



## 48-PS-Vergleichstest

km/h und die Honda 168 km/h. Allerdings: Während die Bayerin nahtlos bis zum Top-speed durchzieht, tut sich die Honda damit schwerer. Deren sechster Gang ist eindeutig als drehzahlensenkender Overdrive ausgelegt. Übrigens der Grund dafür, dass die NC beim

grundsätzlich im letzten Gang gemessenen Durchzug (siehe Messwerte Seite 65 und Punktwertung Seite 69) um Längen von der GS abgehängt wird. Im wirklichen Leben schaltet der NC-Pilot einfach in den Fünften, in dem die Honda ihre Höchstgeschwindigkeit ebenfalls erreicht. Erstaunlich, wie effizient die kleinen Scheiben auch bei

diesen Tempi vor dem Winddruck schützen. Dennoch, Autobahnbolzen gehört sicher nicht zu den Domänen des Duos. Vielleicht Tanken? 3,4 Liter Sprit schluckt die BMW, noch mal zwei Zehntelliter weniger die Honda. Werte, die auf ihre Weise zum Spaß auf diesen Maschinen beitragen.

## Die Sache mit dem Haken

**M**it 51 PS (BMW G 650 GS) und 53 PS (Honda NC 750 X) Spitzenleistung übertreffen beide Maschinen dieses Vergleichstests die 48-PS-Grenze deutlich. Doch gerade deshalb stellt sich die Frage: Sind diese Maschinen für den A2-Führerschein überhaupt legal? Die Antwort: Sie sind es. Schließlich erlaubt der Gesetzgeber durch die Serienstreuung eine Mehrleistung von fünf Prozent. Auf dieses Ergebnis muss die bei Messungen auf Leistungsprüfständen zulässige Messtoleranz von weiteren fünf Prozent addiert werden. Ergibt einen Grenzwert von 52,92 PS, aufgerundet also 53 PS.

Während die BMW G bereits von Haus aus ungeändert in die 48-PS-Klasse passt, müssen stärkere Maschinen wie die im Serientrimm mit 55 PS Nennleistung angegebene NC 750 durch eine nachträglich montierte, mechanische Begrenzung des Drosselklappenwegs (Alpha Technik, 105 Euro) leistungsreduziert werden.



**Honda: Ein simpler Anschlag für die Drosselklappenbetätigung kappt die Leistung**

**Wie auch die Gepäckunterbringung. Zumindest bei der Honda.** Denn durch die um 62 Grad nach vorn gekippte Zylinderbank – letztlich die technische Voraussetzung, um auch den Roller Integra auf der Plattform der NC-Modelle aufzubauen – bietet die Honda in der Tankattrappe ein geräumiges Gepäckfach. Wer sich einmal an den praktischen und komfortablen zugänglichen Stauraum gewöhnt hat, mag nur noch ungern mit Helmschloss oder Tankrucksack herumhantieren. Zumal sich die vernunftbetonte Eigenständigkeit der NC 750 X weiterhin im wohl schlagkräftigsten Argument dokumentiert: dem Preis. Mit 6755 Euro (inklusive Nebenkosten) bleibt die Honda auch nach der technischen Ausrüstung finanziell attraktiv – und knapp 1000 Euro unter dem Tarif der in vergleichbarer Ausstattung 7690 Euro teuren BMW.

Rum ums Eck: Fahrspaß ist nicht immer eine Frage der Leistung. 48 PS reichen für den beschwingten Strich allemal



## MOTORRAD-Testergebnisse

### 1 Honda NC 750 X

Die NC überzeugt mit ihrem erwachsen wirkenden Gesamtpaket, das vom zusätzlichen Hubraum nochmals profitiert. So viel Motorrad gibt's selten fürs Geld.

### 2 BMW G 650 GS

Gegen ein Zweizylinder-Konzept hat ein Single selten eine Chance. Dennoch: Die handliche GS macht viel aus ihrem Einzylinder-Dasein – vor allem viel Fahrspaß.

Doch letztlich ist es nicht der finanzielle Aspekt, welcher der Honda den Sieg gegen die BMW sichert. Und auch nicht der vergrößerte Hubraum. Es ist das universelle und erwachsene Konzept der NC 750 X, das vor allem durch den kultivierten und unaufdringlichen Zweizylindermotor der BMW überlegen ist, so wohlherzogen sich der Single in der G 650 GS auch zeigen mag. Offensichtlich hilft es doch, Prioritäten zu setzen. ■

[www.motorradonline.de/vergleichstests](http://www.motorradonline.de/vergleichstests)

