( zur Planung im Hotelzimmer! ) und am Fahrzeug intelligent diebstahlgesichert - nicht intuitiv bedienbar, langsam, steigt manchmal aus, wenig überzeugend 4</p> <p> Alleinstellungsmerkmal: Kurvenlicht 2</p> <p> Extreme Informationsfülle über Bordcomputer abrufbar ( leider kein aktueller Verbrauch ) und, und und... 1</p> <p> Peinliche BMW-Tröte 5</p> <p> Blinkerbetätigung: Null Rückmeldung des Blinkerschalters: Zu kurze Wege sowohl beim Ein- als auch beim Ausschalten 5</p> <p><b>Windschutz</b></p> <p> Elektrische BMW-Scheibe nur in mittlerer Stellung akzeptabel - ganz unten laut, ganz oben starke Unterdruck-Verwirbelungen. Ab 180 km/h läßt hochgestellte Scheibe das Motorrad beginnen zu rühren. Gemessen am Aufwand bescheidenes Ergebnis... 4</p> | <p> Was die BMW an Ausstattung zu bieten hat, hat sie der Gold Wing schon "ein bisschen abgeschaut" ( und dann noch einiges draufgepackt ) aber: 2</p> <p> Radio, Navi, und Infoboard sind über geschätzt insgesamt 100 Schalter und Knöpfe zu bedienen... 3</p> <p> Hier wird besonders deutlich, wieviel Jahre die Gold Wing inzwischen "auf dem Buckel hat" 4</p> <p> Navi: Nicht intuitiv bedienbar, langsam, steigt manchmal aus, wenig überzeugend 4</p> <p> Was heute üblich ist, hat sie nicht: Eine Ganganzeige... 5</p> <p> Beim Beladen der kleinen und großen Gepäckräume der Honda läuft Blut: Sämtliche Kunststoffkanten sind messerscharf und nicht entgratet! 5</p> <p> Standesgemäße Fanfare 1</p> <p> Nur manuell verstellbare Honda-Scheibe bietet eindrucksvollen Wind- und Geräuschschutz bei nahezu vollkommener Verwirbelungsfreiheit. ( Scheibe ist dem Fahrer wesentlich näher als die der BMW... ) 1</p> <p> Bei Regen eigentlich unmöglich zu fahren: Durch die Scheibe ist die Sicht gleich Null - über die Scheibe sehen fast unmöglich - großes Sicherheitsmanko ! 5</p> |
| FAHREN   | FAHREN  |
| <p><b>Cruisen</b></p> <p> Geht prima, will sie aber eigentlich nicht... 2</p> <p><b>Reisen</b></p> <p> Das perfekte Reisemotorrad: Hat alles, kann (fast) alles, macht alles mit 1</p> <p><b>Dynamik</b></p> <p> Genial, wie man diesen Eisenhaufen (auch mit Gepäck) bewegen kann 1</p> <p><b>Wenden</b></p> <p> Geht erstaunlich gut für 340kg... / Kleiner Wendekreis 3</p> <p><b>Rangieren</b></p> <p> Katastrophe: Durch hohen Schwerpunkt schweiß- und angsttreibend 5</p> <p><b>RG</b></p> <p> Wer rückwärts bergauf schieben muß, hat verloren! 5</p>   | <p><b>Cruisen</b></p> <p> Geht prima und genau das will sie ! 1</p> <p><b>Reisen</b></p> <p> Kann sie auch prima, aber sie liebt eben das ( amerikanische ) cruisen 2</p> <p><b>Dynamik</b></p> <p> OK, wenn's sein muß, spielt sie mit und das gar nicht schlecht, aber die Grenzen sind allgegenwärtig... 4</p> <p><b>Wenden</b></p> <p> Kein Spaß, aber man gewöhnt sich dran, kippeliger als die BMW... / Kleiner Wendekreis 4</p> <p><b>Rangieren</b></p> <p> Erstaunlich: Durch offensichtlich tiefen Schwerpunkt deutlich einfacher als bei BMW! 3</p> <p><b>RG</b></p> <p> Bergauf schieben: Dank elektrischem Rückwärtsgang kein Problem und ein netter Gag dazu... 1</p>   |
| KOMFORT  | KOMFORT   |
| <p> "Europa"-Komfort und Anmutung in jeder Hinsicht - Stand heute, nämlich 2011... 1</p> <p> Durch ESA Fahrwerk von komfortabel bis sportlich einstellbar 1</p>  | <p> "Amerika"-Komfort und Anmutung in jeder Hinsicht - Stand 2010 und früher... 2</p> <p> Fahrwerk bei schlechter Wegstrecke eingeschränkt komfortabel. 3</p>   |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>EMOTION</b></p> <p>Man muß sich nur selbst beobachten:</p> <p> Auf dem kleinsten Päßchen in den Pyrenäen beginnst Du, bei diesem Fahrwerk zu Rossi zu mutieren ( auf 350kg BMW ! ), Du lässt den Motor brüllen bis 7000 1/min ( obwohl das gar nicht nötig ist! ), Du genießt diese unglaubliche Bremse und Du merkst: Das Vieh hat Dich gefangen genommen, Du fühlst Dich herrlich hilflos, Du würdest verdammt viel opfern für solch einen unglaublichen Spaßmacher...! Abends stellst Du fest: Egal, ob Autobahn, Landstraße, Schnellstrasse, Pass oder Cruisen im großen Gang - die BMW fasziniert ständig und ununterbrochen, naja, bis auf die Kraftübertragung... Trotzdem: Volle Punktzahl für diese unglaubliche Motorrad!