

Vergleichstest Honda CBX, Kawasaki Z 1000 Z 1-R
Suzuki GS 1000, Yamaha XS 1100

Kampf der Giganten

Die hektische Rivalität der Japaner machte aus den exklusiven Motorrädern der Einliter-Klasse preiswertes Konsumgut. Auf 30 556 Testkilometern verglich MOTORRAD Reife und Tauglichkeit der Honda CBX, Kawasaki Z 1000 Z 1-R, Suzuki GS 1000 und Yamaha XS 1100.

Noch nie gab es mehr Leistung für weniger Geld. 77,3 kW (105 PS) für 10 160 Mark ist ein Angebot, das selbst den Billigmachern von Honda kaum mehr die Chance einräumt, sich selbst zu unterbieten.

Mit ihrer CBX bieten die Techniker aus Tokio einen Sechszylinder-Motor, der im Automobilbau gut und gerne das Doppelte kostet und Fahrleistungen, die denen exklusiver Vierradgeschosse vom Schlage eines Ferrari, Maserati oder Lamborghini in nichts nachstehen.

Geschwindigkeitsrausch also auf der Basis von Sparkassen-Kleinkrediten. Eine Verlockung, von der sich jugendliche Käufer in großer Zahl kritiklos hinreißen lassen.

Dies um so mehr, als außer Honda auch die übrigen Japaner auf der Preis-Leistungs-Ebene nahezu Ebenbürtiges bieten.

● Die Kawasaki Z 1-R, eine Weiterentwicklung der Z 900 und der Z 1000, wartet mit 90 PS (66,2 kW) für 9968 Mark auf

● für 9710 Mark gibt es bei Suzuki ebensoviel Pferdestärken, verpackt im Triebwerk der GS 1000

● Yamaha geizt bei der XS 1100 weder mit der Leistung

noch mit Hubraum: 95 PS (69,9 kW) aus 1104 cm³ kosten 10 050 Mark.

Leistung wie Preis stimmen also bei allen vier Testkandidaten, das Angebot verfügt gar über so viel Attraktivität, daß die Kritikfähigkeit in der ersten Begeisterung unterzugehen droht. Wo Pferdestärken Emotionen wecken, setzt die Vernunft häufig aus; ein natürlicher Zusammenhang, der ebenso zwangsläufig wie bedauerlich ist.

MOTORRAD hat sich die Aufgabe gestellt, zu untersuchen, was von den vier Boliden zu halten ist, und wie sie sich unabhängig von schreierischer Werbung tatsächlich im Alltagsbetrieb verhalten.

Die Motoren: leise und vibrationsarm

Drei Vierzylinder und eine Sechszylinder konkurrieren miteinander. Auf Anhieb – so scheint es – bietet die von Honda ins Rennen gebrachte Sechszylinder viele

**Ringten um die Gunst
der Käufer: die vier
Top-Maschinen aus dem
Fernen Osten**

Fotos: Schwab, Reuter (1), Ilg (1), Mai (1)





IM BLICKPUNKT 1000er-Vergleichstest (1)

Vorzüge, weil der Reihen-Sechser konstruktionsbedingt kaum Vibrationen produziert.

Doch Theorie und Praxis müssen sich nicht decken. Laufruhe und Geschmeidigkeit zeichnen auch die Antriebseinheiten von Suzuki und Yamaha aus. Die MOTORRAD-Tester jedenfalls registrierten kaum merkliche Unterschiede in der mechanischen Laufruhe zwischen dem in elastischen, vibrationsabsorbierenden Silentbloccs gela-

ter sich lassen, kann man mit allen vier Japanern nahezu gleich gut. Nur eine exakte Messung sorgt für Differenzierung bei den prestigeträchtigen Werten Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit.

Fahrleistungen: faszinierend, aber gefährlich

Kawasaki-Motorenbauer, dafür bekannt, mit Leistung nicht zu geizen, hatten bei der Entwicklung des Z 1-R-Motors nicht die gewohnt glückliche Hand. Nur 206,9 km/h Spitzengeschwindigkeit

und 5,4 Sekunden für den Spurt von Null auf 100 weckte bei den MOTORRAD-Testern den Verdacht, daß mit diesem Vierzylinder nicht alles zum besten bestellt sei.

