

**Vergleich Kawasaki Z  
750 GT, Suzuki GS 850 G  
und Yamaha XJ 900**

# Gegen den Strom

**H**ubraumstarke und bequeme Reisemotorräder ohne Verkleidung sind Mangelware. Tourenmaschinen für das Motorradreisen zu zweit scheinen sich heute ohne den Schutz einer Plastikkarosse schwer zu verkaufen. Sportflitzer mit eingebautem Hitzestau für den Piloten hinter der Vollverkleidung und abenteuerlich verrenkter Sitzposition der Sozia machen da eher das Rennen. Warum?

Tourer mit so altmodischen Details wie großen Tanks, bequemen Sitzbänken mit viel Platz für zwei Personen und wartungsfreiem Kardantrieb bieten die japanischen Hersteller auf dem deutschen Markt nur sehr verschämt an. Ihre Antwort auf das Warum lautet fast einhellig: „Das geht hier doch nicht.“

Suzuki Deutschland muß das selbst nicht so ganz geglaubt haben und nahm vorsichtshalber die GS 850 – seit 1980 schon ausrangiert – wieder ins Programm. Kawasaki bietet seit 1982 die Z 750 GT unverändert an; lediglich die Yamaha XJ 900 ist ohne Verkleidung und mit überarbeitetem Motor ganz neu. Honda – ansonsten mit allen nur erdenklichen Modellvarianten in jeder Marktnische vertreten – muß ganz passen. Ein unverkleideter Tourer dieser Größenordnung existiert nicht.

Die Suzuki schleppt, in Design und technischem Detail seit 1979 völlig unverändert, noch den Babyspeck der 70er Jahre mit sich herum. 273 Kilogramm Lebendgewicht sind trotz des

**Sie wirken etwas altbacken: Die drei Kardan-Tourer von Kawasaki, Suzuki und Yamaha fallen nicht durch bunte Verkleidungen oder sportliche Optik auf. Grund genug für ein Vorurteil?**

dickbauchigen 22-Liter-Tanks nicht ohne weiteres zu verkraften. Auch die Kawasaki hat sich seit ihrem Geburtsjahr 1982 nicht verändert. Mit nur 243 Kilogramm sowie einem schnittigen und trotzdem 24,5 Liter fassenden Tank hat sie jedoch gleich von Haus aus die schlankere Linie aufzuweisen.

Der Debütant dieses Frühjahrs, die Yamaha, kann die Kawasaki zwar noch mal um ein Kilogramm unterbieten. Aber für das idealste Kampfgewicht hat sie ihren Tank auf 22 Liter abspecken müssen. Dafür bietet sie mit dem modernsten Vierzylinder und 150-cm<sup>3</sup>-Hubraumvorteil erwartungsgemäß Elastizität und schiere Kraft aus dem Keller. Ruckfreie Beschleunigung. ▷









## Tourer-Vergleich

gung schon ab 1500/min attestiert dem Zweiventiler eine ge- glückte Vergaser- und Nocken- wellenabstimmung. Die 98 PS bei 9000/min stellen die eher zivilen Werte der Konkurrenz von knapp 80 PS wie selbstver- ständlich in den Schatten.

Korrespondierend dazu auch das Durchzugsvermögen von 60 bis 140 km/h: Mit mehr als drei Sekunden Differenz fliegt sie der Konkurrenz förmlich davon. Ein Wermutstropfen freilich trübt das Bild: Ab 6500/ min sind kräftige Vibrationen, die von den bei Vierzylinder- motoren üblichen freien Mas- senkräften zweiter Ordnung herrühren, zu spüren. Bei 7000/min werden sie so unan-

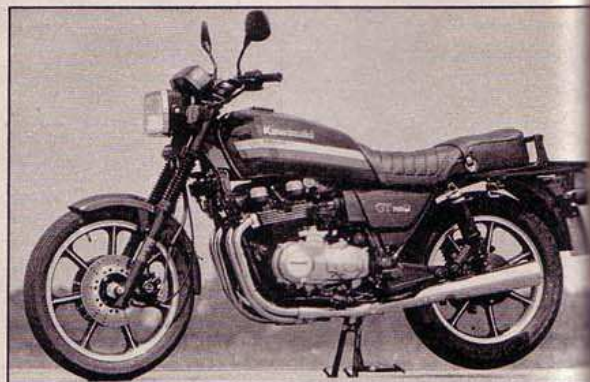
wachen. Ihm fehlt ganz einfach ein Schuß Temperament.

