



Vergleichstest Honda CBR 1000 F Dual CBS

gegen

Kawasaki GPZ 1100

und Suzuki RF 900 R

Es gibt Reis, Baby



Preiswert und gut: Sporttourer-Menüs aus Fernost munden auch Europäern. Obendrein sind die Japan-Spezialitäten Honda CBR 1000 F und Suzuki RF 900 R nach wie vor preiswerter als die Vierzylinder-Haute Cuisine von BMW und Triumph. Neu auf der Karte: die Kawasaki GPZ 1100



Hallo Kurve, hier kommt Suzi: Die RF 900 R ist mit Abstand der handlichste der drei Sporttourer. Ein modernes Fahrwerk, wenig Gewicht und ein kräftiger Motor machen die Suzi zur Queen of the Road. Ihr Styling ist unverwechselbar



Unter Autofahrern gibt es eine Kennzeichen D-Fraktion, die es eisen ablehnt, japanische Fahrzeuge zu kaufen. Warum? Nun, da wären beispielsweise die deutschen Arbeitsplätze, die es zu erhalten gilt. Da lohnt man doch gerne ein paar tausend Mark mehr für einen vergleichbaren Mercedes oder BMW. Solche Menschen bleiben sogar bei ihrer Meinung, wenn sie einmal klammheimlich fremdgegangen sind und zugeben müssen, daß so ein japani-

scher Reiskocher gar nicht mal so schlecht fährt.

Motorradfahrer sind da ganz anders. Sie wissen genau, daß BMW mit der K 1100 RS zwar einen superguten Sporttourer baut – bloß kostet der pralle 24 000 Mark. Die teuerste Maschine dieses Vergleichs, die Honda CBR 1000 F Dual CBS, kommt gerade mal auf faire 19 610 Mark. Die Suzuki RF 900 R gibt's für 18 190 Mark, und der neue Hubraumriese Kawasaki GPZ 1100 schlägt mit 17 990 Mark die schmalste Schneise in die

Finanzen. Die Honda und die Suzuki müssen sich mit ihren Qualitäten auch vor einer BMW nicht verstecken. Kann die mächtige Kawasaki die beiden noch übertrumpfen?

Klar, das Fahrwerkskonzept der Kawasaki stammt noch von der seligen GPZ 900 R ab; damals waren Deltabox-Rahmen und Fallstromvergaser noch unbekannt. Der über dem Motor laufende Doppelschleifenrahmen macht die 1100er sehr hoch. Schon beim ersten Sitzkontakt registrieren vor allem kurzbeinige Zeitge-

Für eine Handvoll Kies: Die neue Kawasaki GPZ 1100 gibt es für den Kampfpri-





Das Schiff: Die mächtige Kawasaki GPZ 1100 macht stilistische Anleihen bei der alten GPZ 900. Die entspannte Sitzposition prädestiniert sie für genußvolles Touren. Auch zwei Personen sind auf ihr gut aufgehoben

Der Alt-Star: Die bewährte Honda CBR 1000 F ist seit Jahren eine feste Größe in der Sporttourer-Gilde. Für '95 kommt sie endlich in frischen Farben. Sie kombiniert gekonnt Sportlichkeit und hohen Tourenkomfort



von 17 990 Mark – das ist ein nicht zu unterschätzendes Argument

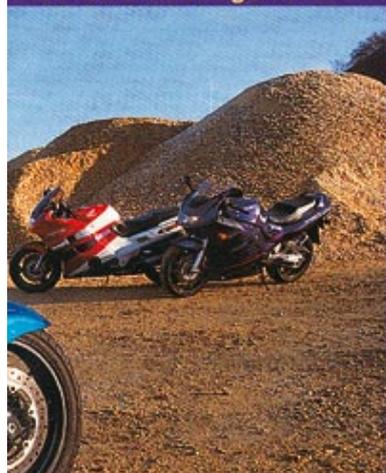
nossen die gehobene Position auf der neuen GPZ. Das Sitzdreieck aus Lenker, Bank und Fußrasten erinnert ein wenig an die Herrenreiter-Haltung auf einer K-BMW.