Leistungsmessungen auf dem Prüfstand des Schweizer Tuners Fritz Egli in Bettwil bei Lenzburg brachten dann die Erklärung: Das nominell 66,2 kW (90 PS) starke Aggregat wurde mit 52,3 kW (71 PS) registriert, dazu kam ein deutliches Leistungsloch zwischen 4000 und 6000/min, das zuvor schon im Fahrbetrieb stark zu spüren war. Die Test-Mannschaft forderte eine

weitere Z 1-R zu Vergleichsmessungen an. Diese konnte kurzfristig nicht zur Verfügung gestellt werden.

Die Werksangaben konnten auch die anderen vier Testmaschinen nicht voll erreichen. Von den offiziell 77,3 kW (105 PS) der CBX blieben 75,8 kW (103 PS), aus den 69,9 kW (95 PS) der Yamaha wurden 65,5 kW (89 PS), und Suzukis 66,5 kW (90,5 PS) schrumpften auf 64,4 kW (87,5 PS) zusammen. Diese Leistungseinbußen bewegen sich aber im Rahmen der Serienstreuung.

Bis 100 km/h bilden Honda, Suzuki und Yamaha beim

Das Testteam

Reinhard Gutzeit, Helmut Kokoschinski, Ilse Reuter, Franz-Josef Schermer

gerten Yamaha-Motor, dem geschmeidigen Suzuki-Triebwerk und dem Honda-Sechszylinder. Allein das Triebwerk der Z 1-R kann, was die Laufruhe angeht, nicht ganz mithalten.

Dafür trumpft die Kawa auf, wenn das Phonmeßgerät registriert, was an akustischer Belastung auf die Umwelt zukommt. Nach MOTORRAD-Meßwert „Anfahren mit maximaler Beschleunigung“ steckt die Kawasaki mit 86 dB(A) den unteren Grenzwert ab. Kaum lauter war mit 87 dB(A) die Yamaha, während Suzuki und Honda, beide 90 dB(A), mit der Leistung auch viel Lärm produzieren.

Beim Fahrgeräusch nach StVZO tat sich die Z 1-R noch einmal angenehm hervor: 82 dB(A) machen sie empfindsamen Ohren sympathischer als Honda, Suzuki und Yamaha mit jeweils 84 dB(A).

Am Gasgriff drehen und den restlichen Verkehr hin-

Durchzugsvermögen: Yamaha am stärksten

Durchzugsvermögen solo	Honda CBX			Kawasaki Z 1000 Z 1-R			Suzuki GS 1000			Yamaha XS 1100		
im 3./4./5. Gang												
50–80 km/h	2,5 s	3,8 s	5,1 s	2,8 s	4,2 s	5,3 s	2,5 s	3,5 s	4,5 s	2,2 s	3,8 s	4,8 s
80–100 km/h	1,5 s	2,5 s	2,7 s	2,5 s	2,8 s	3,5 s	1,7 s	2,2 s	3,0 s	1,5 s	2,0 s	2,7 s
100–130 km/h	2,5 s	3,7 s	3,8 s	3,3 s	4,7 s	6,0 s	2,5 s	3,5 s	4,8 s	2,3 s	3,0 s	3,8 s
130–160 km/h	2,8 s	4,8 s	5,1 s	4,5 s	6,0 s	8,5 s	3,8 s	4,3 s	5,7 s	3,2 s	3,7 s	4,0 s

Verbrauch und Aktionsradius: Honda hat den größten Durst

	Honda CBX	Kawasaki Z 1000 Z 1-R	Suzuki GS 1000	Yamaha XS 1100
Benzinsorte	Super	Super	Super	Super
Tankinhalt (Reserve)	23,8 Liter (5 Liter)	13/24* Liter (3/6,6 Liter)	20 Liter (4 Liter)	24 Liter (5 Liter)
Testverbrauch	11,3 Liter	8,4 Liter	8,2 Liter	8,5 Liter
Maximalverbrauch	13,2 Liter	10,9 Liter	10,4 Liter	11,6 Liter
Reichweite bezogen auf Testverbrauch	210 km	154/285 km	243 km	282 km