Das darf dem Fahrer der Suzu- ki selber allerdings nicht fehlen: Bei beschwingter Kurvenfolge hat er selbst als Dirigent der Fünfeinhalb-Zentner-Fuhre ganze Arbeit zu leisten. Arm und Schulterpartie sind voll be- lastet. Kein Wunder, denn das Vorderrad ist mit satten 130 Ki- logramm belastet, die lockeres Lenken unmöglich machen.

Die Unhandlichkeit der Suzuki ist ein typisches Relikt großer schwerer Big Bikes aus den 70er Jahren. Der lange Rad- stand von 1500 Millimetern und der respektable Nachlauf von 116 Millimetern fordern ihren Tribut.

Trotz zivilerer Fahrwerkgeo- metrie hat die Yamaha den

**Kawasaki Z 750 GT: für eine Maschine dieser Klasse ungemein handliches Fahrwerk und drehfreudiger, temperamentvoller Motor – zum Bummeln und Bolzen ge- eignet**



**Yamaha XJ 900: rauher, aber bären- starker Motor; mit Serienbe- reifung Fahr- werkunruhen**



## Unangenehmes Kribbeln

genehm und lästig, daß der Fahrer bei Überlandbetrieb freiwillig darunter bleibt. Alles über diesem Limit kann auf Reisen ohnehin als reine Ben- zinverschwendung betrachtet werden.

Das Kawasaki-Triebwerk ist bis 3000/min etwas schwach, darüber bis zum roten Bereich bei 10 000 arbeitet es unauffäl- lig und nervenschonend. Durch sehr wenig Schwungmasse an der Kurbelwelle dreht der schlanke Vierzylinder willig blitzschnell hoch. Die Techni- ker packten den Motor vorsorg- lich in Silentblöcke und wußten so ungebührliche Erregung durch das Triebwerk zu ver- meiden.

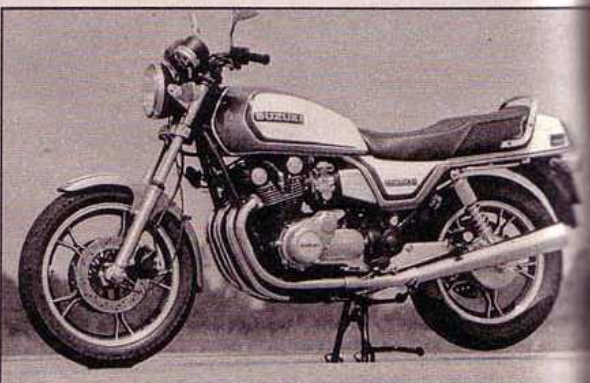
Der Suzuki-Motor, aus dem er- sten 750er dieser Marke ent- wickelt, kann die Kawasaki in keiner Disziplin schlagen. Trotz einem Humbraumplus von 100 cm<sup>3</sup> und nominell zwei PS mehr Leistung kann der Oldie seine 80 PS bei 9000/min nicht aus- spielen. Er ist zwar auch dreh- freudig, vermittelt aber nie das Gefühl, aus einer gewissen schwerfälligen Lethargie zu er-

übragenden Geradeauslauf anzubieten. Verläßt der Fahrer allerdings den geraden Weg und wagt sich auf welligeren Belag, trotzts das Fahrwerk schnell mit Bocksprüngen und unwilligen Schüttelien. Vor- nehmlich die hintere Schwin- genpartie mit dem Kardan- strang fordert energisch ge- mächlichere Gangart. Sonst kommt der Yamaha-Chauffeur schnell in Schwierigkeiten.

