

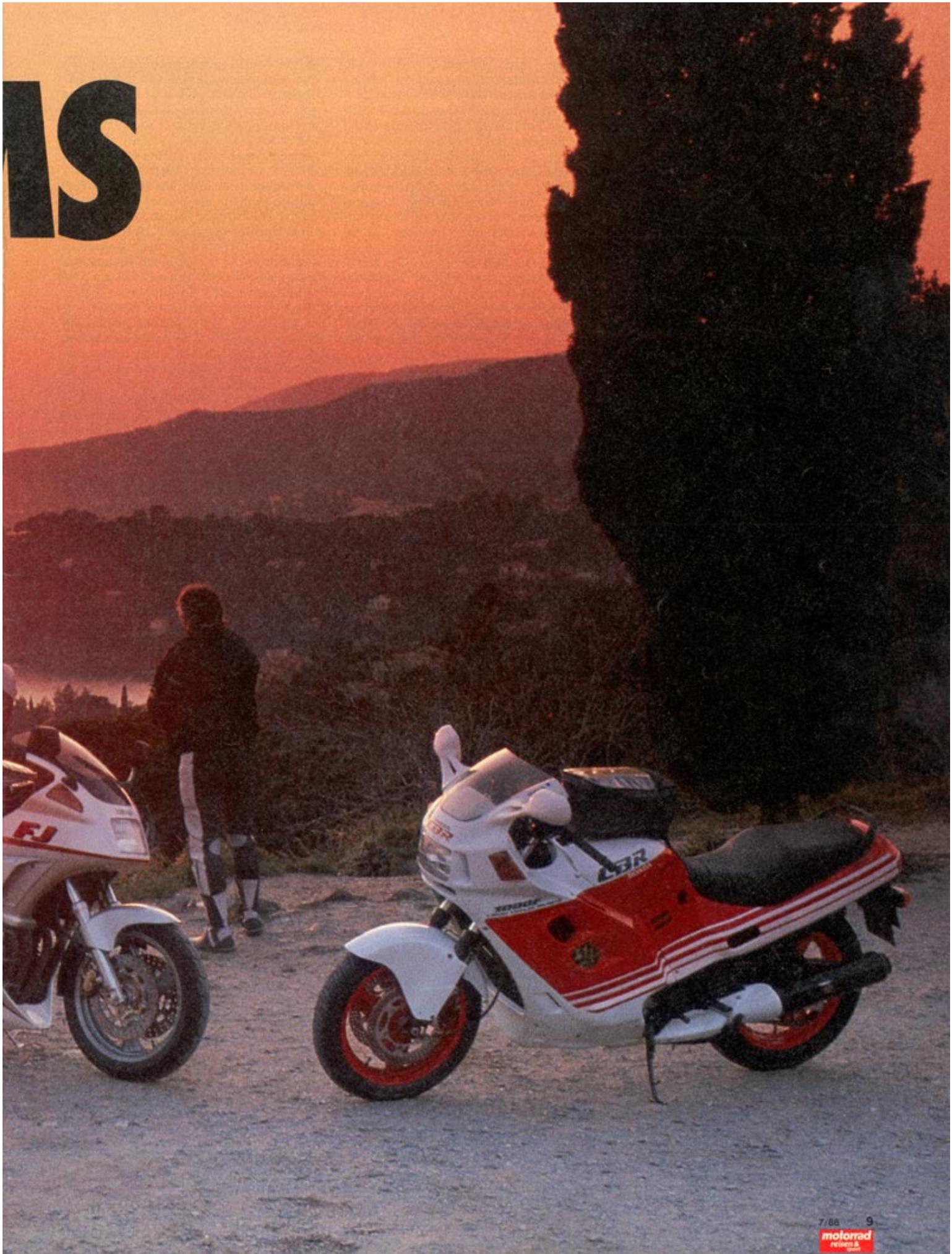
**VERGLEICHSTEST**

# BIG DREAM

Sommertemperaturen unter südlicher Sonne. Um Urlaubsträume zu verwirklichen, muß man oft weit fahren. Starke Tourensportler kommen da gerade recht. Drei von dieser Sorte Big Bike – Honda CBR 1000 F, Suzuki GSX 1100 F und Yamaha FJ 1200 – haben wir testhalber auf die Reise geschickt



# MS



**D**er nächste Sommer kommt bestimmt. Wer nicht so lange warten und dem verspäteten Winter schon jetzt entfliehen will, darf den Kilometerzähler nicht schonen. Wozu auch? Schließlich gibt's für solche Reisezwecke ja ebenso sportliche wie tourentaugliche Bikes. Drei davon wollen wir auf Sportlerherz und Wandernieren prüfen.

Eilig bepacken wir unsere „Biggies“ mit den notwendigsten Utensilien für einen verlängerten Wochenendteststrip nach Südf frankreich und kratzen so schnell wir können die Kurve gen Basel. Das war auch gut so, denn wie wir später erfahren, verschwindet hinter uns Nordeuropa unter einer massiven Wolkendecke mit dichtem Schneetreiben.