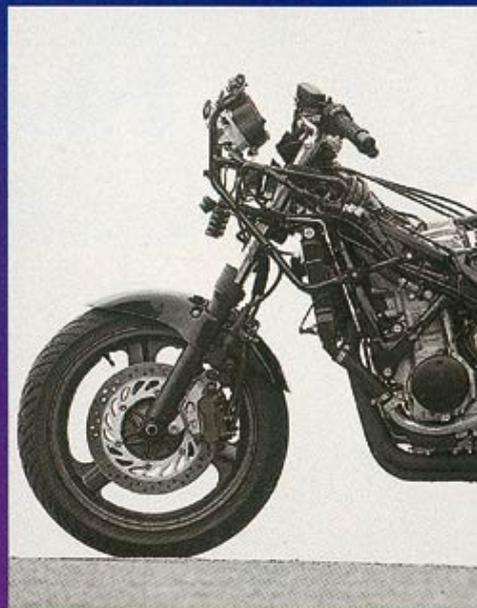
Zwar ist der notwendige Kraftaufwand beim Umrunden von Kurven aller Radien angenehm gering, was sicher auch ein Verdienst der sehr neutral führenden und gut haftenden Bridgestone BT 54-Reifen ist. Aber die Kontrolle über die Lenkung gestaltet sich ein wenig indifferentere als auf der Honda und der Suzuki. Auf

beiden sitzt man erstens tiefer, zweitens ist der Abstand zwischen Fahrerfußrasten und Sitzbank viel kleiner, und drittens liegen ihre Lenkerstummel niedriger und weiter vorn. Das ist beim flotten Schwenken durch Landstraßenkurven kaum unbequemer als das aufrechte Thronen des GPZ-Reiters, vermittelt dem Piloten der RF und der CBR aber sehr exakt, was das Vorderrad gerade macht. Besonders für die etwas kopflastige Honda ist das wichtig: Sie neigt nämlich auf ihren Dunlop K 510 dazu,

ab mittleren Schräglagenwinkeln und ohne viel Zug am Hinterrad nach innen zu kippen. Neutralere führende Reifen könnten diese unschöne Neigung beheben.

Die Suzuki RF 900 R präsentiert nicht nur eine geringere Gewichtsklasse in diesem Test, sie demonstriert überdies mit ihrem steilen Lenkkopf, einem Nachlauf von nur 96 Millimetern und 1440 Millimetern Radstand, wie man aus einem Großvolumer ein wunderbar handliches, sehr sportlich zu bewegendes Mo-





Moderne Zeiten: Die RF 900 R trägt ihren feinen Vierzylinder in einem Brückenrahmen aus Stahlprofilen – der erlaubt eine handlungsfreundliche Sitzposition und Fallstrom-Zylinderköpfe. Die Bremse setzt den Maßstab

torrad macht. Dabei ist das Rezept so einfach: Der stabile Stahlblechrahmen umschließt seitlich den Zylinderkopf. Das ergibt geringe Bauhöhe. Der Schwerpunkt der RF scheint um einen Meter unter dem der Kawa oder der Honda zu liegen, und auf der Suzi ertappt sich der Fahrer immer wieder frecher hineinsticht als mit den anderen beiden. Die griffigen Dunlop D 203-Pneus spielen zuverlässig mit, und die Schräglagenfreiheit reicht allzeit aus. Letzteres gilt mit leichten Abstrichen auch für die CBR; bei der Kawasaki GPZ 1100 streift hingegen ab und zu der unsinnig weit abstehende Seitenständer.

Auf einem Gebiet ist die CBR unschlagbar: Wenn es um ihre Federelemente geht, spielt sie die ganze Reife ihrer achtjährigen Bauzeit aus. Die nicht verstellbare Gabel glänzt mit perfektem Ansprechverhalten, hoher Stabilität, sanfter, aber stabiler Dämpfung und bestem Schluckvermögen. Das hintere Federbein, justierbar in Federvorspannung und Zugstufendämpfung, steht der Gabel keineswegs nach.