### Technische Daten

		Kawasaki Z 750 GT	Suzuki GS 850 G	Yamaha XJ 900
Motor		Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor		
Bohrung × Hub	mm	66 × 54	69 × 56,4	68,5 × 60,5
Hubraum	cm <sup>3</sup>	739	844	891
Verdichtung		9,5	8,8	9,6
Nennleistung	kW(PS)/min	57(78)9500	59(80)8500	72(98)9000
max. Drehmoment	Nm(mkp)/min	63(6,4)7500	69(7,0)7500	81(8,3)7000
Anzahl der Gänge		5	5	5
Rahmenbauart		Doppelschleifen-Rohrrahmen		
Federweg vorn/hinten	mm	160/100	148/100	150/100
Standrohrdurchmesser	mm	37	37	38
Reifen vorn/hinten		100/90 H 19/120/90 H 18	3.50 H 19/4.50 H 17	100/90 V 18/120/90 V 18
Bremse vorn	mm	Doppelscheibe, 265	Doppelscheibe, 270	Doppelscheibe, 267
Bremse hinten	mm	Scheibe, 265	Scheibe, 270	Scheibe, 267
Radstand	mm	1480	1500	1480
Lenkkopfwinkel	mm	62,5	62	63
Nachlauf	mm	104	116	114
Gewicht (vollgetankt)	kg	243	273	242
max. Zuladung	kg	425	455	436
Preis	Mark	8590	8699	10 278

**Suzuki GS 850 G: etwas in die Jahre gekommen; überge- wichtige Kon- struktion mit biederem Motor und reaktions- freiem Kardan**





Testfahrer Heiner Buchinger, der auf einer Spanientour nicht den vorgeschriebenen Pirelli Phantom für das Hinterrad parat hatte, rüstete kurzentschlossen auf einen Metzeler-Pneu mit der Bezeichnung ME 99 B um. Seitdem, schwört er, sei das Fahrwerk wie verwandelt gewesen. Dafür bewegte sich Buchinger am Rand der Legalität, jedenfalls für den deutschen TÜV.

Zeitgenossen, die immer das neueste und modernste Motorrad der Saison fahren müssen, werden sich über die etwas bieder und unauffällig daherrollenden Tourenmaschinen sicherlich mokieren. Eines können sie ihnen aber nicht absprechen: ihre Reisequalitäten. Die Sitzposition ist auf allen Kandidaten wohlthuend bequem, die Unterschenkel sind nicht sehr stark abgewinkelt. Kawasaki und Ya-

Die Suzuki ist für Fahrer unter 180 Zentimeter nicht so gemütlich. Die Lenkerenden sind kaum nach hinten gekröpft – der Suzuki-Versuchsfahrer im Werk muß überproportional lange Arme haben –, und die sehr breit geratene Sitzbank sowie der Tank zwingen zu stark gespreizten Oberschenkeln. Dafür sitzt die Sozia auf dieser Bank am komfortabelsten.

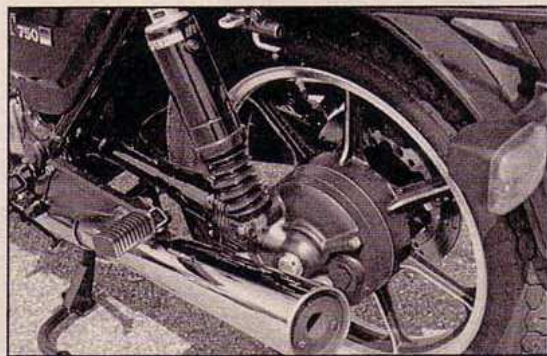
Touren leicht und ohne Fingerverrenkungen zu montieren sind und bei einem Aktionsradius von über 300 Kilometern auch so schnell nicht wieder abgeschnallt werden müssen, kann relativ unbeschwert, lässig und locker zur großen Fahrt gestartet werden.

Nach einer Tour zum Bodensee über die Schwäbische Alb und zurück stellt sich aber schnell heraus, welcher Tourer für die Reise im Duett am besten geeignet ist. Die Kawasaki Z 750 GT bekam von allen Testfahrern einhellig die meisten Punkte zugesprochen. Zum ruhigsten Fahrwerk adaptierten sich der nervenschonendste Motor und die besten Bremsen. Die GT kann auch mit Sozia und Gepäck am leichtesten und unbeschwerlichsten chauffiert werden.

An der Yamaha konnte die Durchzugskraft des Motors begeistern, doch die aggressiven Vibrationen enttäuschten. Der hervorragende Geradeauslauf konnte nicht für die Fahrwerkschwächen auf etwas unebenen Straßen entschädigen. Yamaha sollte prüfen, ob die Freigabe anderer Reifenmarken solche Probleme beseitigen kann.