* Kostenloser Umrüsttank

Beschleunigung und Spitze: Kawasaki fällt ab

Beschleunigung ¹⁾	Honda CBX	Kawasaki Z 1000 Z 1-R	Suzuki GS 1000	Yamaha XS 1100
0–60 km/h	2,5 (3,4) s	2,9 (3,5) s	2,3 (2,6) s	2,4 (3,2) s
0–80 km/h	3,5 (4,4) s	3,9 (4,7) s	3,3 (3,9) s	3,2 (4,2) s
0–100 km/h	4,5 (5,6) s	5,4 (6,5) s	4,6 (5,4) s	4,7 (5,7) s
0–120 km/h	5,8 (7,1) s	6,9 (8,7) s	6,1 (7,1) s	6,2 (7,7) s
0–140 km/h	7,8 (9,1) s	9,6 (11,7) s	8,1 (9,9) s	8,4 (10,2) s
0–160 km/h	9,8 (11,9) s	13,1 (16,7) s	10,8 (14,1) s	11,2 (13,9) s
400 m	12,6 (13,7) s	13,4 (14,6) s	12,6 (13,6) s	12,8 (13,8) s
Höchstgeschwindigkeit				
mit zwei Personen	211,9 km/h 9502/min	189,5 km/h 7255/min	196,7 km/h 7726/min	203,4 km/h 7998/min
solo aufrecht	220,9 km/h 9906/min	200,0 km/h 7657/min	209,3 km/h 8221/min	215,1 km/h 8458/min
solo liegend	222,3 km/h 9969/min	206,9 km/h 7921/min	219,5 km/h 8621/min	225,0 km/h 8848/min

¹⁾ Klammerwerte: mit zwei Personen

Beschleunigen ein dicht geschlossenes Feld, das nur durch Zweizehntel-Sekunden getrennt ist: Honda 4,5, Suzuki 4,6, Yamaha 4,7 Sekunden. Erst wenn der Gashebel weiter offen bleibt, stellt sich heraus, bei wem die Pferde besser im Futter stehen. Die Honda erreicht als erste die 160 km/h nach nur 9,8 Sekunden, während sich die Suzuki bereits um eine Sekunde verspätet und die Yamaha die gleiche Geschwindigkeit erst nach 11,2 Sekunden schafft.

Entscheiden beim Kriterium Beschleunigung allein Drehmomentverlauf, Getriebeabstufung und Gewicht, so

spielt bei der Höchstgeschwindigkeit noch die Form der Maschine eine entscheidende Rolle. Die mit ihrem Sechszylinder-Motor weit ausladende Honda ist eine Windbremse. Allein die schiere Kraft treibt sie über die 220 km/h-Grenze, aerodynamische Tricks, wie das Zusammenfallen des Fahrers hinter dem Lenker, bringen nicht mehr viel: langliegend erreicht die CBX 222,3 km/h, aufrecht sitzend sind es noch immer 220,9 km/h.

Sich ganz klein zu machen, lohnt sich dagegen bei Suzuki und Yamaha. Die 95 PS-stärke XS 1100 erreicht mit

Fahrer in Tourenhaltung 215,1 km/h und steigert sich bei rennmäßiger Position auf 225,0 km/h, der höchsten Geschwindigkeit, die in diesem Vierervergleichstest gemessen wurde.

Ähnliches gilt auch für die Suzuki: 209,3 km/h (aufrecht) stehen 219,5 km/h (liegend) gegenüber. Die Suzie könnte freilich noch flinker sein, wenn sie kürzer übersetzt wäre. Bei den Messungen standen bei Höchstgeschwindigkeit 8600/min auf dem Drehzahlmesser. Ihre Maximalleistung aber gibt die GS 1000 laut Prüfstanddiagramm bei erst 700 Umdre-

hern gut geht, davon überzeugen nun die Honda CBX, die Kawasaki Z 1-R und die Suzuki GS 1000.

