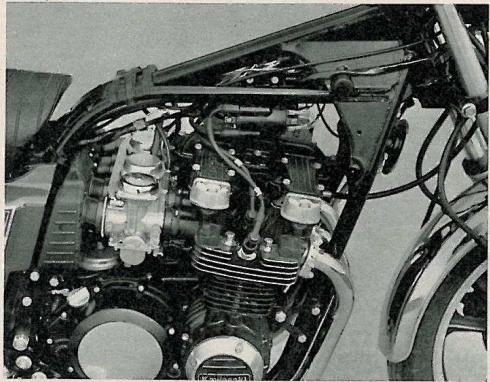




ST  
Bewertung



**Stabil:** Rahmen der Kawasaki Z 750



Fotos: Schwab (7), Holzapfel (4)

**Kräftig:** Katana-Rückgrat

## TECHNIK UND TEST 750 cm³-Vergleichstest Schlußwertung

Spitzen Geschwindigkeiten jenseits der 200 km/h-Marke waren reserviertes Terrain der ganz Großen, der Einliter-Motorräder. Noch gar nicht lang ist's her.

Unhandlichkeit, hohes Gewicht und ein großes Loch im Geldbeutel waren in dieser Klasse der Preis für Beschleunigungsorgien im Formel eins-Tempo und Autobahn-Jagden mit Sportwagen der edlen Rasse.

Doch diese Zeiten scheinen vorbei. Vierzylinder-Motorräder mit klassischen 750 cm³ Hubraum bieten heute schon Leistung in Hülle und Fülle. Der erste Teil des Vergleichstests lieferte den Beweis.

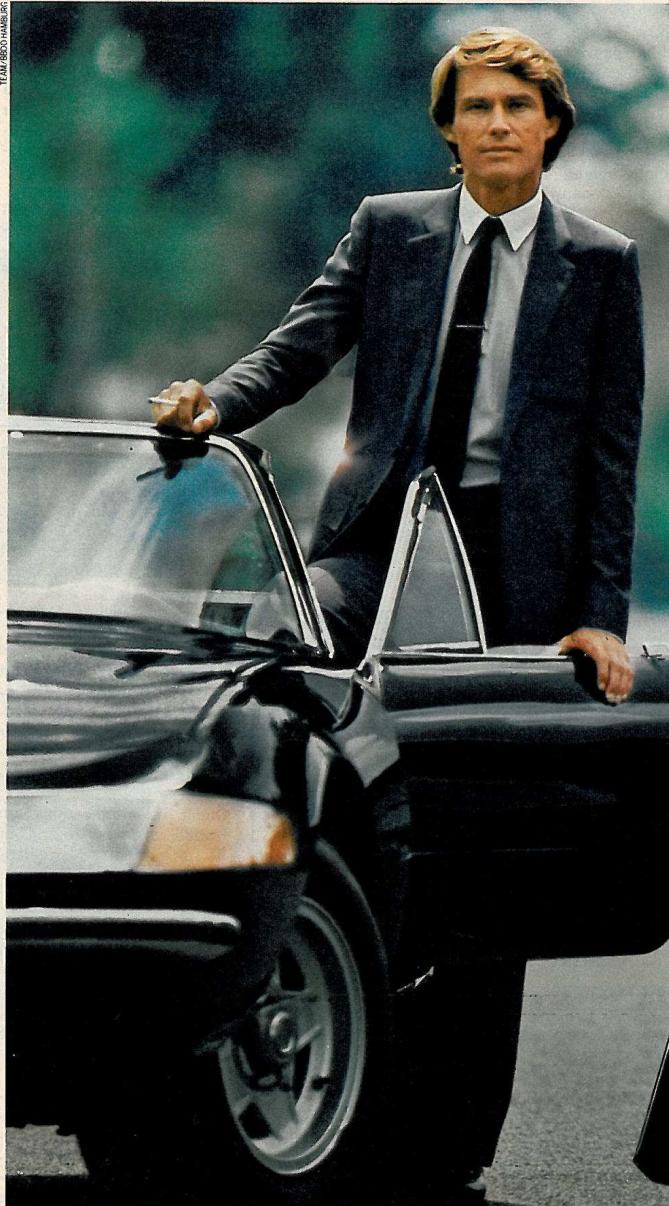
Zudem sparen die 750er rund 20 Kilogramm Gewicht im Vergleich zu den Einliter-Boliden, kosten weniger beim Kauf und gehen sparsamer mit Treibstoff um.