Die RF 900 stützt ihre Leichtmetallschwinge über einen Monoshock ab, der auch noch die Verstellung der Druckstufe gestattet. Damit läßt sich die Hinterhand der Suzi auf jede gewünschte Charakteristik von superkomfortabel bis knallhart einstellen. Die Gabel jedoch ist in der Zugstufe erheblich zu straff gedämpft – sie federt viel zu langsam aus, was die Front der RF beim Queren von Bodenwellen gelegentlich mit Lenkerzucken quittiert. Das ist

zwar nicht gefährlich, aber verbesserungswürdig.

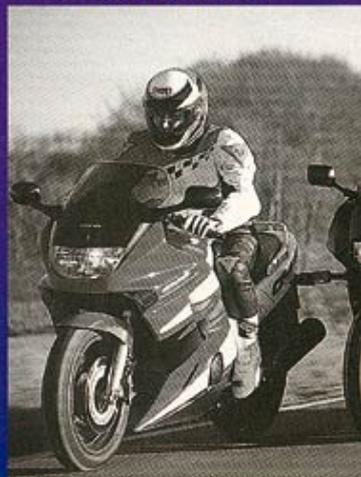
Die Federung der GPZ ist hinten durchaus ordentlich abgestimmt, ohne allerdings ganz den Komfort der Honda oder die Einstellvarianten der Suzi zu bieten: Federvorspannung und vierfache Zugstufenverstellung sind Standard. Die Gabel müßte dagegen feiner ansprechen. Leichte Schlingerbewegungen, die die Kawasaki bei hohem Autobahntempo und auf zarten Bodenwellen zeigt, könnten darin ihre Ursache haben. Denn die störrische Gabel läuft nicht synchron zur korrekt arbeitenden Hinterhand.

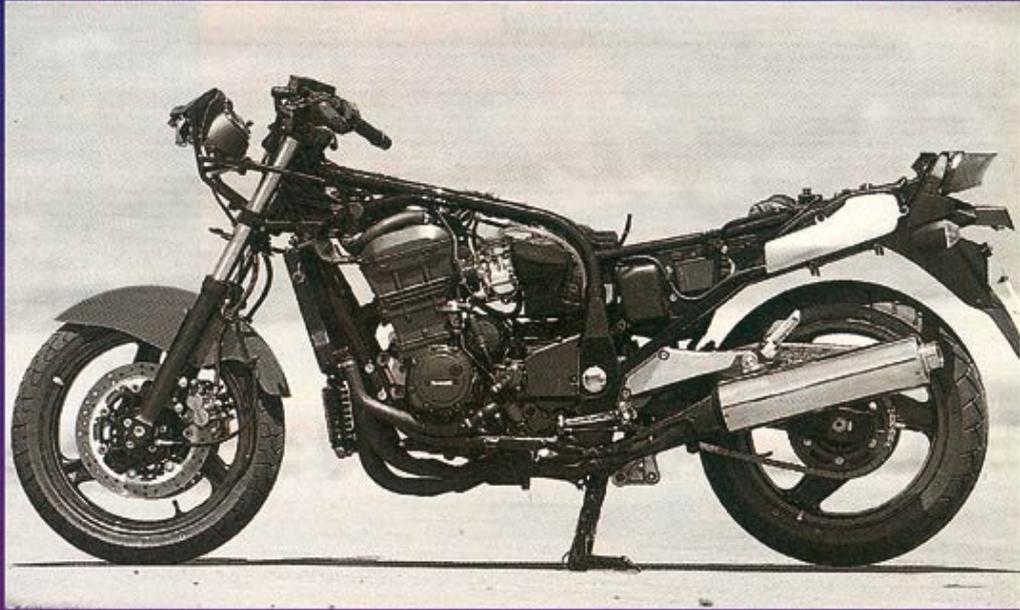
Korrekt arbeiten die Bremsen der GPZ. Die neuentwickelte 300er Doppelscheibenanlage mit Doppelkolben-Schwimmsätteln ist sehr gut dosierbar und verzögert den 270-Kilo-Klotz zuverlässig sowie weitgehend fadingfrei. Noch besser können es die Vierkolben-Stopper der Suzuki RF, die aus der alten GSX-R-Serie stammen: Sie bieten bei bester Dosierbarkeit rennstreckentaugliche Verzögerungsleistungen.