Ihre Ketten entsprechen dem neuesten Entwicklungsstand: Sie verfügen über Gummidichtringe und integrierte Fettfüllung, brauchen nur noch selten gespannt und nur nach Regen geschmiert zu werden.

Der einzige Kardan im Vergleichstest gibt der Yamaha nur noch einen geringen Vorsprung aufgrund seiner Wartungsarmut. Im Fahrbetrieb dagegen konnte die starre Kraftübertragung nicht ganz mit den Ketten

Sturz- und Verschleißteile: Honda am günstigsten

Sturzteile	Honda CBX	Kawasaki Z 1000 Z 1-R	Suzuki GS 1000	Yamaha XS 1100
Kupplungshandhebel	8,69	10,08	14,90	13,45
Handbremshebel	8,69	15,11	14,90	13,45
Spiegel	18,93	21,62	19,37	19,—
Lenker	168,—	45,06	60,48	34,65
Blinker	23,53	52,48	41,89	29,95
Tachometer	143,93	291,79	192,08	175,05
Drehzahlmesser	127,20	200,82	175,28	247,10
Scheinwerfer komplett	43,—	60,51	171,70	134,65
Gabelstandrohr	121,—	129,53	115,58	101,90
Gabeltauchrohr	110,—	206,25	255,92	113,30
Rad komplett vorn	429,60	673,05	470,40	499,70
Rad komplett hinten	501,18	785,20	515,20	700,80
Auspufftopf	140,—	144,—	194,88	285,60
Tank	285,—	382,29	444,64	463,35
Fahrerfußraste kompl.	40,—	41,91	27,78	78,50
Soziusfußraste kompl.	34,50	18,60	9,18	20,20
Summe in Mark	2 203,25	3 078,30	2 724,18	2 930,65
Verschleißteile				
Kette	155,—	97,44	389,76	—
Ritzel vorn	35,—	20,16	28,34	—
Kettenrad hinten	52,—	60,27	73,02	—
Bremsbeläge vorn (Satz)	31,80	74,11	47,04	42,15
Bremsbeläge hinten (Satz)	31,80	78,44	33,60	49,15
Zündspule	65,—	52,46	71,12	74,30
Zündkerze	2,10	4,—	5,10	2,60
Kondensator	—	11,76	9,74	—
Unterbrecherkontakt	—	10,76	11,53	—
Elektronikbox	255,58	—	—	325,50
Ölfilter	2,80	10,47	9,52	8,15
Reifen vorn	100,—	130,—	134,40	88,30
Reifen hinten	135,—	170,—	190,40	99,60
Summe in Mark	866,08	719,87	1 003,57	689,75
Gesamtsumme in Mark	3 069,33	3 798,17	3 727,75	3 620,40



Wird kostenlos nachgeliefert: 24 Liter-Tank

hungen später bei 9200/min ab.

Trotz des kleinen Fehlgriffs bei der Hinterradübersetzung ist die Abstufung des Schaltgetriebes bei der GS 1000 gelungen. Im gleichen Maß gilt das auch für die Kawasaki Z 1-R, lediglich bei Yamaha XS 1100 und bei der Honda müssen geringfügige Abstriche gemacht werden. Hier paßt der Anschluß nicht immer hundertprozentig. Diese geringfügige Unstimmigkeit wird jedoch bei beiden Maschinen durch frühzeitig und satt einsetzende Leistung überspielt.

Einliter-Maschinen sind Tourer, und für Tourer hat BMW mit dem Kardan als Endantrieb Maßstäbe gesetzt. Daß es trotzdem auch an-

gleichziehen, da zu viel toter Gang einer gleichförmigen Kraftübertragung hinderlich ist.

Fahrpraxis: Boliden ohne Probleme

Hochleistungsmotoren mangelt es häufig an Alltags-tauglichkeit. Die vier Vergleichstest-Maschinen überzeugen vom Gegenteil. Startprobleme nach einer Nacht im Freien gab es bei keinem Motor; die Warmlaufphase dauerte nur bei der CBX etwas länger.