### Zwischenstand nach Teil eins, Heft 24/1981

Modell	Punkte
1. Suzuki GSX 750 S Katana	134
2. Yamaha XJ 750 Seca, Honda CB 750 F	je 125
3. Kawasaki Z 750	108

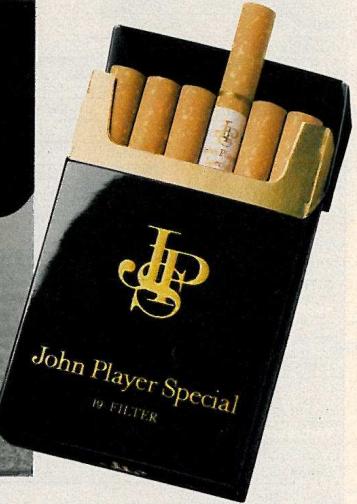
Leistung allein macht freilich noch längst nicht alle Qualitäten eines schnellen Motorrads aus. Ob die Maschinen der gehobenen Mittelklasse auch mit Fahrstabilität, Komfortangebot und Ausstattung halten, was ihre Muskeln versprechen, mußten die Honda CB 750 F, Kawasaki Z 750, Suzuki GSX 750 S Katana und Yamaha XJ 750 Seca im zweiten Teil des Vergleichs beweisen. ▷

Marken und Modelle	Honda CB 750 F	Kawasaki Z 750	Suzuki GSX 750 Katana	Yamaha XJ 750 Seca
Rahmenart				
Federweg vorn/hinten	mm	160/110	160/90	150/108
Radstand	mm	1515	1425	1520
Lenkkopfwinkel	Grad	62,5	63	62
Nachlauf	mm	115	107	120
Bereifung vorn/hinten		3,25 H 19 4,00 H 18	3,25 H 19 4,00 H 18	3,25 H 19 4,00 H 18
Abrollumfang hinten	mm	2,02	2,04	2,04
Bremse vorn, ⌀	mm	Doppelscheibe 276	Doppelscheibe 280	Doppelscheibe mit Anti Dive- System, 275
Bremse hinten, ⌀	mm	Einfachscheibe 296	Einfachscheibe 260	Einfachscheibe 275
Betätigung vorn/hinten		hydraulisch	hydraulisch	hydraulisch Seilzug/ Gestänge
Standrohr-∅	mm	35	37	37
Federverstellung hinten		fünffach/ Dämpfung Druckstufe dreifach, Zugstufe zweifach	fünffach/ Dämpfung vierfach	fünffach/ Dämpfung vierfach
Fahrzeuglänge	mm	2280	2160	2270
Sitzhöhe	mm	830	820	770
Sitzbanklänge	mm	660	660	650
Lenkerbreite	mm	710	730	730
Gewicht, vollgetankt	kg	253	232	249
Gewicht vorn/hinten	kg (%)	117/136 (46,2/53,8)	107/125 (46,1/53,9)	118/131 (47,4/52,6)
zul. Gesamtgewicht	kg	445	410	445
Endpreis	Mark	8584	7660	8990
Importeur	Honda Deutschland GmbH, Sprengründer Landstraße 166, 6050 Offenbach	Kawasaki Motoren GmbH, Berner Straße 40-44, 6000 Frankfurt 56	Suzuki Motor Handels GmbH, Ingolstädter Straße 61 d, 8000 München	Mitsui Maschinen GmbH, Grünstraße 44, 4005 Meerbusch



# PLAYER'S PROFILE

**NAME:** Theo van N.  
**ALTER:** 35 Jahre  
**HOBBY:** Judo und Wasserski  
**LIEBLINGSFILM:** „Fluchtpunkt San Francisco“  
**LIEBLINGSMUSIK:** Modern Jazz  
**LEIDENSKAFT:** Rennpferde und Pferdestärken  
**ABNEIGUNG:** Langweilige Stehparties und Leute, die nicht wirklich lachen können  
**SCHWÄCHEN:** Mailand – San Remo im Cabrio  
**TRAUM:** Irgendwo in einer Scheune einen verstaubten, aber intakten Bugatti „Atalante“ entdecken  
**MOTTO:** Immer souverän bleiben  
**CIGARETTE:** John Player Special



## Geschmack mit Profil. John Player Special.

Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält 0,7 mg Nikotin und 13 mg Kondensat (Teer). (Durchschnittswerte nach DIN).

## TECHNIK UND TEST

### 750 cm<sup>3</sup>-Vergleichstest

#### Schlußwertung

Die Kawasaki Z 750 übertrumpft dabei die Konkurrenz mit einem stabilen, handlichen Fahrwerk. Der deutliche Verlierer des ersten Teils der Vergleichswertung überzeugt durch guten Geradeauslauf sowie vorbildliche Handlichkeit.