Soweit, so gut und so einfach. Und die Honda? Bekanntlich trägt die CBR mit dem Beinamen Dual Combined Brake System an Vorder- und Hinterrad insgesamt drei



Wal-Verwandschaften: Aus dieser Perspektive wirken alle drei massiv. Die Suzi in der Mitte wiegt aber 30 Kilo weniger als ihre Konkurrentinnen





As Time goes by: Die CBR hat sich seit sieben Jahren kaum verändert. Hoher Schwerpunkt, langer Radstand, viel Nachlauf und Gewicht – sie fährt stabil, aber behäbig. Die komplizierte Dual-CBS-Bremse ist schlecht dosierbar

Dreikolben-Schwimmsattelbremsen (hat also neun Bremskolben), die mittels einer trickreichen Mechanik und Hydraulik sowie etlicher Meter Bremsschlauch dergestalt verbunden sind, daß auf den Fußbremstritt hin jeweils vorn und hinten der mittlere Kolben jeder Zange bremst. Per Druck auf den Handbremshebel schalten sich die jeweils äußeren Bremskolben zu. Ein energischer Tritt auf den

Fußbremshebel bringt bei weitem nicht die erhoffte Bremswirkung, und ausschließliche Betätigung des Handbremshebels quittiert die Fuhre mit angemessener, wenn auch nicht berauschender Verzögerung, wobei der Druckpunkt ziemlich matschig wirkt. Erst bei gleichzeitigem Einsatz von Fuß- und Handbremse erreichte die Bremsleistung unserer Testmaschine das Niveau der RF- oder GPZ-Stopper. Aber die Dosierung der Kombi-Bremse dicht an der Blockiergrenze ist ausgesprochen heikel.

Was die Motoren betrifft, so lassen sich beim ersten Blick auf die Daten kaum Unterschiede zwischen den Kontrahenten ausmachen. Drei quer eingebaute Reihenvierler mit Vierventil-Köpfen, die via Kette gut 100 PS an das Hinterrad weiterreichen – Japan-Standard. Die Spitzentempi von rund 230 km/h sind darum pauschal ok, aber für den Alltag von untergeordneter Bedeutung. Hier zählen vielmehr Laufkultur und Zugkraft aus dem Drehzahlkeller.

Von der Papierform her müßte der neue 1052er Big Block der Kawasaki GPZ 1100 die besten Karten haben: Er kurbelt schon bei lächerlichen 4600 Umdrehungen mit stämmigen 93 Nm am Antriebsritzel. Mit den fahrfertigen 269

Aus neu mach' alt: Die brandneue GPZ 1100 sieht gestrippt fast so aus wie die selige GPZ 900 R. Der Doppelschleifenrahmen macht sie sehr hoch. Die simplen Doppelkolben-Schwimmsattelbremsen funktionieren gut

Kilo der GPZ hat der Triebbling subjektiv keine Probleme: Im sechsten Gang zieht er zwischen 50 und 150 km/h mit 13,4 zu 15,0 Sekunden auch etwas besser durch als die etwa gleich schwere CBR 1000. Denn die Honda hat zwar 95 Nm Drehmoment anzubieten, aber erst bei über 6000/min und nach einem Hänger im Low-Range-Bereich.

Hier müßte jetzt der Spruch von dem durch nichts zu ersetzenden Hubraum kommen. Aber er kommt nicht. Die Suzuki RF 900 R kaschiert geringeres Hubvolumen nämlich höchst gekonnt durch weniger Gewicht: 85 Nm bei 5200/min haben mit den schlanken 238 Kilo Kampfgewicht keine Mühe – die RF wieselt den beiden Dickschiffen im fünften (und letzten) Gang auf und davon. Knapp 12 Sekunden von 50 bis 150 km/h sind ein Spitzenwert.