</p>  | <p><b>EMOTION</b></p> <p> Vielleicht braucht's ja den Grand Canyon oder die Route 66, damit man auf der Gold Wing in's Schwelgen kommt. Bei mir ist jedenfalls nicht viel passiert, was Emotionen angeht... Die Honda sieht zwar aus wie ein Angeber, ist aber keiner - und das, wofür sie gebaut wurde, kann sie prima, aber a bissle cruisen und a bissle reisen ist mir eben a bissle zu wenig... Wenn Du's draufhast, kannst Du mit viel Einsatz ( an Nerven, Fußrasten, Verkleidungsunterteil und Sturzbügel ) der BMW auch hinterherstürmen; wenn's der Andere aber auch draufhat, laß' es sein: Im besten Fall machst Du die Bremse fertig, dann das Motorrad kaputt und im schlimmsten Fall Euch beide...</p> |
| <p><b>DESIGN</b></p> <p>Muß man jedem selbst überlassen:</p> <p> BMW ist für mich zu nüchtern, zu technisch, zu wenig emotional gestylt. <span style="float: right;">3</span></p> <p> Einige echte Design-Ausreißer wie fürchterliche Fugenverläufe im Bereich Tank-Sitzbank oder ein eingeklemmtes BMW-Emblem in der Lenkermitte und noch so ein paar "Unglücke" sind im Automobilbereich undenkbar... <span style="float: right;">4</span></p> <p> Koffer klasse im Motorrad integriert, hübsche Räder/Bremsanlage <span style="float: right;">1</span></p> <p> Gott sei Dank ist das Gesamtbild aber kein Killerkriterium für mich! <span style="float: right;">2</span></p>   | <p><b>DESIGN</b></p> <p>Muß man jedem selbst überlassen:</p> <p> Das ist weit weg von meiner Welt - American way of style eben... <span style="float: right;">5</span></p> <p> Fugenverlauf auf der Tankdeckelklappe: links 1 mm, rechts 5mm: Was man mit uns Motorradverrückten alles machen kann...!</p> <p> Dieses Gesamtbild ist ein Killerkriterium für mich... <span style="float: right;">5</span></p>   |
| <p><b>SONSTIGES</b></p> <p> Nervig: <span style="float: right;">3</span></p> <p>nervig: Beim Einschalten der Zündung laufen am Bordcomputer zur Unterhaltung Begrüßungsbilder hoch, bis die Elektronik (endlich) die Fahre startklar gemacht hat...</p> <p> Ärgerlich: Paketpreispolitik BMW: <span style="float: right;">5</span></p> <p>Wer wie ich das Kurvenlicht ( ich fahre sehr selten nachts! ) nicht braucht, die Reifendruckkontrolle aber im Cockpit haben möchte, muß auch noch eine Traktionskontrolle mit ordern ( die ich weder brauche noch haben will ) um dann 850€ zusätzlich zu bezahlen!</p>   | <p><b>SONSTIGES</b></p> <p> nervig: Beim Einschalten der Zündung laufen am Bordcomputer zur Unterhaltung Begrüßungsbilder hoch, bis die Elektronik (endlich) die Fahre startklar gemacht hat - das Ganze dauert bei der Honda noch länger als bei der BMW ! <span style="float: right;">4</span></p>  |
| <p><b>Fazit</b></p> <p>Tja, eigentlich müßte es jetzt klar sein:<br/>Die beiden kann man eigentlich nicht miteinander vergleichen - Die Honda ist viel näher an einer Harley dran, die BMW viel näher an einer GTR !<br/>Interessant war dieser Test, nee diese Vergleichsfahrt allemal:<br/>Die BMW schlägt aus meiner Sicht in der Summe ihrer Eigenschaften die Honda ziemlich vernichtend - eben auch, weil die Gold Wing ein Amerikaner ist ( übrigens auch dort gebaut wird ) und damit ein anderes Publikum mit anderen Ansprüchen im Auge hat - sehr erfolgreich, wie man weiß...<br/>Bestimmt wird die BMW der HONDA auch in Amerika weh tun und das nicht nur wegen ihres deutlich geringeren Preises...<br/>Zu viele Jahre hat man bei Honda nur marginal weiterentwickelt und zu entschieden hat BMW jetzt mit allen Konsequenzen einen "sehr dynamischen Reisechef" entwickelt, leider mit massiven Komfort- und Funktionsproblemen auf der Kraftübertragungsseite...<br/>Wäre ich 45 Jahre alt, hätte ich mir die K 1600 GT nicht bestellt - ich werde aber bald 60 und noch habe ich Spaß an angeschliffenen Fußrasten!<br/>Deshalb werde ich (auch als alter Getriebemann) die offensichtlichen Getriebethemen aushalten und meine wirklich klasse Kawasaki 1400 GTR allerschwersten Herzens hergeben:</p> <p style="text-align: center;"><b><i>Das Bessere ist eben überall des Guten Feind!</i></b></p> |  |