Das niedrige Gewicht von 232 Kilogramm ergibt zusammen mit dem extrem kurzen Radstand von 1420 Millimetern ein spielerisches Kurvenverhalten. Kurvenkombinationen bereiten auf der Kawasaki, auch dank entspannter Sitzposition, größtes Vergnügen.

Auch die Seca von Yamaha gefällt durch Handlichkeit.

Die aufrechte Sitzhaltung des Fahrers nur 780 Millimeter über dem Asphalt reizt zu spektakulären Schräglagen.

Der schmale Motor und die eng am Rahmen verlegte Auspuffanlage wären auch für große Schräglagenwinkel gut, jedoch setzen die sehr tief angebrachten Fußrasten viel zu früh auf. Abgewetzte Stiefelspitzen riskiert jeder, der auf der Seca flott um Kurven zirkelt.



Komplett: Seca-Cockpit mit elektronischem Check-Board

#### Meßwerte

Kriterien und Modelle	Honda CB 750 F	Kawasaki Z 750	Suzuki GSX 750 S Katana	Yamaha XJ 750 Seca
<b>Bremsverzögerung</b>				
50–0 km/h	m (m/s <sup>2</sup> )	13,3 (7,27)	13,1 (7,35)	14,0 (6,91)
100–0 km/h	m (m/s <sup>2</sup> )	47,0 (8,21)	45,8 (8,42)	51,0 (7,57)
130–0 km/h	m (m/s <sup>2</sup> )	76,8 (8,49)	73,5 (8,87)	86,6 (7,53)
<b>Tachometerabweichung</b>				
Anzeige 50/80	km/h	48/75	44/72	49/74
Anzeige 100/130	km/h	93/124	99/123	94/123
Anzeige V <sub>max</sub> sitzend	km/h	194	185	205
effektiv	km/h	186	181	199
<b>Drehzahlmesserabweichung</b>				
Anzeige 3000	1/min	2850	3040	3050
Anzeige 5000	1/min	4750	4850	4900
Anzeige 7000	1/min	6500	6700	6850
Anzeige V <sub>max</sub> sitzend	km/h	9500	8600	9300
effektiv	1/min	8640	8460	8840
<b>Kupplungshandkraft</b>				
Kraft	Newton	80	95	85
<b>Nahfeldgeräuschemmung</b>				
Lautstärke	dB(A)	99	102	101
bei Drehzahl	1/min	6750	7125	6900
0,5 m Abstand ab Auspuffende und 45 Grad zu Fahrbahn/Fahrzeug bei 3/4 Nenndrehzahl				
<b>Verbrauch und Aktionsradius</b>				
Landstraße	Normal	Normal	Normal	Super
Schnitt 80 km/h Liter/100 km	6,5	6,4	6,2	5,8
Autobahn				
Schnitt 140 km/h Liter/100 km	8,4	7,8	7,5	7,8
Testverbrauch Liter/100 km	7,5	7,1	6,9	6,8
Tankinhalt/Reserve Liter	20/4,5	22/4	21/4,0	19/3,0
Aktionsradius Test km	267	309	304	279

(Werte für zwei Personen in Klammern, Temperatur 13 °C, kein Wind)

Das ist ungefährlich, weil sich die Maschine dabei nicht aufschaukelt, jedoch bringt diese Unart der Seca einen Punktabzug ein. Die Ursache könnte bei der zu schwachen Gabel, 36 Millimeter Standrohrdurchmesser, liegen.

Einen Pluspunkt gewinnt die Seca jedoch beim Bremsen. Ein sehr geringes Aufstellmoment bei Schräglage bedeutet mehr Sicherheit.

Auch die Fahrstabilität der Honda überzeugt nicht restlos. Sie reagiert auf Längsrillen sehr empfindlich, und in schnell gefahrenen Autobahnkurven trübt Pendelneigung den Eindruck. Auch das Kurvenverhalten könnte besser sein. Die relativ hohe Sitzposition und der lange Radstand von 1515 Millimetern lassen Kurvenfahrt zum Kraftakt ausarten.

Die Honda will in Schräglagen gezwungen werden. Schräglagenwechsel quittiert die CB 750 mit unartigen Fahrwerkreaktionen. Eindeutig zu dünn sind die Gabelstandrohre: 35 Millimeter Durchmesser reichen für stabiles Fahrverhalten nicht.

Diese Gründe veranlaßen Honda, etwa bei der 900er Bol d'Or für das Modelljahr 1982 auf 39 Millimeter Standrohrdurchmesser zu gehen.

Bei den neu konstruierten V4-Modellen geht Honda gar noch einen Schritt weiter. Serienmäßig werden die Motorräder mit einem Gabelstabilisator zwischen den Tauchrohren ausgerüstet.