Kräftig und schnell genug, um Schlechtwetterzonen zügig zu verlassen, sind unsere 100-PS-Big-Bikes allemal. Aber der Hubraum und die technischen Feinheiten sind es, die den kleinen Unterschied zwischen ihnen ausmachen. So bedient sich die ganz verkleidete CBR 1000 F eines flüssigkeitsgekühlten Kurzhub-Reihenvierzylinder mit zwei oberliegenden Nockenwellen und Vierventiltechnik, um aus 998 cm<sup>3</sup> Hubraum 8,9 mkp Drehmoment auf die Hinterradwalze zu bringen. Da hat's die dicke Suzi merklich einfacher, bei gleicher Drehzahl (6500/min) ihre strammen 9,8 mkp in die Waagschale zu werfen, schöpft sie doch aus 1127 cm<sup>3</sup> Hubraum. Ihr Triebwerk, ebenfalls ein Reihenvierzylinder

mit 16 Ventilen und zwei oberliegenden Nockenwellen, stammt aus dem Hyper-sportler GSX-R 1100 und kommt dort mit 75 cm<sup>3</sup> weniger aus. Hinter dem geheimnisvollen Kürzel SACS (Suzuki Advanced Cooling System) verbirgt sich eine zusätzliche Ölführung, um den Motor vor Fieberanfällen zu bewahren. An technischen Goodies hat der luftgekühlte Reihenvierzylinder der Yamaha in der Hauptsache folgendes zu bieten: Vierventiltechnik, zwei oberliegende Nockenwellen und wartungsarme Tassenstößel. Die bährige Kraft kommt aus dem Riesenhubraum von 1188 cm<sup>3</sup>. 9,5 mkp maximales Drehmoment liefert der Motor, ebenfalls bei 6500/min.

Mit soviel Power geht es denn auch zügig voran. Zumindest auf deutschen Autobahnen, wo mit allen dreien beachtliche Höchstgeschwindigkeiten zu erreichen sind. Dabei liegt die vollverschaltete, daher aerodynamischere CBR mit 233 km/h Spitze an der Spitze, gefolgt von der 229 km/h schnellen FJ und der GSX, die bei 221 km/h nichts mehr zulegt. Wann ist man freilich verkehrslagemäßig noch in stande, solch hohe Tempi auszukosten? Höchst selten.

Weit öfter aber kommt der Big-Biker dafür in den Spurt-Genuß. Es begeistert immer wieder, wie mühelos diese Maschinen in Sekundenschnelle Autos in jedem Geschwindigkeitsbereich gleich reihenweise rechts liegen lassen und Überholmanöver sicherheitsfördernd drastisch verkürzen.

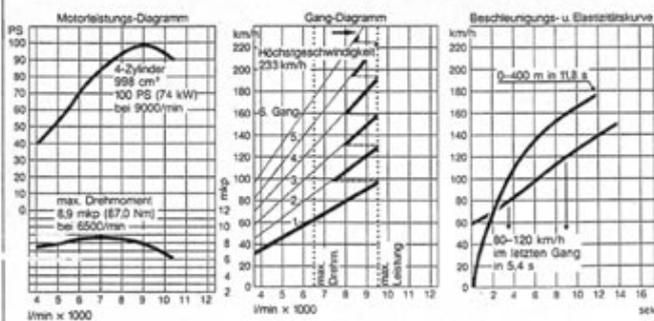
Lange Steigungen werden nur insofern registriert, als Autos im Rückspiegel auf Büroklammerformat schrumpfen, weil ihnen die Puste ausgeht. Unsere Motoren dagegen sind auch am Berg die reinsten Schub-Karren. Jedes Triebwerk hat so seine speziellen Feinheiten.

Bitte weiterlesen auf Seite 14

**Mit insgesamt zwölf Zylindern und 300 PS gen Süden, auf der Flucht vor dem Spätwinter**

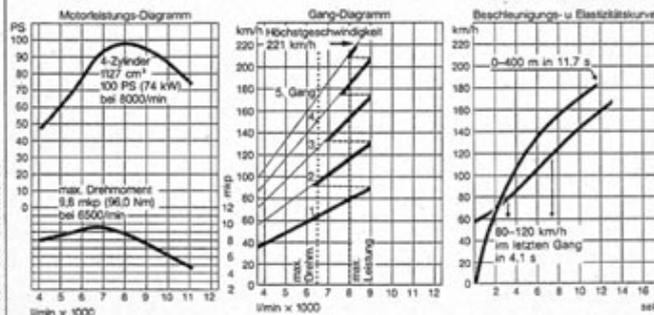
## Honda CBR 1000 F

Der Motor läuft seidig und entfaltet seine Leistung fast turbinenartig. Das enggestufte Sechsganggetriebe paßt dazu



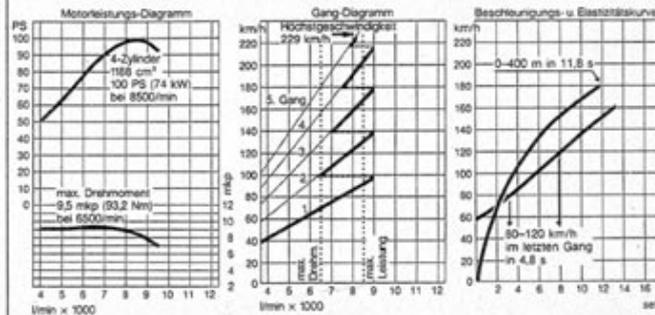
## Suzuki GSX 1100 F

Der Motor ist spritzig, agil, sehr drehfreudig und vibrationsarm. Das Fünfganggetriebe ist kurz übersetzt



## Yamaha FJ 1200

Die füllige Leistungskurve ist die Stärke des Hubraum-Riesen. Der Motor läuft etwas rau und zeigt Vibrationen