Alle drei Reihenvierler laufen so kultiviert, wie man es



sich für dieses Bauprinzip nur wünschen kann. Die Honda und die Suzuki geben sich um eine Kleinigkeit rauher als der Kawa-Motor. Der ist vom ZZ-R 1100-Triebwerk abgeleitet, bekam aber im Sinne besseren Durchzugs kleinere 36er Flachstromvergaser, engere Ansaugkanäle und zahmere Steuerzeiten. Trotzdem dreht der Kawasaki-Motor leichtfüßig hoch und wirkt durchaus nicht zugeschnürt.

Der CBR-Motor ist da etwas anders gestrickt: Er dreht zwar willig bis 8000/min, wirkt aber im Vergleich zur großen Kawa und zur leichten Suzi immer etwas angestrengt. Der RF-Motor, mit seinem Fallstrom-Kopf zweifellos das mo-



Datenspiegel

	Honda CBR 1000 F Dual CBS	Kawasaki GPZ 1100	Suzuki RF 900 R
MOTOR			
Bauart/Zylinderzahl:	Viertakt-Reihe/4	Viertakt-Reihe/4	Viertakt-Reihe/4
Leistung, Werksangabe:	72 kW (98 PS) bei 9000/min	74 kW (100 PS) bei 9000/min	72 kW (98 PS) bei 9500/min
Drehmoment, Werksangabe:	88 Nm bei 6500/min	89 Nm bei 4500/min	84 Nm bei 4500/min
Bohrung/Hub:	77/53,8 mm	76/58 mm	73/56 mm
Hubraum:	998 cm ³	1052 cm ³	938 cm ³
Verdichtung:	11,5 : 1	10 : 1	
Ventile pro Zylinder:	4	4	4
GEMISCHTUNG			
Hersteller/Anzahl:	Keihin/4	Keihin/4	Mikuni/4
Bauart:	Gleichdruck	Gleichdruck	Gleichdruck
Typ:	VP 83 A	CVK 35	BDST 36
Durchlaß:	38 mm	36 mm	36 mm
KRAFTÜBERTRAGUNG			
Kupplung/Betätigung:	Mehrscheiben-Ölbad/hydraulisch	Mehrscheiben-Ölbad/hydraulisch	Mehrscheiben-Ölbad/hydraulisch
Übersetzung primär/sek.:	1,79/2,47	1,63/2,847	1,56/2,86
Gangstufen:	2,75/2,07/1,85/1,37/1,17/1,05	2,8/2,055/1,59/1,333/1,153/1,035	2,71/1,8/1,4/1,18/1,03
FAHRWERK			
Rahmenbauart:	Stahl-Brückenrahmen	Stahl-Doppelschleifenrahmen	Stahl-Brückenrahmen
Federweg vorn/hinten:	130/115 mm	120/125 mm	120/125 mm
Gabelrohrdurchmesser:	41 mm	41 mm	43 mm
Nachlauf:	110 mm	110 mm	96 mm
Lenkkopfwinkel:	63 Grad	63 Grad	66 Grad
RÄDER UND BREMSEN			
Räder:	Dreispeichen-Leichtmetall	Dreispeichen-Leichtmetall	Dreispeichen-Leichtmetall
Felgenreife vorn/hinten:	3,5 x 17/5,5 x 17"	3,5 x 17/5,0 x 17"	3,5 x 17/5,5 x 17"
Bremse vorn:	Doppelscheibe, Dreikolben-Schwimmsattel	Doppelscheibe, Doppelscheibe, Dreikolben-Schwimmsattel	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsattel
Bremse hinten:	Einscheibe, Dreikolben-Schwimmsattel	Einscheibe, Einzelkolben-Schwimmsattel	Einscheibe, Zweikolben-Festsattel
Bremsdurchmesser v./h.:	296/256 mm	300/250 mm	310/240 mm
REIFEN			
Serienreifen:	Dunlop K 510 A/B Sport Radial	Bridgestone BT 53 F/R	Dunlop Sportmax D 203
Größe vorn:	120/70 VR 17 V 270	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17
Größe hinten:	170/60 VR 17 V 270	170/60 ZR 17	170/60 ZR 17
ABMESSUNGEN			
Länge/Breite/Höhe:	2235/740/1215 mm	2230/715/1210 mm	2115/730/1165 mm
Radstand:	1500 mm	1510 mm	1440 mm
Lenkerbreite:	650 mm	650 mm	630 mm
GEWICHTE UND FÜLLMENGEN			
Gewicht fahrfertig vollget:	275 kg	269 kg	238 kg
Radlast vorn/hinten:	140/135 kg	130,5/138,5 kg	119/119 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	456 kg	450 kg	420 kg
Zuladung:	181 kg	181 kg	182 kg
Tankinhalt/Reserve:	24,4 Liter	22/4 Liter	21/4 Liter
Kraftstoffart:	Normal bleifrei	Normal bleifrei	Normal bleifrei
MESSWERTE			
Leistung am Hinterrad:	69 kW (93 PS) bei 230 km/h	64 kW (87 PS) bei 230 km/h	64 kW (87 PS) bei 230 km/h
Höchstgeschwindigkeit:	232 km/h	229 km/h	227 km/h
Beschleunigung:			
0 - 50 km/h:	1,9 s	1,7 s	1,7 s
0 - 100 km/h:	4,2 s	3,9 s	3,7 s
0 - 150 km/h:	8,5 s	7,7 s	6,9 s
0 - 400 m:	12,6 s	12,1 s	11,7 s
Durchzug:			
50 - 100 km/h:	7,3 s	6,9 s	5,8 s
100 - 150 km/h:	7,7 s	6,5 s	5,7 s
Testverbrauch, Durchschn.:	8,1 Liter/100 km	8,8 Liter/100 km	7,0 Liter/100 km
Reichweite:	~300 km	250 km	300 km
PREIS	18610 Mark inklusive Nebenkosten Honda R&D Europe 63069 Offenbach	17990 Mark inklusive Nebenkosten Kawasaki Motoren GmbH 61381 Friedrichsdorf	18190 Mark inklusive Nebenkosten Suzuki Motor GmbH 64636 Heppenheim
IMPORTEUR			