Stabil auch bei hohen Geschwindigkeiten ist das Katana-Fahrwerk. Langgezogene, mit Höchstgeschwindigkeit durchfahrene Autobahnkurven durchzieht die Suzuki ohne jede Reaktion. 37 Millimeter starke Standrohre und die gegenüberliegenden Konkurrenten um zwei Millimeter dickeren Rahmenrohre zahlen sich aus.

# Fast so schön wie Motorrad fahren. Der BMW Motorrad-Kalender 1982.



Weil er Motorrad-Leidenschaften faszinierend ins Bild setzt, wurde er mit „BMW Motorrad-Faszination“ betitelt. Er weckt Empfindungen, die jeder Motorradfahrer erlebt, wenn er die Natur mit all seinen Sinnen aufnimmt. Lassen Sie sich von 13 Motorrad-Visionen begeistern. Ihr BMW Motorrad-Händler hält den neuen BMW Motorrad-Kalender für Sie bereit (Format 42 x 29,7 cm). Oder bestellen Sie ihn direkt mit diesem Coupon.



BMW – Freude am Fahren

**Schicken Sie den ausgefüllten Coupon bitte an:**

D.I.S. Versandservice GmbH
Postfach 1205
D-4804 Versmold
Name, Vorname
Strasse
Postleitzahl, Ort
Land
Hiermit bestelle ich zur sofortigen Lieferung BMW Motorrad-Kalender 1982
<input type="checkbox"/> per Nachnahme. Preis pro Stück DM 14,90 + DM 4,40 (Verpackung und Porto), inkl. MWSt., zzgl. Nachnahme.
<input type="checkbox"/> per beigefügtem Verrechnungsscheck. Preis pro Stück DM 14,90 + DM 4,40 (Verpackung und Porto), inkl. MWSt. Lieferung solange Vorrat reicht.

## TECHNIK UND TEST

### 750 cm<sup>3</sup>-Vergleichstest

#### Schlusswertung

Auch der Radstand von 1520 Millimetern kommt eher gutem Geradeauslauf als winkligen Kurven zugute.

Die Katana büßt dafür im Fach Handlichkeit mit nur sieben von zehn möglichen Punkten.

Gehöriges Mißtrauen ist gegenüber dem Fahrverhalten der Suzuki angebracht. Zwei identische Maschinen im MOTORRAD-Testfuhrpark, beide mit der Bridgestone-Serienbereifung bestückt, zeigten ein völlig unter-

dafür sorgen, daß gleiche Motorräder sich nicht immer gleich verhalten, scheinen sich hier unangenehm bemerkbar gemacht zu haben.

Schräglagen erlaubt kein Konkurrent besser als die Katana. Bis zur Reifenhaftgrenze kann das Motorrad abgewinkelt werden, ohne daß ein Bauteil im Wege wäre.

Auch die Honda gefällt durch viel Bodenfreiheit. Ganz anders aber die Kawasaki. Der Seitenständer der Z 750 setzt in Linkskurven viel zu früh und knallhart auf. Lange vor Erreichen der Reifenhaftgrenze ist so die Schräglagen-Herrlichkeit zu Ende.

Bei Abstimmung und Qualität der Federelemente fallen deutliche Unterschiede an den vier 750ern auf. Die Katana ist extrem straff abgestimmt, die Honda eher komfortabel. Weil Suzuki-Gabel und -Federbeine auch zu wenig sensibel ansprechen, büßt die Katana in dieser Wertung vor allem gegen die Honda und Kawasaki deutlich Punkte ein.

Angenehmer abgestimmt ist die Gabel der Honda, auch wenn sie immer noch etwas unwilliger reagiert als die der Kawasaki, die selbst feine Straßenunebenheiten ausgleicht.

Auch die Seca-Gabel kann

Zigfach verstellbare Feder/Dämpfer-Einheiten werden werbeträchtig verkauft; man könnte spitzfindig auch argumentieren, die Hersteller könnten mit gründlicheren Fahrversuchen vor dem Serienstart dem Kunden ersparen, in der Einstell-Lotterie nach dem Glückstreffer zu suchen.

Das niedrigste Gewicht macht die Kawasaki sympathisch. Sie ist leicht zu rängieren und aufzubocken, bei langsamer und schneller Fahrt handlich und verdient deshalb neun Punkte.

Nur sechs Zähler bekommt in dieser Wertung die Honda ab. Sie ist die Schwerste des Quartetts, und ihr ungeschickter Hauptständer macht das Aufbocken zur Plage.