Fotos: Peter Steinhilber

Technische Daten			
	Honda CBR 1000 F	Suzuki GSX 1100 F	Yamaha FJ 1200
<b>Motor</b>			
Motorbauart	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor
Kühlung	Flüssigkeit	Fahrtwind	Fahrtwind
Einbau	stehend quer	stehend quer	stehend quer
Ventiltrieb	DOHC, Schlepph.	DOHC, Schlepph.	DOHC, Tassenst.
Ventile je Zylinder	vier	vier	vier
Nockentrieb	Zahnkette	Rollenkette	Zahnkette
Gemischauflbereitung	vier Gleichdruckvergaser, 38 mm Ø	vier Gleichdruckvergaser, 32,5 mm Ø	vier Gleichdruckvergaser, 36 mm Ø
Kurbelwellenlager	Gleitlager	Gleitlager	Gleitlager
Schmierung	Naßsumpf	Naßsumpf	Naßsumpf
Zündung	kontaktlos, elektr. Frühverstellung	kontaktlos, digital gesteuert	kontaktlos, digital gesteuert
Anlasser	elektrisch	elektrisch	elektrisch
Hubraum	998 cm <sup>3</sup>	1127 cm <sup>3</sup>	1188 cm <sup>3</sup>
Bohrung/Hub	77,0 x 53,6 mm	78,0 x 59,0 mm	77,0 x 63,8 mm
Verdichtungsverh.	10,5:1	10,0:1	9,7:1
Max. Leistung/bei	100 PS (74 kW)/9000/min	100 PS (74 kW)/8000/min	100 PS (74 kW)/8500/min
Max. Drehmoment/bei	8,9 mkp (87,0 Nm)/6500/min	9,8 mkp (96,0 Nm)/6500/min	9,5 mkp (93,2 Nm)/6500/min
Batterie	12 V/14 Ah	12 V/14 Ah	12 V/14 Ah
<b>Kraftübertragung</b>			
Primärtrieb	Zahnrad	Zahnrad	Zahnrad
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad	Mehrscheiben im Ölbad	Mehrscheiben im Ölbad
Betätigung	hydraulisch	hydraulisch	hydraulisch
Anzahl der Gänge	sechs	fünf	fünf
Sekundärtrieb	O-Ring-Rollenkette	O-Ring-Rollenkette	O-Ring-Rollenkette
Gesamtübersetz.	12,4/9,3/7,4/6,2/5,3/4,7	12,6/8,6/6,6/5,5/4,8	11,7/8,2/6,4/5,3/4,6
<b>Fahrwerk</b>			
Rahmen	Brückenrohrrahmen aus Vierkantstahl	Doppelschleifenrahmen aus Vierkant-Stahlrohr	Doppelschleifenrahmen aus Vierkantstahlrohr
Federung vorn	Teleskopgabel, luftunterstützt, mit TRAC	Teleskopgabel	Teleskopgabel
Verstellbarkeit	Federung stufenlos, TRAC vierfach	keine	Dämpfung 3fach einstellbar, Feder Vorspannung 3fach einstellbar
Federweg vorn	150 mm	140 mm	150 mm
Federung hinten	Zweiarmschwinge mit einem über Hebelsystem angelenkten Zentralfederbein	Zweiarmschwinge mit einem über Hebelsystem angelenkten Zentralfederbein	Zweiarmschwinge mit einem über Hebelsystem angelenkten Zentralfederbein
Verstellbarkeit	Federung 22fach, Dämpfung 3fach	Feder stufenlos und Dämpfung 4fach	Feder Vorspannung 3fach, Dämpfung 5fach einstellbar
Federweg hinten	120 mm	125 mm	120 mm
Bremse vorn	zwei gelochte Bremsscheiben, 296 mm Ø, Doppelkolben-Schwimm-sattelbremszangen	zwei gelochte Bremsscheiben, 275 mm Ø, mit Festsattelzangen	zwei gelochte, schwimmend gelagerte Bremsscheiben, 298 mm Ø, Vierkolben-Festsattelbremszangen
Betätigung	hydraulisch	hydraulisch	hydraulisch
Bremse hinten	eine gelochte Bremsscheibe, 276 mm Ø, Doppelkolben-Schwimm-sattelbremszangen	eine gelochte Bremsscheibe, 275 mm Ø, mit Festsattelbremszange	innenbelüftete Scheibenbremse, 282 mm Ø, mit Doppelkolbenbremszange
Betätigung	hydraulisch	hydraulisch	hydraulisch
Radbauart	Leichtmetall-Gußräder	Leichtmetall-Gußräder	Leichtmetall-Gußräder
Felgenreihe v./h.	2.50 x 17/3.50 x 17	2.75 x 16/3.50 x 16	3.00 x 17/3.50 x 16
Reifenreihe vorn	110/80 V 17	120/80 V 16	120/70 V 17
Reifenreihe hinten	140/80 V 17	150/80 V 16	150/80 V 16
Im Test gefahrene Reifen	Metzeler ME 33 Comp K und ME 99 A	Metzeler ME 33 A und ME 99 A	Dunlop K 330 A und K 330
<b>Maße</b>			
Gew. voll (Meßw.)	267 kg	265 kg	264 kg
Max. Zuladung	173 kg	190 kg	186 kg
Radstand	1505 mm	1530 mm	1510 mm
Gesamtlänge	2245 mm	2185 mm	2230 mm
Lenkerhöhe/-breite	930/695 mm	950/730 mm	930/730 mm
Tankinhalt (Meßw.)	19,2 l	21,1 l	21,7 l
<b>Preis</b>			
Listenpreis	14570,- DM	14399,- DM	14710,- DM
Garantie	zwei Jahre ohne km-Begrenzung	ein Jahr ohne km-Begrenzung	ein Jahr ohne km-Begrenzung
Hersteller	Honda Motor Co. Ltd., Tokyo, Japan	Suzuki Motor Co. Ltd., Hamamatsu, J.	Yamaha Motor Co. Ltd., Iwata, Japan