## MOTORRAD-Punktewertung

	Maximale Punktzahl	BMW G 650 GS	Honda NC 750 X		
<b>MOTOR</b>					
Durchzug	40	12	5	<b>DER PUNKTSIEG DER BMW TÄUSCHT.</b> Denn die entscheidenden Zähler verliert die Honda durch den schwachen Durchzug in ihrem als Overdrive übersetzten sechsten Gang. Trotzdem: Der BMW-Single beeindruckt mit guten Fahrleistungen. In Laufkultur und Motorcharakteristik muss sich der Einzylinder konzeptionell bedingt dem Twin der Honda unterordnen.	
Beschleunigung	40	10	8		
Topspeed	30	7	5		
Motorcharakteristik	30	15	18		
Ansprechverhalten	20	12	13		
Lastwechsel	20	14	14		
Laufruhe	20	9	13		
Kupplung	10	8	8		
Schaltung	20	11	11		
Getriebeabstufung	10	8	8		
Starten	10	7	8		
<b>Summe</b>	<b>250</b>	<b>113</b>	<b>111</b>		<b>SIEGER MOTOR: BMW</b>
<b>FAHRWERK</b>					
Handlichkeit	40	32	27		<b>MIT WUSELIGEM HANDLING</b> bleibt die BMW auch in Sachen Fahrwerk ihrem frischen Charakter treu. Mit stabilem Geradeauslauf, präzisiertem Lenkverhalten einer ausgewogen abgestimmten Federung kontert die Honda. Der Kostendruck ist bei der NC dennoch an den Federelementen sichtbar. Die Einstellmöglichkeiten sind minimal.
Stabilität in Kurven	40	25	28		
Lenkverhalten	40	25	27		
Rückmeldung	10	6	6		
Schräglage	20	12	17		
Geradeauslaufstabilität	20	15	17		
Fahrwerksabstimmung vorn	20	12	12		
Fahrwerksabstimmung hinten	20	13	14		
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	4	1		
Federungskomfort	10	7	6		
Fahrverhalten mit Sozius	20	11	13		
<b>Summe</b>	<b>250</b>	<b>162</b>	<b>168</b>	<b>SIEGER FAHRWERK: HONDA</b>	
<b>ALLTAG</b>					
Ergonomie Fahrer	40	26	28	<b>MIT EINER GELUNGENEN, ERWACHSENEN WIRKENDEN ERGONOMIE</b> überzeugt die Honda. Die NC wirkt trotz Sparzwang wertig. Der Windschutz könnte besser sein, ist aber bei beiden Modellen erstaunlich effizient. Der geringe Verbrauch sorgt trotz moderaten 14 Litern Tankinhalt für stattliche Reichweiten von über 400 Kilometern.	
Ergonomie Sozius	20	13	11		
Windschutz	20	6	5		
Sicht	20	12	13		
Licht	20	13	12		
Ausstattung	30	11	12		
Handhabung/Wartung	30	19	15		
Gepäckunterbringung	10	4	5		
Zuladung	10	4	7		
Reichweite	30	26	29		
Verarbeitung	20	11	13		
<b>Summe</b>	<b>250</b>	<b>145</b>	<b>150</b>	<b>SIEGER ALLTAG: HONDA</b>	
<b>SICHERHEIT</b>					
Bremswirkung	40	21	26	<b>DIE BREMSEN SIND – NEBEN DER LAUFRUHE – DER EINZIGE</b> Schwachpunkt der BMW. Mit hoher Handkraft und mäßiger Dosierbarkeit sind die GS-Bremsen den Honda-Stoppern klar unterlegen.	
Bremsdosierung	30	16	21		
Bremsen mit Sozius/Fading	20	9	12		
Aufstellmoment beim Bremsen	10	9	8		
ABS-Funktion	20	11	13		
Lenkerschlagen	20	19	19		
Bodenfreiheit	10	8	8		
<b>Summe</b>	<b>150</b>	<b>93</b>	<b>107</b>	<b>SIEGER SICHERHEIT: HONDA</b>	
<b>KOSTEN</b>					
Garantie	30	17	15	<b>DER GERINGE VERBRAUCH IST DIE STÄRKE DES DUOS:</b> 3,4 Liter (BMW), 3,2 Liter (Honda) sind ein Wort.	
Verbrauch (Landstraße)	30	27	28		
Inspektionskosten	20	17	19		
Unterhaltskosten	20	17	16		
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>SIEGER KOSTEN: BMW/HONDA</b>	
<b>GESAMTWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>591</b>	<b>614</b>	<b>SIEGER PREIS-LEISTUNG: HONDA</b>	
<b>PLATZIERUNG</b>		<b>2.</b>	<b>1.</b>	<b>Wenig Geld, viel Motorrad: Top-Note für die Honda</b>	
<b>Preis-Leistungs-Note</b>	Bestnote	1,0	1,9		1,3