#### Beste Bremsen: Yamaha

Die überzeugendsten Bremsen zeichnen die XJ 500 von Yamaha aus. Die besten Verzögerungswerte bringen die Höchstpunktzahl auf das Konto der Seca. Die vordere Anlage mißt jedoch, weil sich der Druckpunkt nicht exakt bestimmen läßt.

Die Ursache ist in der umständlichen Übertragung der Kraft vom Bremshebel bis zu den Bremszangen zu suchen. Yamaha hat auf ein altes BMW-Prinzip zurückgegriffen, wo der Bremshebel per Seilzug die Kraft zu einem versteckt angebrachten Hauptbremszylinder leitet. Die Techniker plazierten den Flüssigkeitsbehälter zwischen die Gabelstandrohre unterhalb des Rechteckscheinwerfers.

Die hydraulischen Anti Dive-Systeme konnten sich weder bei Yamaha noch bei Suzuki im Testbetrieb bewähren. An der Seca war nahezu keine Wirkung der Anlage feststellbar, die das Eintauchen

beim Bremsen lindern soll. Die Gabel der Katana verhärtete sich lediglich beim leichten Bremsen während des Rangierens.

Die Trommelbremse im Hinterrad der Seca läßt sich gefühlvoll dosieren, wenn auch nach einigen Bremsmanövern deutliche Fading-Erscheinungen (Nachlassen der Bremsleistung durch Erhitzung) auftreten.

#### Unter Niveau: Katana-Bremsen

Absolut ungenügend verzögern die Bremsen der Katana. Bis zu 20 Prozent schlechter als die der Seca, unzureichend dosierbar an Vorder- wie Hinterrad – das kostet die Suzuki gerade angesichts ihrer mit 210 km/h weit über dem Klassendurchschnitt liegenden Spitzengeschwindigkeit gegenüber allen Rivalen Punkte.

Die quadratischen Instrumente sind weniger übersichtlich als ihre Vorgänger, der Blinkerschalter schrumpfte auf eine Größe, die weniger gut bedienbar geworden ist als die Vorgänger.

Der Kawasaki bringt kurze Bremswege und ein exaktes Bremschutz-Kettenschloß ist seriennmäßig – bringen zusätzlich Lob und Punkte.

Die CB 750-Verzögerer können da nicht ganz mithalten. Die giftige hintere Scheibenbremse der Honda blockiert zu früh, das Hinterrad neigt beim Bremsen im Schiebebetrieb zum Stempeln.

Instrumente, Hebel und Verarbeitung helfen der Seca nach vorn, deren endgültige Farbgebung noch nicht feststeht. Schalter und Armaturen sind übersichtlich und funktionell angeordnet. Dennoch wird der Standard früherer Yamaha-Modelle nicht erreicht.

Die vollständig mit Kunststoff verkleidete Lenker hat geteilte Meinung zu. Die Bowdenzüge liegen jetzt sauber versteckt – doch auf Kosten mancher eckigen und

Liebevolle Verarbeitung und Ausstattung – ein Diebstahlschutz-Kettenschloß ist seriennmäßig – bringen zuätzlich Lob und Punkte.

#### Gute Verarbeitung: Yamaha Seca

Das elektronische Check-Informationssystem zwischen den Instrumenten der Seca informiert vor dem Start darüber, ob wichtige Funktionen (Seitenständer, Bremsflüssigkeit, Ölstand, Batterie, Scheinwerfer, Rücklicht, Benzinstand) betriebsbereit sind. Eine Warnlampe signalisiert sofort Fehler.

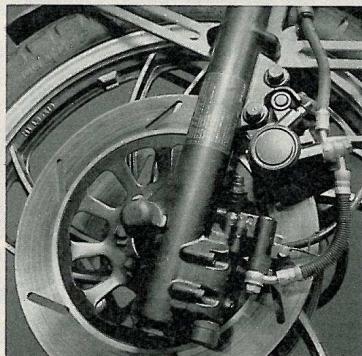
Der vollständig mit Kunststoff verkleidete Lenker hat geteilte Meinung zu. Die Bowdenzüge liegen jetzt sauber versteckt – doch auf Kosten mancher eckigen und

damit Schäden provozieren den Umlenkungen.

Das Cockpit der Katana ist futuristisch gestylt. Das bedeutet jedoch nicht, daß die Instrumente übersichtlich wären. Zudem trübt der kombinierte Blinker/Abblend-Schalter mit ungeübner Rastung die Freude an der Suzie.

Honda wie Kawasaki gefallen mit aufgeräumtem Cockpit und griffigünstigen Schaltern. Liebliche Verarbeitung kostet jedoch die Kawasaki einen Punkt abzugrenzen. Am Kawasaki-Lenker erschwert der weit abgespreizte Bremshebel den Zugriff, zu kurze Rückspiegel-Ausleger die Rücksicht.