Punktwertung				
Modell	max. Punkte	Honda CBR 1000 F	Suzuki GSX 1100 F	Yamaha FJ 1200
<b>Motor und Getriebe</b>				
Start- und Warmlaufverh.	5	4	4	3
Laufkultur	10	8	7	7
Leistungsentfaltung	5	5	5	5
Geräuschentwicklung	5	3	3	3
Testverbrauch	10	9	8	8
Reichweite	10	5	6	6
Getriebeabstufung	5	4	4	4
Beschleunigung	10	6	6	6
Elastizität	10	7	8	8
Höchstgeschwindigkeit	5	5	5	5
Summe	75	56	56	55
<b>Fahrverhalten und Sicherheit</b>				
Gewicht	5	2	2	2
Handhabung im Stand	5	3	4	4
Handling	10	8	9	7
Geradauslauf	10	8	7	8
Kurvenverhalten	10	9	7	8
Schräglage	5	5	4	4
Antriebsreaktionen	5	4	4	4
Bremswirkung	10	9	9	9
Bremsverhalten	10	8	6	8
Scheinwerferlicht	5	3	3	3
Summe	75	59	55	57
<b>Komfort und Bedienung</b>				
Instrumente	5	3	3	4
Schalter und Hebel	5	3	3	3
Wetter- und Windschutz	5	2	3	4
Federungskomfort	10	7	9	7
Sitzkomfort vorn	10	8	9	9
Sitzkomfort hinten	5	2	4	4
Vibrationen	10	8	8	7
Schaltbarkeit	5	4	5	4
Antriebs-Pflegebed.	10	4	4	4
max. Zuladung	10	2	3	3
Summe	75	43	51	49
<b>Unterhaltskosten und Preiswürdigkeit</b>				
Kaufpreis	10	4	4	3
Ausstattung	10	7	6	7
Qualität und Verarbeitung	10	5	5	5
Wartungsaufwand	5	3	3	3
Inspektionsintervalle	5	3	3	3
Betriebskosten	10	5	5	5
Ersatzteilkosten (Sturz)	5	1	0	3
Ersatzteilkosten (Verschleiß)	10	6	6	8
Kundendienstnetz	5	3	2	3
Garantieleistung	5	4	3	3
Summe	75	41	37	42
Gesamtsumme	300	199	199	203
Platz		2	2	1

Meßwerte			
Fahrzeug	Honda CBR 1000 F	Suzuki GSX 1100 F	Yamaha FS 1200
Beschleunigung: 0-100 km/h	3,5 s	3,3 s	3,5 s
0-400 m	11,8 s	11,7 s	11,8 s
Beschleunigung im letzten Gang: 60-100 km/h	5,8 s	4,9 s	5,2 s
100-140 km/h	5,9 s	4,4 s	4,9 s
Höchstgeschwindigkeit	233 km/h	221 km/h	229 km/h
Tachoaabweichung bei 100 km/h	+5 km/h	+4 km/h	±0 km/h
Geräuschmessung	92 dB (A)	91 dB (A)	91 dB (A)
Benzinverbrauch	6,5 l/100 km	6,7 l/100 km	6,7 l/100 km
Kraftstoffart	Normal, bf	Normal, bf	Normal, bf
Theoret. Reichweite	295 km	314 km	323 km

Umweltbedingungen: Temperatur +4°C; Luftdruck 1003 mbar; Luftfeuchtigkeit 86%

So wirkt der Suzi-Motor am agilsten und spritzigsten, wenn es darum geht, ohne zu schalten aus unteren Drehzahlen herauszubeschleunigen, wobei die Fünfgang-Schaltbox diese Mißachtung gar nicht verdient hat. Das kurz übersetzte Getriebe läßt sich nämlich butterweich und exakt schalten. Nicht ganz so temperamentvoll, aber dennoch kraftstrotzend geht die Yamaha zur Beschleunigungs-Sache. Gegen schaltfaule Fahrweise hat auch sie nichts einzuwenden. Um es der Suzi und Yam an Sprintvermögen gleich zu tun, muß sich die Honda zumindest im unteren Drehzahlbereich etwas anstrengen. Ihr Motor ist weniger elastisch, so daß es manchmal geboten erscheint, im enggestuften Sechsganggetriebe einen Gang zurückzuschalten.

In puncto Geradauslauf aber nimmt es mit der Honda so schnell keine auf. Da zeigt sie sich meisterlich. Sie bietet einen guten Kompromiß aus sportlich straffer und komfortabler Abstimmung, ignoriert Längs- und Spurrillen, schluckt harte Stöße, ohne sie auf die Lenkung zu übertragen, und läßt sich auch durch Bodenwellen in schnellen Autobahnkurven nicht aus der Ruhe bringen. Auch die FJ bleibt dank ihrer härteren Grundabstimmung im Hochgeschwindigkeitsbereich gutmütig und leicht beherrschbar, wirkt aber nicht ganz so souverän wie die Honda. Aufgrund der betont komfortorientierten Federung kann die Suzi da nicht mithalten. Jenseits von 180 km/h reagiert sie empfindlich auf äußere Störeinflüsse. Ihre Pendelbewegungen behält man aber stets unter Kontrolle, und sie klingen auch schnell wieder ab.

Wir bevorzugen während der Reise den mittleren Geschwindigkeitsbereich, um Kräfte und Nervenkostüm zu schonen. Schließlich haben wir noch eine lange Strecke vor uns. Eine entspannte Sitzposition kann sie angenehm verkürzen. Besonders aufrecht und mit wenig Stützdruck auf den Handgelenken sitzt der Mensch auf der Suzi. Gewöhnungsbedürftig ist, daß die Fußrasten relativ weit vorn und hoch plaziert sind. Doch die anfängliche Abneigung gegen diese Körperhaltung schlägt schnell ins Gegenteil um. Bereits nach einigen hundert Kilometern weiß man diese Position zu schätzen und fühlt sich noch erstaunlich frisch. Der Yamaha-Reiter ist in ähnlich guter Verfassung, weil er auf Dauer kaum unbequemer sitzt als auf der Suzi. Nur die Winkelstellung der Lenkerstummel erscheint uns bei der FJ noch etwas günstiger für den Fahrer. Zunächst fühlt sich auch der CBR-Pilot wohl. Durch die leicht nach vorn gebeugte Haltung – die Fußrasten sind etwas höher und nach hinten verlegt – nimmt er eine fast sportliche Sitzposition ein und hat stets den direkten Kontakt zur Maschine. Das vermittelt ein starkes Sicherheitsgefühl, gerade wenn man schnell unterwegs ist. Doch langfristig macht einem der erhöhte Druck auf die Handgelenke