Fahrleistungen und Meßwerte				
		Kawasaki Z 750 GT	Suzuki GS 850 G	Yamaha XJ 900
<b>Beschleunigung*</b>				
0–100 km/h	s	4,6 (5,9)	4,6 (5,7)	4,2 (4,8)
0–120 km/h	s	6,3 (8,0)	6,6 (8,2)	5,7 (6,5)
0–140 km/h	s	8,2 (11,2)	8,9 (11,2)	7,8 (9,0)
0–160 km/h	s	11,4 (17,5)	12,6 (17,2)	10,7 (12,8)
0–400 m	s	12,8 (14,2)	13,0 (14,1)	12,5 (13,1)
<b>Durchzugsvermögen im fünften Gang</b>				
60–140 km/h	s	13,3 (17,8)	14,5 (18,7)	10,0 (13,5)
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>				
Zwei Personen	km/h	176	182	195
solo sitzend	km/h	184	188	206
solo liegend	km/h	201	203	218
<b>Bremsverzögerung</b>				
100–0	m/(s <sup>2</sup> )	44,6 (8,65)	46,5 (8,24)	46 (8,38)
130–0	m/(s <sup>2</sup> )	74,7 (8,73)	78,3 (8,32)	78,4 (8,35)
<b>Verbrauch/Benzin</b>				
Testverbrauch	Liter/100 km	6,4	7,3	5,8
Tankinhalt/Reserve	Liter	24,5/3,2	22,6/4,5	22/5,0
Aktionsradius	km	380	305	375

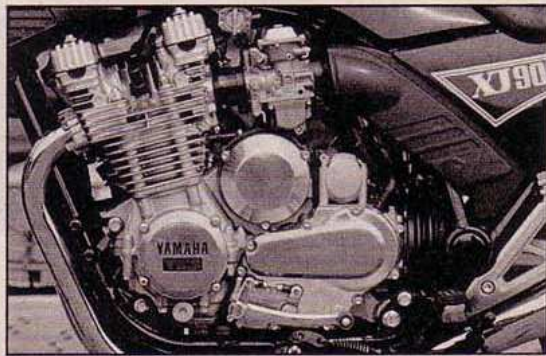
\* Werte für zwei Personen in Klammern



Die Kawasaki gibt sich viel ausgeglichener als die Konkurrenz: ungemein handlich wie eine viel leichtere Maschine, spurstabil und mit stoischer Ruhe in der Hinterhand. Die beiden hinteren Federbeine, mit drei bis vier Bar Luft unterstützt, absorbieren alle Schläge. Sie arbeiten komfortabel und lassen sich per Luftdruck in der Federcharakteristik verändern – zwischen drei und vier Bar.

**Luftunterstützte Federbeine sorgen bei der Kawasaki für komfortable Dämpfung (links). Durchzugsstark und elastisch: Yamaha-Zweiventilmotor**

maha nehmen sich da kaum etwas. Auch die Rücken bleiben, den beiden vorbildlich gekröpften Lenkern sei Dank, von sportiven Krümmungen und damit störenden Verspannungen verschont.



Fotos: Schwab

Während Kawasaki schon serienmäßig eine Gepäckbrücke montiert – passende Packtaschen sind wie bei Yamaha im Nachrüstangebot enthalten –, kann Suzuki mit keinem dieser nützlichen Accessoires dienen. Die Suzuki-Reisenden müssen ihr Gepäckproblem mit fremden Zubehöerteilen lösen.

Dank der Tatsache, daß die Tankrucksäcke bei allen drei

## Erfahrungen zu zweit

Der Oldie des Trios, die Suzuki GS 850 G, kann ihr gestandenes Alter nicht verleugnen. Die gut neun Zentner zulässiges Gesamtgewicht sind nicht mehr ohne Mühe zu beherrschen. Das Triebwerk wirkt schon ein wenig zahnlos, ohne Biß. Reiselustige Motorradfahrer können auf allen drei Touren unbeschwerte Urlaubsfreuden genießen. Ihre Devise könnte lauten: Nicht das Ziel ist wichtig beim Fahren, nur der Weg dahin. So betrachtet, sind die unverkleideten Tourer ideal dazu, Landschaft zu erleben und Erfahrungen zu machen – allein und zu zweit. Welcher sportliche Solist kann da noch mitreden?

Peter Limmert