Unproblematisch wie der Start ist auch das Fahren. Alle vier Maschinen lassen sich exakt schalten, die Ya-



Honda: Trotz wuchtigen Motors elegante Erscheinung



Kawasaki: Kantiges Design und Lenkerverkleidung



Suzuki: Grazile Tausender **Yamaha:** Wuchtiger Eindruck



IM BLICKPUNKT 1000er-Vergleichstest (1)

maha erfordert beim Gangwechsel mehr Kraftaufwand.

Wer schaltet und dabei das Gas wegnimmt, erlebt trotzdem unterschiedliche Reaktionen. Während die CBX auf Lastwechsel kaum reagiert, zeigen Suzuki und Kawasaki beim Schalten schon härtere Übergänge. Bei der Yamaha kommt zum typischen Rucken in Längsrichtung noch eine vertikale Bewegung in den Federelementen. Wann und wie oft geschaltet wird, entscheiden Drehzahlgrenzen und Durchzugsvermögen der einzelnen Maschinen.

Abneigung gegen hohe Drehzahlen und damit gegen einen Schaltvorgang, der das Einsetzen im Bereich zwischen maximalem Moment und maximaler Leistung garantiert, zeigt keine

Gänge gewechselt werden müssen, hängt das nicht zuletzt vom Durchzugsvermögen des Motors ab, was man gemeinhin auch als Elastizität bezeichnet.

Elastizität: Domäne der Hubraumstarken

Im Bereich 50 bis 100 km/h, im fünften Gang gefahren, liegen die Yamaha und die Suzuki gleichauf (7,5 Sekunden), die Honda fällt geringfügig zurück (7,8 s), und die Kawasaki wird mit 8,8 Sekunden deutlich distanziert.

Im Bereich 100 bis 160 km/h – ebenfalls im fünften Gang gefahren – werden die Unterschiede zwischen den vier Maschinen klarer, wobei die Yamaha immer noch das Feld anführt. Sie benötigt 7,8 Sekunden, bei Honda dauert es 8,9 Sekunden, die

Geräuschmessungen: Kawasaki am leisesten

Kriterien/Modelle	Honda CBX	Kawasaki Z 1000 Z 1-R	Suzuki GS 1000	Yamaha XS 1100
Standgeräusch nach STVZO	84 dB(A)	82 dB(A)	85 dB(A)	82 dB(A)
Fahrgeräusch nach STVZO	84 dB(A)	82 dB(A)	84 dB(A)	84 dB(A)
MOTORRAD-Meßwert Anfahrgeräusch	90 dB(A)	86 dB(A)	90 dB(A)	87 dB(A)

* Messung bei maximaler Beschleunigung: Meßgerät 5 m hinter dem Motorrad im Winkel von 45°

der Testmaschinen. Dreimal konnte in dieser Wertung die Höchstpunktzahl vergeben werden.

Daß die Yamaha hier nicht auf die vollen zehn Punkte kam, muß nicht unbedingt für diese Maschine ein Minus sein. Die Bereiche optimalen Drehmoments und höchster Leistung liegen hier so weit auseinander, daß nicht unbedingt die letzten Touren mobilisiert werden müssen, um beim Hochschalten den Motor laufend auf Dampf zu halten.

Wenn nicht allzu oft die

Suzuki benötigt 10,5 Sekunden, und die Kawasaki fällt mit 14,5 Sekunden wieder stark hinter die Konkurrenz zurück.

Wirtschaftlichkeit: Die Kosten kommen mit den Kilometern

Daß viel Leistung mit viel Sprit bezahlt werden muß, ist selbstverständlich. Daß eine Maschine wie die Honda CBX jedoch im Testbetrieb durchschnittlich 11,3 Liter durch die Vergaserdü-

sen jagt, muß nicht sein. Nicht nur, weil das stark ins Geld geht, sondern auch, weil es den Aktionsradius trotz des großen Tanks (23,8 Liter) unnötig einschränkt.

210 Kilometer am Stück erlaubt die CBX, wenn man den Testverbrauch zugrunde legt. Bei Autobahnfahrt kann der Tank noch viel früher leer sein. Das ist einfach zu wenig, zumal eine Tankuhr fehlt.