zu schaffen. Druck macht zudem der Wind, sofern der Fahrer hinter der niedrigen, kurzen Verkleidungsscheibe nicht den Duckmäuser mimit. Aus Fahrersicht wird die Yamaha, die im Zuge der Modellpflege in diesem Jahr eine breitere und höhere Halbschale verpaßt bekam, mit dem Windspiel am besten fertig. Selbst in aufrechter Sitzposition fällt es nicht schwer, auch bei hohem Tempo dem Winddruck standzuhalten. Hinter der GSX-Vollverkleidung geht es ebenfalls beachtlich ruhig zu. Hat Suzuki mit der elektrisch höhenverstellbaren Windschutzscheibe womöglich den Stein der Weisen gefunden? Schön wär's. Runtergekurbelt belastet nur leichter Winddruck die Schultern. Wird die Scheibe nach oben ausgefahren, verschwindet dieser Druck und geht – durch zunehmende Turbulenzen hinter der Scheibe – in tosenden Lärm am Helm über. Besser, man beläßt die Scheibe in ihrer niedrigsten Stellung.

In 250-Kilometer-Etappen steuern wir regelmäßig eine Tankstelle an. Übermäßigen Durst offenbart keiner der drei Motoren. Den niedrigsten Verbrauch pro 100 km darf sich die CBR mit 6,5 Litern bleifreiem Normalkraftstoff gutschreiben. Mit je 6,7 Litern vom gleichen Saft stehen die beiden anderen Triebwerke dem genügsamen Honda-Aggregat kaum nach. So sind theoretisch – bei Tankvolumen zwischen 19,2 (Honda) und 21,7 Litern (Yamaha) – Reichweiten bis knapp 330 Kilometer möglich. Daran ist nichts auszusetzen. Schade nur, daß die Suzi zwar, wie die beiden anderen Motorräder, über eine Tankuhr im Cockpit verfügt, aber im Gegensatz zu jenen keinen Benzinhahn mit Reservestellung vorzuweisen hat. Da man sich erfahrungsgemäß auf die Exaktheit einer Spritvorratsanzeige nicht unbedingt verlassen sollte, wird man das Fassungsvermögen des Suzuki-Tanks kaum jemals voll ausschöpfen. Denn wer riskiert schon gern, mit ausgedörrtem Benzinfaß am Straßenrand zu stranden?

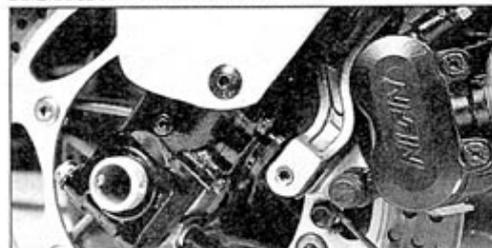
Soweit kommt es erst gar nicht, wenn man schon vor der Abfahrt vergißt, den Seitenständer einzuklappen. Bei der Suzi und Yamaha wird in dem Fall beim Einkuppeln des Ganges der Zündstrom unterbrochen. Im Cockpit der Honda warnt neuerdings eine grellgelb aufleuchtende Lampe vor der sonst lebensgefährlichen Weiterfahrt.

Überhaupt ist Funktionalität ein wichtiger Faktor bei tourentauglichen Sportmaschinen. So besticht das Instrumentarium der Honda durch großzügi-

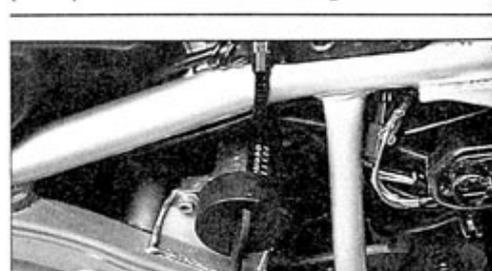
**Strahlend blauer Himmel. Und die Kälte der Nacht hat die Big Bikes mit Zuckerguß aus Rauhreif verziert**



**Honda** Ein Kontaktgeber zeigt die Position des Seitenständers an



Das mechanisch gesteuerte Anti-Dive (TRAC) läßt sich in vier Einstellungen variieren



**Suzuki** Trotz 4facher Dämpfungseinstellung ist das Federbein zu weich



Die hintere gelochte Bremsscheibe mit Festsattelbremszange ist gut zu dosieren und recht wirkungsvoll



**Yamaha** Alles an einem Ort einstellbar, Federvorspannung und Dämpfung



Chokeknopf und der elektrische Reserveschalter befinden sich in der Verkleidung

Allein und vor allem sportlich fährt es sich mit der CBR am besten



Mittels einer Stell-schraube ist der Abstand zwischen Kupplungs- und Handbremshebel zum Griff variiert



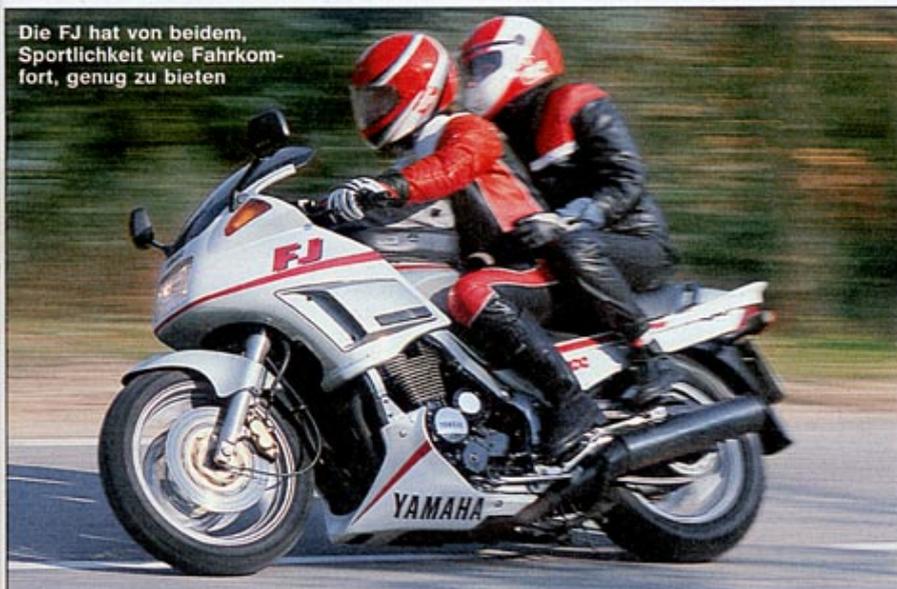
Rechts unterm Seitendeckel kann die Dämpfung des Federbeines dreifach eingestellt werden