Wichtig, wie die Rücksicht bei Tag, ist natürlich auch der Blick nach vorn bei Nacht. Die 750er-Maschinen haben schon einen akzeptablen Standard der Scheinwerferausstattung erreicht. ▷



Seca: Bremse gut, Anti Dive wirkungslos

schiedliches Verhalten im Hochgeschwindigkeitsbereich.

Während die eine Ausführung absolut spurstabil und neutral über die Straßen jagte, ließ sich die andere jenseits von 160 km/h kaum mehr beherrschen. Heftige Schlingerbewegungen raubten bei schneller Fahrt den Nerv.

Im Einzeltest (MOTORRAD 17/1981) wiederum zeigte eine mit deutschen Metzeler bereitete Katana untadeliges Fahrverhalten.

Serienstreuungen, die auch bei anderen Fabrikaten oft



Versteckt: Seca-Bremszylinder hinter Zusatzlampe

nicht recht überzeugen. Scheinbar komfortabel, verärgern ihr schlechtes Ansprechen auf welliger Fahrbahn und die harte Dämpfer-Zugstufe. Wie bei der Katana stehen nur 150 Millimeter Federweg zur Verfügung – zu wenig für gute Touren-Qualitäten.

Die hinteren Federelemente überzeugen bei keinem der vier Kandidaten. Viel zu hart bei Suzuki, zu wenig Federweg bei Yamaha und Kawasaki. Die Honda verwirrt mit ihrer Einstellvielfalt mehr, als sie dem Normalfahrer nützen kann. Die günstigste von 30 Möglichkeiten herauszufinden, ist schierer Zufall.

Die Ursache ist in der umständlichen Übertragung der Kraft vom Bremshebel bis zu den Bremszangen zu suchen. Yamaha hat auf ein altes BMW-Prinzip zurückgegriffen, wo der Bremshebel per Seilzug die Kraft zu einem versteckt angebrachten Hauptbremszylinder leitet. Die Techniker plazierten den Flüssigkeitsbehälter zwischen die Gabelstandrohre unterhalb des Rechteckscheinwerfers.

Die hydraulischen Anti Dive-Systeme konnten sich weder bei Yamaha noch bei Suzuki im Testbetrieb bewähren. An der Seca war nahezu keine Wirkung der Anlage feststellbar, die das Eintauchen

Für alle, die nun noch nicht auf dem Weg zum Postamt sind, kommt hier zum Zwecke der Erleuchtung ein näherer Beschreibung. Angorawertherwände konnten Sie schon bisher kaufen. Doch wenn Sie sich erst einmal von Vorurteilen befreit hatten (Ich habe Angorawolle und kann Rheuma!), sagten Sie sich zu zweien weiteren Nachteilen belästigt: 1. dem hohen Preis (ein Angora-Kombi oder Art kostet so um das Doppelte von einem Satz Riderskin). 2. der Mimosen-Qualität: Ein Angora-Kombi älter Art müssen Sie so pfleglich mit der Hand waschen wie die Seidenbluse Ihrer Großmutter, und trotzdem flitzt und schwitzen Sie in ihm. Ein normal waschbares Riderskin gibt's ja noch nicht. Darum ziehen bisher nur die Reinigungsbesitzer der Angora-Kombi als erste Schicht. Der normale Klasse-1-Fahrer begnügte sich mit Baumwolle. „Irgitt, Baumwolle.“ Exakt. Baumwolle auf

30° / 60°

Riderskin arbeitet wie eine Klimaanlage. Im Winter fühlen Sie sich angenehm warm. Im Sommer fühlen Sie sich angenehm kühl. Riderskin zieht mit Millionen feiner Röhren, die Feuchtigkeit von Ihrer Haut und pumpst sie nach außen weg. Klimatische Kälte oder feuchte Hände haben damit Hautton-Riderskin. Riderskin kann man in die Waschmaschine stecken. Man kann es schleudern. Und durch den Trockner jagen. Es kommt her-

aus, als sei nichts geschehen. Riderskin ist Schlimmes gewohnt: Mit dem Anreicherer Material kleift es manchmal an. Bei Anreicherung und durch Gründliches Gedrehtes zu einer für Ihre Perfection berühmten Fluglinie trugen es von Frankfurt bis Sidney auf dem Leib.

Riderskin gibt es nicht im Geschäft. Sonst nur und ausschließlich per Post bei Eureka.

Riderskin gibt es nicht im Geschäft. Sonst nur und ausschließlich per Post bei Eureka.