Suzuki, Yamaha und Kawasaki haben das Verbrauchsproblem bereits im Griff. Mit guten acht Litern auf 100 Kilometern wird der Kraftstoff wirtschaftlich konsumiert. Auch die Reichweiten sind akzeptabel, wobei besonders die Kawasaki zu loben ist, deren ehemaliger Winz-Tank durch einen üppig dimensionierten 24 Liter-Behälter (kostenloses Nachrüstteil) ersetzt wurde, der 285 Kilometer ohne Tankpause zuläßt.

Planmäßige Stopps müssen Tausender-Piloten nicht nur an Tankstellen, sondern auch in Werkstätten einlegen. Hier kann es für die Fahrer der Großen teuer werden. Nach den Richtwerten der Hersteller gilt es für die einschlägigen Service-Arbeiten, alle 5000 km rund 200 Mark an Arbeitslohn, Öl und Kleinteilen aufzuwenden. Natürlich heißt

es auch, Verschleiß- und eventuell gar Sturzteile (Preise siehe Tabelle Seite 9) zu finanzieren, was die Unterhaltskosten noch einmal hochtreibt.

Dem an sich löblichen Honda-Unterfangen, die Wartungsintervalle um 1000 Kilometer im Vergleich zur Konkurrenz hinauszuziehen, muß mit Skepsis begegnet

werden. Dazu kommt, daß vier Stunden Richtzeit für eine Inspektion des 24ventiligen Sechszylinders den zum Teil noch ungeschulten Mechanikern kaum genügen. Für die Wartung der MOTORRAD-Testmaschine in der Offenbacher Honda-Niederlassung brauchten selbst die Spezialisten erheblich länger.



Ermöglicht höchste Genauigkeit: Peiseler-Meßgerät

Die Lage nach dem ersten Teil: Yamaha an der Spitze

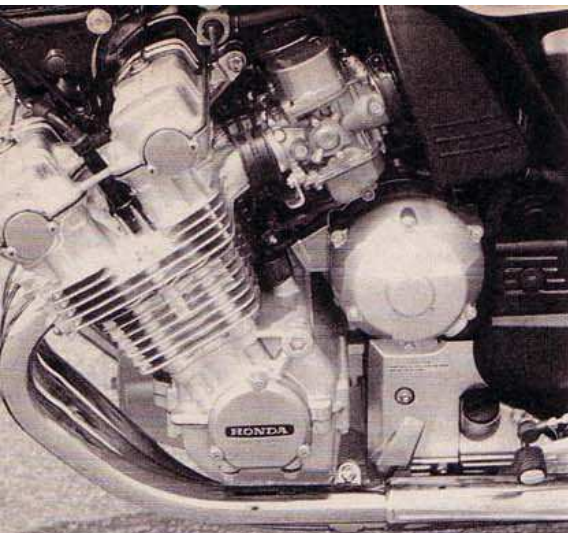
Nach den Kriterien Motor, Getriebe, Fahrleistungen und Wirtschaftlichkeit geht die Yamaha XS 1100 mit 173 Punkten an die Spitze.

Nur mit zwei Punkten Rückstand folgt das Honda-Sechszylinder-Modell CBX (171 Punkte). Hohes Drehvermögen, gutmütige Reaktion bei Lastwechsel, ein ▶

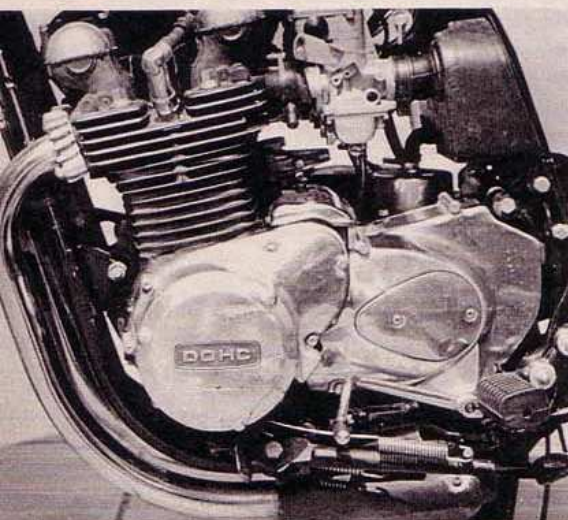
Technische Daten von Motor und Getriebe der Testkandidaten