Den bequemsten Sozialsitz findet der Besitzer auf der Suzi vor



Mit einem elektrischen Stellmotor wird die Frontscheibe über einen Schalter nach oben und unten gefahren

Die FJ hat von beidem, Sportlichkeit wie Fahrkomfort, genug zu bieten



Mit Werkzeug läßt sich die Telegabel in Federvorspannung und Dämpfung verändern



Die innenbelüftete Bremsscheibe stammt vom alten Modell und zeigt ein gutmütiges Bremsverhalten

ge Anordnung und Übersichtlichkeit, das der Yamaha durch komplette Ausstattung, Kompaktformat und sehr gute Ablesbarkeit. Nur das reichhaltig bestückte Cockpit der Suzuki muß sich einige Kritik gefallen lassen. Die „Uhren“ sind zu klein geraten und – wenn man ihnen nur einen kurzen Blick schenkt – nur mühsam abzulesen.

Nach langer Fahrt muß auch mal Pause sein. Bislang haben die beiden Sozias kaum einen Laut hören lassen, obwohl wir in einem Rutsch einige hundert Kilometer abgespult haben. Und was sagt uns das? Nun, die Mädels sind zufrieden mit dem Platzangebot auf der Yamaha- und Suzuki-Sitzbank und der Position ihrer Fußrasten. Die wahlweise angebotene Mitfahrgelegenheit auf der Honda mochte keine von beiden frohen Herzens akzeptieren, obwohl, objektiv betrachtet, auch die CBR durchaus den Anforderungen für eine lange Reise zu zweit genügt.

Schnell sind Honda und Yamaha auf dem Hotelparkplatz mit dem Kombischloß für Zündung und Lenkung abgesichert. Jetzt bei Dunkelheit ist es eine arge Fummelei, an der GSX das Schloß zwischen Verkleidung und Steuerkopf zu ertasten. Am nächsten kühlen Morgen wecken ein Milchkaffee und ein strahlend blauer Himmel über Süd-

frankreich unsere Lebensgeister. Die vergangene Nacht war bitterkalt. Rauhreif überzieht die Motorräder wie Zuckerguß. Gut isoliert mit Thermo-Anzügen wollen wir heute die kurvenreichen, teils welligen Landstraßen dieser Gegend abreiten. Die Chochebel im Anschlag, springen alle drei Motoren auf Knopfdruck sofort an. Nur der FJ-Trumm braucht geraume Zeit, bis auch er ohne die knifflig dosierbare Starthilfe sauber am Gas hängt.

Keines der drei Big Bikes ist ein ausgesprochenes Leichtgewicht: Die FJ wiegt 264, die CBR 267, die GSX 265 Kilo. Doch auf den kurvigen Straßen der Provence tut sich die Suzuki besonders leicht. Schräglagenwechsel muß ihr Fahrer nur andeuten – und schon fällt die Suzi wie von selbst von einer Kurve in die andere. Kaum zu glauben, dieses Verhalten, und deshalb auch gewöhnungsbedürftig, denn von ihren Ausmaßen her müßte sie viel unhandlicher sein. Es dauert eine Weile, bis man mit der Suzi einen sauberen Radius fährt und sie nicht ständig im Kurs korrigiert und aufrichtet, weil man wieder mal zu heftig eingelenkt hat. Wer seine Geschwindigkeit gehörig unterschätzt hat und den rettenden Bremsanker werfen muß, ist für das geringe Aufstellmoment dankbar. Geringe Bedienungs-

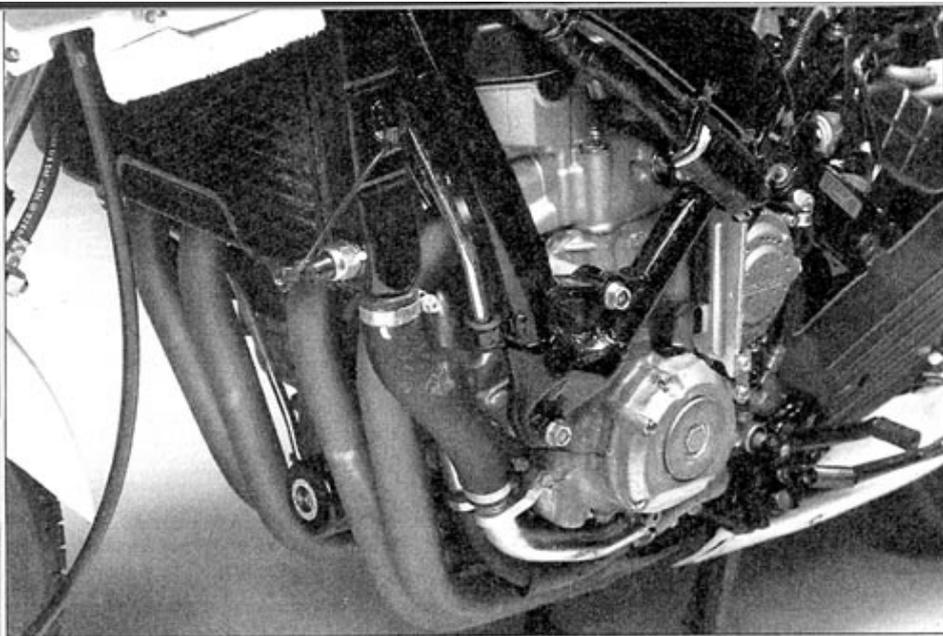
kräfte erlauben es ferner, den Handbremshebel mit nur zwei Fingern zu betätigen. Ein klar definierter Druckpunkt und gute Dosierbarkeit bei sehr kräftiger Wirkung vermitteln ebenfalls ein hohes Maß an Sicherheit.