PS-Wertung: Vergleichstest große Sporttourer

Kriterium	Modell	Honda CBR 1000 F Dual CBS	Kawasaki GPZ 1100	Suzuki RF 900 R
Sportliches Fahren	Beschleunigung	7	8	10
	Höchstgeschwindigkeit	9	9	9
	Leistungscharakteristik	7	9	9
	Getriebeabstufung	9	9	9
	Getriebebetätigung	9	9	8
	Gewicht	6	6	10
	Handlichkeit bei niedrigem Tempo	7	8	10
	Handlichkeit bei hohem Tempo	8	8	10
	Hochgeschwindigkeitsstabilität	10	8	10
	Kurvenstabilität	8	10	10
	Abstimmung Vorderradfederung	10	7	6
	Abstimmung Hinterradfederung	10	8	9
	Bodenfreiheit	8	6	10
Bremswirkung	9	9	10	
Bremsdosierung	6	10	10	
Gesamtwertung sportliches Fahren		123	124	140
Alltagstauglichkeit	Durchzug	7	8	10
	Laufruhe	8	9	8
	Verstellmöglichkeit Feder Elemente	7	7	9
	Wartungsfreundlichkeit	8	8	7
	Sitzposition	8	8	9
	Fahrfort solo	10	9	7
	Sozialtauglichkeit	9	10	9
	Windschutz	8	8	8
	Verbrauch	7	5	9
	Reichweite	9	7	9
	Zuladung	8	8	8
Ausstattung	8	8	7	
Verarbeitungsqualität	10	9	9	
Preis	7	9	9	
Gesamtwertung Alltagstauglichkeit		114	113	118
Gesamtpunktzahl (maximal 290)		237	237	258
Platzierung		2	2	1