Marken und Modelle	Honda CBX	Kawasaki Z 1000 Z 1-R	Suzuki GS 1000	Yamaha XS 1100
Motor				
Bauart/Arbeitsweise	Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor
Gas/Ventilsteuerung	Zwei obenliegende Nockenwellen	Zwei obenliegende Nockenwellen	Zwei obenliegende Nockenwellen	Zwei obenliegende Nockenwellen
Kühlung	Fahrtwind	Fahrtwind	Fahrtwind	Fahrtwind
Bohrung x Hub	64,5 mm x 53,4 mm	70 mm x 66 mm	70 mm x 64,8 mm	71,5 mm x 68,8 mm
Hubraum/Verdichtung	1046 cm³/9,3	1015 cm³/8,7	997 cm³/9,2	1104 cm³/9,2
Nennleistung in kW (PS) bei 1/min	77,3 (105) 9000	66,2 (90) 8000	66,5 (90,5) 8200	69,9 (95) 8500
Drehmoment in Nm (mkp) bei 1/min	84,3 (8,6) 8000	81,4 (8,3) 7000	83,4 (8,5) 6500	90,3 (9,2) 6000
Schmierungsart	Trochoidenpumpe/Naßsumpf mit Ölkühler	Zahnradpumpe/Naßsumpf	Zahnradpumpe/Naßsumpf	Trochoidenpumpe/Naßsumpf mit Ölkühler
Motorölinhalt	5,5 Liter	3,7 Liter	3,8 Liter	4,2 Liter
Empfohlene Motorölsorte	20 W/50	20 W/50	15 W/50	20 W/40 (10 W/30)*
Zündung	Kontaktlose Honda CDI 12 V	Kontaktgesteuerte Batterie-Spulen 12 V	Kontaktgesteuerte Batterie-Spulen 12 V	Kontaktlose CDI 12 V
Vergaserdurchlaß/Anzahl/Marke	28 mm/6/Keihin	28 mm/4/Mikuni	26 mm/4/Mikuni	34 mm/4/Mikuni
Kraftübertragung				
Anzahl der Gänge	5	5	5	5
Zähnezahl	k. A. 35/15	97/56 33/15	87/49 42/15	58/35 33/10
i _{prim} /i _{sec}	2,269 2,333	1,73 2,2	1,77 2,8	1,657 3,3
Gesamtübersetzungen	12,905/9,263/7,363/6,352/5,489	12,07/8,34/6,37/5,25/4,64	12,4/8,78/6,84/5,56/4,76	12,079/8,782/6,95/5,577/4,766
Kettenteilung	3/4" x 3/8" 86 Glieder	3/4" x 3/8" 92 Glieder	3/4" x 3/8" 96 Glieder	Kardan