Genauso gelassen blickt der Yamaha-Treiber jeder Situation entgegen. Die Vierkolben-Bremszangen seiner FJ packen an den schwimmend gelagerten Bremsscheiben behertzt zu, sie lassen sich wohl dosieren und verlangen nur wenig Handkraft. Ein paar Muskeln mehr braucht es, um die Yam in die Kurve zu legen. Dafür folgt sie sehr präzise dem einmal eingeschlagenen Kurs. Das Fahrwerk reagiert ruhiger und stoischer als das der Suzi auf Richtungskorrekturen und Schräglagenwechsel.

Die Honda CBR spielt eindeutig die Rolle des Sportlers im Big-Bike-Trio. Mit hoher Präzision durchmißt sie jede Biegung. Auf leichten Schenkeldruck fällt sie sanft in die Kurve und richtet sich ebenso unspektakulär wieder auf. Selbst bei sehr schneller Gangart und extremen Schräglagen (sie bietet die größte Schräglagenfreiheit in diesem Kreise) fühlt sich der Fahrer nie überfordert. Keine Straßenbelagwechsel, Bodenwellen oder Schlaglöcher können der Honda etwas anhaben. Da hat's die Suzi schwer, den beiden Rivalen

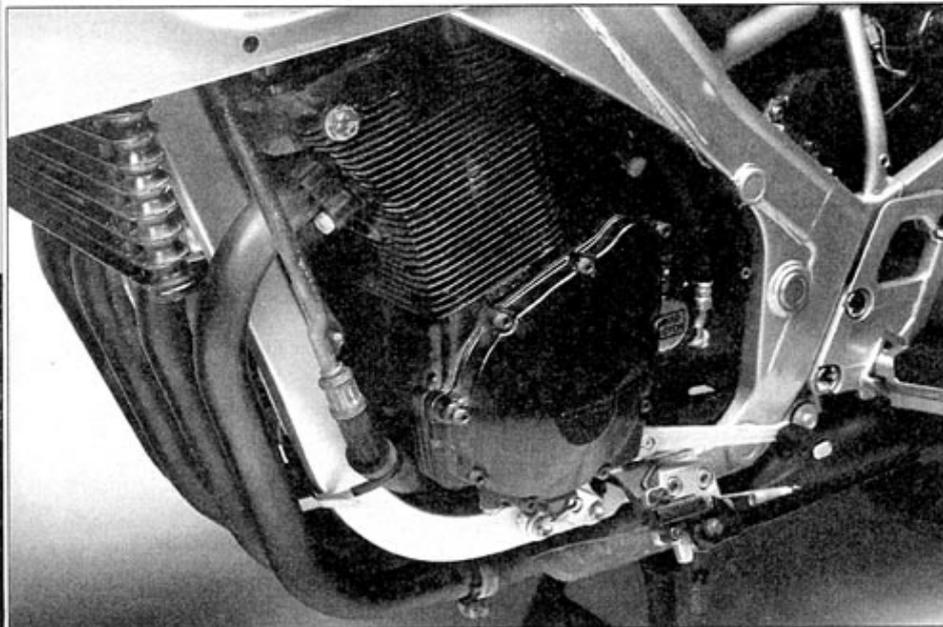
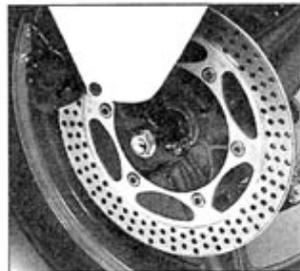
Nach einer anstrengend langen Fahretappe ist eine Verschnaufpause angesagt





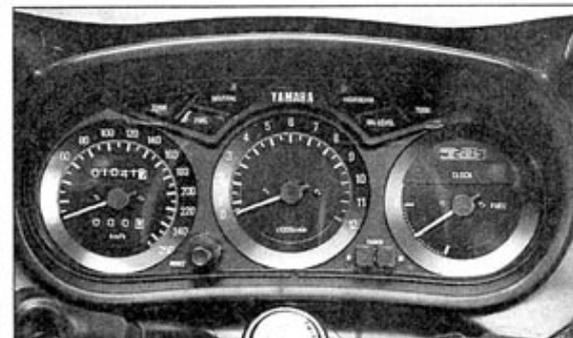
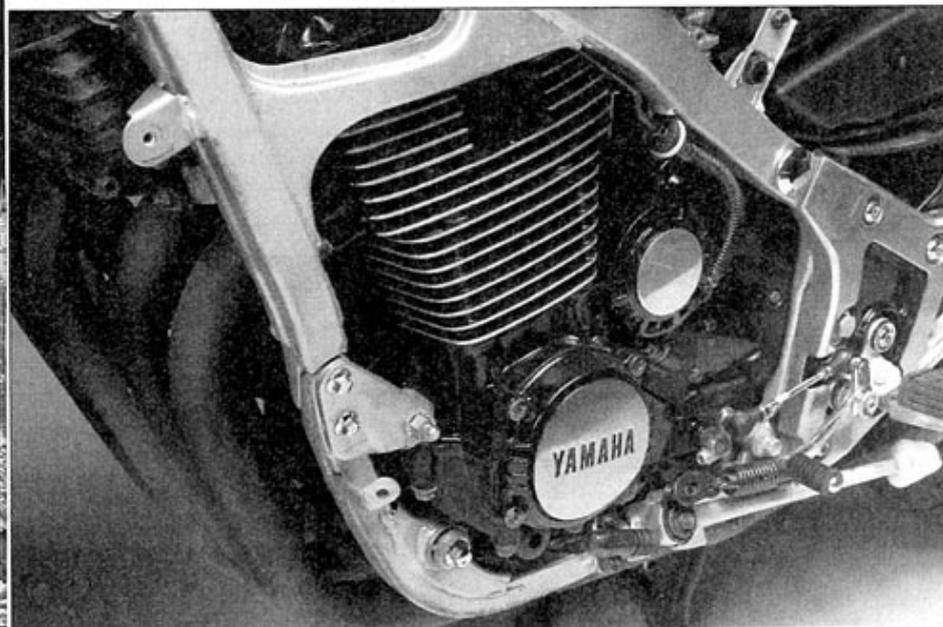
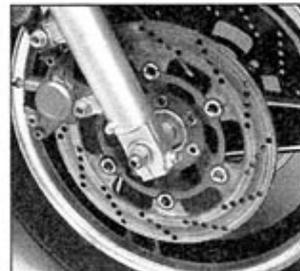
### CBR 1000 F