#### Schnipp. Schnapp.

Den Coupon bitte ausfüllen, abschneiden und einsenden an Eureka Versand, Postfach 11 05 21, 4000 Düsseldorf 11.

Ich bestelle:

Anzahl: Größe: Farbe: Preis: Gesamt:

\_\_\_\_\_ 139,-

\_\_\_\_\_ 139,-

\_\_\_\_\_ 139,-

Insgesamt: \_\_\_\_\_

Ich lege einen Post-/Bankscheck über \_\_\_\_\_ DM. Porto und Verpackung sind dann inkl.

Bitte per Nachnahme. Die Nachnahme- und Versandkosten will ich tragen.

Name, Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Nummer \_\_\_\_\_

Postleitzahl, Ort \_\_\_\_\_

Unterschrift, Datum \_\_\_\_\_

Ich kann die Sachen innerhalb 7 Tagen zurückgeben, wenn ich nicht zufrieden bin. Ich bekomme dann den vollen Preis erstattet.



**Yamaha XJ 750 Seca: 269 Punkte**

## Der Mehrkämpfer

Gute Wertungen in allen Disziplinen sicherten der Neuschöpfung von Yamaha den Gesamtsieg. Ein Motorrad ohne herausragende Stärken oder besondere Schwächen. Der XJ 750 Seca gebührt noch am ehesten der Titel eines Alleskönners.



**Suzuki GSX 750 S Katana: 261 Punkte**

## Der Sprinter

Sportliche Fähigkeiten unterscheiden die Suzuki von ihren Mitstreitern. Ein stabiles Fahrwerk sowie herausragende Fahrleistungen durch einen überdurchschnittlichen Motor empfehlen die Katana für schnelle Autobahn-Jagden.



**Honda CB 750 F: 259 Punkte**

## Der Dauerläufer

Der Klassiker von Honda imponeert mit seinem ausgereiften, kultivierten Motor. Das komfortabel ausgelegte Fahrwerk schont Fahrer und Sozius. Auf dem Rücken der Honda CB 750 lassen sich lange Etappen am besten bewältigen.



**Kawasaki Z 750: 258 Punkte**

## Der Hürdenläufer

Leichtfüßigkeit ist die Stärke der Kawasaki. Niedriges Gewicht und ein handliches Fahrwerk machen die Z 750 zum idealen Kurven-Renner. Winklige Landstraßen sind die Domäne der optisch biederem Maschine, die hier den Boliden die Fersen zeigt.

## TECHNIK UND TEST

### 750 cm<sup>3</sup>-Vergleichstest Schlußwertung

Alle vier Maschinen sind mit Halogenlicht ausgerüstet.

Daß trotzdem Kritik durchaus noch berechtigt ist, zeigte ein Vergleich der Lichtausbeute bei Dunkelheit. So muß sich der Katana-Fahrer an einem laserartigen Leuchtstrahl durch die Dunkelheit tasten. Zu schmal geriet sowohl der Fernlicht- als auch der Abblendlichtkegel.

Die untere Rechteck-Lampe der Yamaha Seca dient lediglich als Standlicht. Der Hauptscheinwerfer leuchtet die Fahrbahn sehr breit aus. Innerhalb des Lichtkegels verbleiben allerdings unterbelichtete Stellen.

Im Gegensatz dazu erhellt der breite Kegel der Honda die Straße in beiden Blendstufen sehr deutlich. Die Kawasaki fällt nur um einen Punkt hinter die Honda zurück. Ihre Lichtausbeute ist etwas geringer.

Beifahrer haben auf der Suzuki ein hartes Los zu ertragen. Die sportliche Maschine gibt Fahrbahnunebenheiten nahezu ungefiltert an Fahrer und Sozius weiter.

Aber auch die Tourenmaschine Seca enttäuscht in der Komfort-Wertung. Die hart gedämpfte Telegabel und nur 96 Millimeter Arbeitsweg an den hinteren Federbeinen können nicht überzeugen.

Der Komfort leidet zudem darunter, daß der Fahrersitz nur dürrig gepolstert ist. Die bequeme, aufrechte Sitzhaltung auf der Seca entschädigt allerdings etwas für die unkommode Federung.