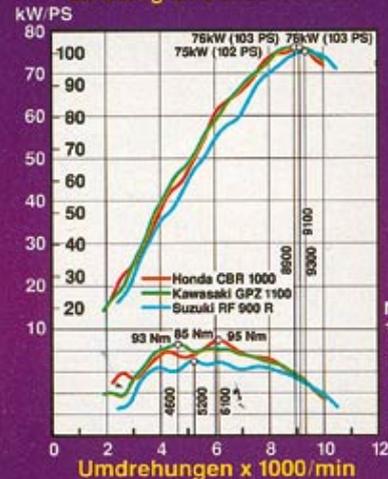
dernte Triebwerk, ist oberhalb von 9000/min zwar auch kein gelernter Dreher, aber seine perfekte Abstimmung im mittleren Bereich machen ihn zusammen mit dem günstigen Leistungsgewicht zum angenehmsten Teil im Trio.

Nicht zuletzt deshalb, weil der Suzuki-Reihenvier am wenigsten teures Benzin verbrennt: Sieben Liter auf 100 Kilometer – das ist noch ok. Die Honda schluckt mit 8,1 Litern schon heftiger, während sich die Kawa überraschend satte 8,8 Liter reinzieht – eindeutig zuviel. Der Sinn des installierten Sekundärluftsystems (Kawasaki-Clean-Air-

in der Verkleidung wie bei der RF dürften für 1500 Mark Mehrpreis auch drin sein. Der Suzuki würde ein Hauptständer gut zu Rahmen stehen.

Der Windschutz ist bei allen Maschinen zwar nicht so perfekt wie bei einer K 1100 RS, aber in Ordnung. Auch findet der Pilot auf jeder der drei ein durchaus langstreckentaugliches Sitzmöbel vor. In der Soziewertung fällt lediglich die Suzuki ab: Sie plaziert ihren Passagier auf einer stark nach vorn abfallenden Sitzbank, und die Rasten liegen zu hoch. Gut sitzt sich's auf der Hinterbank der CBR, am besten auf jener der GPZ.

Leistung und Drehmoment



Die GPZ zeigt viel Dampf im mittleren Bereich, während sich die CBR bei 5000/min einen Durchhänger leistet. Sie hat auch nicht allzuviel Überdrehreserven. Die RF ist sauber abgestimmt und profitiert von ihrem geringen Gewicht

System KCAS) ist angesichts dessen nicht ganz nachvollziehbar: Weniger Verbrauch würde der Umwelt sicher mehr nützen; zudem reduziert sich die Reichweite so auf bescheidene 250 Kilometer.

Verarbeitung und Detailqualität machen bei allen drei Bikes keinen schlechten Eindruck. Besonders bei der Honda: Geschmiedete Alu-Lenkerstummel, in die Verkleidung integrierte Sturzbügel, ein hochklappbarer Tank – all das sucht man bei der Suzi und der Kawa vergeblich. Lediglich die stark rupfende Kupplung beim scharfen Anfahren paßt nicht zum gediegenen Image der CBR. Eine Zeituhr wie bei der Kawa oder Ablagefächer

Fazit

Wer einen Sporttourer mit Betonung auf Sport sucht, kommt an der Suzuki RF 900 R nicht vorbei. Sie gewinnt deshalb auch letztendlich überlegen diesen Vergleichstest. Die Honda CBR 1000 ist ein ausgereiftes, zuverlässiges Motorrad, das sich auf anderen Reifen sicher besser lenken ließe. Das Dual CBS ist allerdings überflüssig. Die Kawasaki GPZ 1100 ist ein Sporttourer mit Betonung auf Tourer. Bis auf den recht hohen Verbrauch zeigt sie keine Schwächen – allerdings auch keine herausragenden Stärken. *Raphael Schmidt*