Vollgekapstelt hängt der Motor in einem Brückenrohrrahmen. Die Instrumente sind groß und übersichtlich angeordnet. Die Vorderradbremse ist sehr wirkungsvoll



### GSX 1100 F

In einem Vierkantrohrrahmen steckt der Suzuki-Motor. Im gut ausgestatteten Cockpit sitzen zu kleine Instrumente. Die Vorderradbremse verlangt wenig Handkraft



### FJ 1200

Der Yam-Motor ist verankert in einem Doppelschleifenrohrrahmen. Das Cockpit ist komplett und übersichtlich. Die neue Vorderradbremse verzögert erstklassig





## Suzuki GSX 1100 F

Wer gern auf lange Reisen geht, vielleicht zu zweit, einen starken und spritzigen Motor sucht, Komfort mehr schätzt als sportliche Fahrweise, der findet in der dicken Suzuki genau den richtigen Partner

## Yamaha FJ 1200

Es gibt Leute, die wollen von jedem etwas. Sie möchten ein bequemes, schnelles und kräftiges Reisemotorrad, das andererseits auch einen guten Schuß Sportlichkeit mitbringt. Unser Rat: Sie sollten zur Yamaha FJ greifen

## Honda CBR 1000 F

Eine Vorliebe fürs Außergewöhnliche sollte man schon haben, um sich die CBR zu Gemüte zu führen. Trotz Big-Bike-Charakter kommt bei ihr die Sportlichkeit nicht zu kurz. Und eine Prise Bequemlichkeit ist auch noch drin

nachzueifern. Bei sportlicher Fahrweise sind deren straffere Fahrwerke von Vorteil, während die komfortbetonte GSX zwar wie ein Luftkissenfahrzeug „Flickenteppiche“ ignoriert, aber dafür in Schräglage auf Bodenwellen ins Wanken gerät. Wenn sich dann die Telegabel beim Schräglagenwechsel auch noch zuerst aus den Federn hebt und anschließend in sich zusammensackt, gibt's nur ein Kommando: Gas weg! Mit dieser Abstimmung taugt die GSX nicht als Sportgerät. Da hierzulande sportliche Fahrweise gefragt und auch möglich ist, hat sich die Suzuki-Niederlassung in Heppenheim entschlossen, Abhilfe zu schaffen. Es gibt künftig eine straffere Fahrwerksabstimmung für die GSX 1100 F. Für die harte Tour verantwortlich sind härtere Gabelfedern und eine Füllung mit Öl der 20er Viskosität, fürs hintere Federbein eine stärkere Zugstufendämpfung und härtere Feder. Die Reifenpaarung wird ebenfalls noch auf das geänderte Federungsverhalten abgestimmt. Wer vorab schon weiß, was er will, sollte sich gleich beim Händler für die ein oder andere Abstimmung

## Die Kollegen haben das Wort



Wolfgang Spankowski, 37, Techniker

„Das Honda-Fahrwerk ist unübertroffen, die Handlichkeit der Suzuki faszinierend und der Bums des Yamaha-Motors allererste Sahne.“

Schade, daß keines der drei Motorräder alle Qualitäten auf einmal zu bieten hat.“



Thomas Boyer, 23, Redakteur

„Ich finde es auch für solche Sporttourer wichtig, daß ab Werk Zubehör angeboten wird, wie im Falle Suzuki und Yamaha. Aber auf

den Firlefanz einer elektrisch höhenverstellbaren Scheibe kann ich wirklich verzichten.“

entscheiden. Grundsätzlich wird die Suzi mit der komfortablen Auslegung geliefert. Für Unentschlossene und solche, die schon eine GSX 1100 besitzen, erklärt sich Suzuki kulanterweise bereit, die Änderung nachträglich vorzunehmen, ohne dem Besitzer dies in Rechnung zu stellen. Im Grunde genommen ist die GSX 1100 F ein super Tourensportler, der wenig Wünsche offen läßt, die sich nicht erfüllen ließen. Ab Importeur werden gegen Aufpreis zwei verschiedene Koffergrößen mit Träger angeboten, die im Design zur Maschine passen. Das gibt's für die Yamaha auch. Nur für die Honda muß man sich welche aus dem Zubehörladen besorgen, die allerdings einer Unbedenklichkeitsbescheinigung von seiten des Fahrzeugherstellers bedürfen. Sonst kann's Ärger geben.

Die Reiselust verdirbt einem keines der drei Big Bikes. Welches sie besser befriedigt, hängt von den Prioritäten ab, die jeder setzt. Im Vergleichstest allerdings geht's um Punkte. Und das ist der springende Punkt, weshalb die FJ gewinnt. Norbert Kappes