Größeren Komfort genießen Passagiere der Kawasaki. Die gut abgestimmte Telegabel und die weich gepolsterte Sitzbank helfen, daß

Kriterien und Modelle	Honda CB 750 F	Kawa- saki Z 750	Suzuki GSX 750 S	Yama- ha XJ 750 Seca
<b>Fahrwerk und Bremsen</b>				
Fahrstabilität	8	9	9	8
Handlichkeit	7	10	7	9
Kurvenverhalten	7	9	9	8
Abstimmung Telegabel	8	9	6	7
Abstimmung Federbeine	7	6	5	6
Gewicht	6	9	7	8
Bremsweg	8	9	6	10
Bremse Dosierbarkeit vorn	9	9	7	8
Bremse Dosierbarkeit hinten	6	7	7	8
<b>Summe</b>	<b>66</b>	<b>77</b>	<b>63</b>	<b>72</b>
<b>Ausstattung</b>				
Armaturen/Instrumente/Details	8	8	7	9
Verarbeitung	8	7	9	9
Lichtausbeute	9	8	6	7
Sitzkomfort Fahrer	8	9	6	8
Sitzkomfort Beifahrer	8	8	6	7
Reichweite	7	9	9	8
<b>Summe</b>	<b>48</b>	<b>49</b>	<b>43</b>	<b>48</b>
<b>Wirtschaftlichkeit</b>				
Kaufpreis	8	9	7	8
Verbrauch	6	7	8	8
Servicefreundlichkeit	6	7	6	8
<b>Summe</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>21</b>	<b>24</b>
<b>Summe Teil II</b>	<b>134</b>	<b>149</b>	<b>127</b>	<b>144</b>
<b>Summe Teil I</b>	<b>125</b>	<b>109</b>	<b>134</b>	<b>125</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>259</b>	<b>258</b>	<b>261</b>	<b>269</b>
<b>Platz</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

auch längere Etappen nicht zur Tortur ausarten.

Bei der Abrechnung der Betriebskosten liegt die Seca vorn. Besonders die Servicefreundlichkeit verdient Lob. So läßt sich das Hinterrad in nicht einmal zehn Minuten ausbauen, und auch der Kerzenwechsel geht problemlos vonstatten. Um Motoröl nachzufüllen, bedarf es ebenfalls keiner besonderen Verrenkungen oder gar eines Trichters.

Honda und Suzuki verlieren in der Bewertung der Servicefreundlichkeit Punkte. Die Batterie der Katana liegt unzugänglich unter dem Luftfilterkasten versteckt.

### Neues Pflichtprogramm

MOTORRAD erweiterte den Katalog der Punktewertung für Vergleichstests. Folgende Disziplinen wurden neu aufgenommen:

#### Teil I:

- Vergaserabstimmung/Warmlauf
- Mechanische Geräusche
- Auspuffgeräusch (Nahfeld)
- Kupplung (leicht-schwer-gängig, saubere Trennung)
- Lastwechselreaktionen
- Fahrleistungen im Zweipersonen-Betrieb.

#### Teil II:

- Gewicht
  - Komfort Beifahrer
  - Reichweite
  - Lichtausbeute
  - Servicefreundlichkeit.
- Die Kategorie Sturz- und Verschleißstellen entfiel in diesem Test, da für die Yamaha Seca noch keine Preise vorlagen.

Der Hinterradausbau ist, wie bei fast allen Kettenmaschinen, bei Suzuki und Honda kompliziert. Die CB 750 mißfällt überdies wegen schlecht erreichbarer Zündkerzen und der ungünstig platzierten Ölachtfüllschraube. Nur mit einem zusätzlichen Trichter oder einer Pipette gelingt es, Schmierstoff nachzufüllen.

Auch der Z 750 von Kawasaki muß das Öl eingetrichert werden. Allerdings ist hier der Kerzenwechsel problemlos.

## Gesamtsieg: Yamaha

Der Gesamtsieg gebührt der Neuschöpfung von Yamaha, der XJ 750 Seca. Nicht herausragende Leistungen auf einem einzelnen Gebiet, sondern konstant gute Wertungen in allen Kriterien brachten der Yamaha den Sieg.

Acht Punkte zurück rangiert der Renner Suzuki GSX 750 S Katana. Mit ihren sportlichen Fähigkeiten hatte sie es im Feld der Alleskönnern besonders schwer. Durch den großen Vorsprung in der Motor- und Getriebewertung sowie die überragenden Fahrleistungen konnte sie den zweiten Platz im Endresultat retten.

Der CB 750 F von Honda blieb nur der dritte Rang als Quittung für ein nicht ganz spurstabiles Fahrwerk und für mangelnde Wirtschaftlichkeit.

Der Verlierer, die Kawasaki Z 750, konnte sich im zweiten Teil des Vergleichstests besser in Szene setzen, als es die Leistungsbewertung im ersten Testabschnitt hatte erwarten lassen. Sie rückte den Siegern näher auf die Pelle. Reine Leistungsprozesse bestimmt eben noch nicht allein über die Qualitäten eines Motorrads.

Jürgen von Gosen