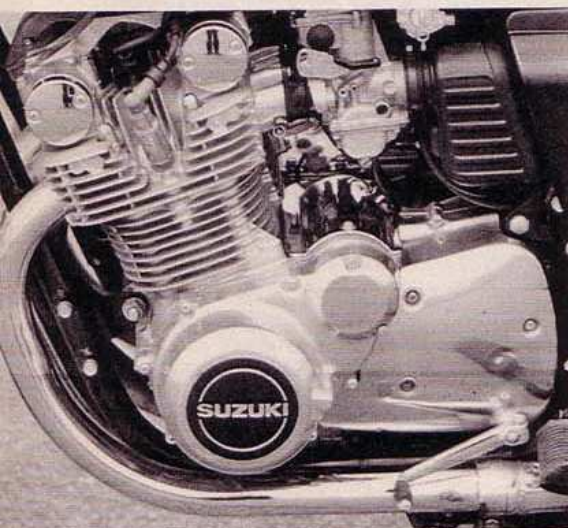
* Winter



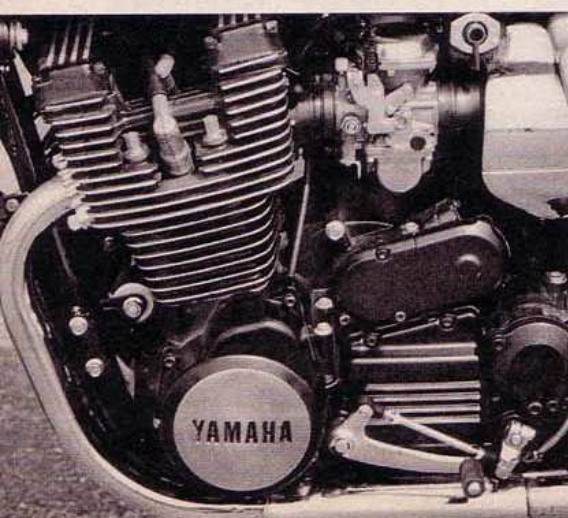
Den technisch aufwendigsten Motor hat die CBX. Trotz der sechs Zylinder baut der Motor recht schmal; die Nebenaggregate liegen hinter den Zylindern



Der Motor der Z 1-R stammt aus der bewährten Z 1000, wurde aber in der Leistung um fünf PS angehoben



Als Basis für das GS 1000-Aggregat diente der 750er-Motor. Eine größere Bohrung und mehr Hub ergeben 997 cm³



Yamaha stellt mit der XS 1100 die hubraumstärkste Maschine. Ein Ölkühler schützt vor zu hohen Motortemperaturen

IM BLICKPUNKT 1000er-Vergleichstest (1)

angenehm zu bedienendes Getriebe zeichnen diese Maschine aus.

Einen Punkt danach folgt mit 170 Zählern die Suzuki GS 1000 auf Platz drei. In der Motor- und Wirtschaftlichkeitswertung noch ganz vorn, mußte sie sich in der Höchstgeschwindigkeits- und Elastizitätswertung knapp geschlagen geben.

Mit elf Punkten Abstand zum Spitzenreiter liegt die Kawasaki Z 1-R nach dem ersten Abschnitt auf dem vierten Platz (162 Punkte). Die Motorleistung, die im Fall der Testmaschine den Werksangaben um mehr als 20 Prozent nachstand, ließ der Kawa keine Chance, in den Fahrleistungen mit der Konkurrenz mitzuhalten.

Helmut Kokoschinski/
Ilse Reuter

Zwischenwertung: Leistung und Wirtschaftlichkeit

Kriterien/Modelle	Honda CBX	Kawasaki Z 1-R	Suzuki GS 1000	Yamaha XS 1100
Motor und Getriebe				
Startverhalten	9	10	10	10
Geräuschmessung	8	9	8	9
Drehvermögen	10	10	10	9
Lastwechselreaktionen	10	9	9	7
Getriebebedienung	10	9	9	8
Getriebestufung	9	10	10	9
Endantrieb	8	8	8	9
Summe	64	65	64	61
Fahrleistungen				
Beschleunigung	10	9	10	10
Durchzugsvermögen 50–100 km/h	9	7	10	10
Durchzugsvermögen 100–160 km/h	9	6	8	10
Höchstgeschwindigkeit sitzend	10	7	9	10
Höchstgeschwindigkeit liegend	10	8	9	10
Höchstgeschwindigkeit 2 Personen	10	7	8	9
Summe	58	44	54	59
Wirtschaftlichkeit				
Kaufpreis	9	9	10	9
Verbrauch	6	9	9	9
Aktionsradius	8	10	9	10
Wartungsbedarf	9	9	9	9
Paket Verschleißteile	8	9	7	9
Paket Sturzteile	9	7	8	7
Summe	49	53	52	53
Gesamtsumme 1. Teil	171	162	170	173
Rang nach 1. Teil	2.	4.	3.	1.

Zwischenwertung

1. Yamaha XS 1100	173 Punkte
2. Honda CBX	171 Punkte
3. Suzuki GS 1000	170 Punkte
4. Kawasaki Z 1-R	162 Punkte

Der zweite Teil des Tausender-Vergleichstests in Heft 18 behandelt die Kriterien Fahrwerk, Bremsen und Ausstattung.