

Gipfeltreffen der schnellen Fraktion

Mit weit über 100 PS bewegen sich die Sporttourer BMW K 1200 RS, Honda CBR 1100 XX und Suzuki GSX 1300 R Hayabusa am Gipfel der Leistung. Kraft im Überfluß. Nur gut für reißerische Schlagzeilen oder auch tauglich für die Urlaubstour?

Sie würden die Hände über dem Kopf zusammenschlagen, wenn sie uns sehen könnten, da unten, im Land der aufgehenden Sonne. Haben getüftelt und geschuftet, hier ein bißchen gefeilt und dort ein bißchen optimiert, bis sie nach endlosen

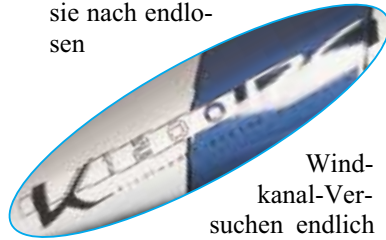
sehr kurzer Blick in die Spiegel. Kommen die Kollegen noch mit? Kommen sie nicht, schließlich haben sie auch Koffer zu schleppen, die der Stabilität nun mal nicht gerade förderlich sind.

Erleichtert, nicht die volle Leistung der Hayabusa aktivieren zu müssen, um herauszufinden, welcher Kandidat am längsten stabil bleibt, dreh' ich das Gas zu. 260 km/h sind prinzipiell schon ungemütlich genug; wenn ausladende Koffer am Heck hängen und Seitenwind an der Verkleidung zerrt, sogar das höchste der Gefühle.

Ich wechsele auf die rechte Spur und warte, bis zwei Punkte im Rückspiegel wieder groß genug geworden sind, um als meine Mitfahrer identifiziert werden zu können.

260 Stundenkilometer als Reisetempo? Die schon als unbeherrschbar verschriene Suzuki Hayabusa im Touren-Test, zusammen mit der Honda-Rakete CBR 1100 XX und dem bayerischen Aufschrei der Unvernunft, der offenen BMW K 1200 RS? Ist die Tourenfahrer-Redaktion zu einem Haufen unberechenbarer Speed-Junkies mutiert?

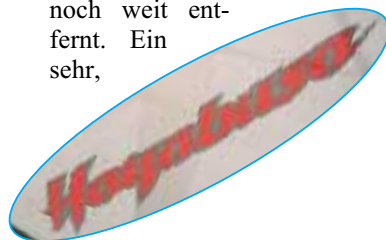
Keineswegs, wir wollen einfach nur den Reisequalitäten der schnellen Truppe auf den Zahn fühlen, und dazu gehört auch hohes Autobahntempo, ohne derartige High-Speed-Orgien propagieren zu wollen. Wie weit er den Gasgriff öffnet, das soll jeder selbst entscheiden; und jeder, dessen Motorrad 250 km/h



Windkanal-Ver-suchen endlich stolz den Fall der 300-km/h-Schallmauer vermeiden konnten. Und wir, was tun wir? Während andere die Spiegel abmontieren, hängen wir einen Satz plumper Koffer an die Flanken und ruinieren die ausgetüftelte Aerodynamik mit einem Schlag. Nein, so kann das nichts mehr werden mit der 300 auf dem Tacho.



Immerhin überschreitet der Zeiger im Hayabusa-Cockpit aber gerade die 260, und der Gasgriff ist vom Anschlag noch weit entfernt. Ein sehr,



läuft – ein Wert, den mittlerweile ein 600er Sportler mühelos erreicht – wird bestätigen, daß derartiges oder gar noch höheres Tempo nur wenige Minuten gefahren wird und nicht über Stunden hinweg.

Wenn es denn überhaupt gefahren wird. Wir haben jedenfalls das erste Mal auf der A 7 Richtung Kempten die Gelegenheit dazu, und da liegen bereits mehr als 500 Kilometer hinter uns. 500 Kilometer voller Tempolimits, Staus und Baustellen. 500 Kilometer, für die wir fünf Stunden gebraucht haben – da habe ich schon mit 130 PS weniger Leistung bessere Schnitte gefahren.

Mal eben für ein Wochenende nach Italien, so lautete der Plan. Das Stillferjoch bezwingen, über die buckligen Trassen von Gaviapaß und Croce Domini surfen und dann einen Cappuccino am Gardasee schlürfen.

Normalerweise nicht ganz einfach, für einen derartigen Kurztrip Mitfahrer zu begeistern, schließlich schlägt allein die Anfahrt mit rund tausend Kilometern zu Buche. Aber schließlich bekommt man nicht alle Tage die Gelegenheit zu überprüfen, ob die Leistungsprotze der Sporttourer-Fraktion nun unvernünftige, kaum zu beherrschende Tempobolzen oder souveräne Reisebegleiter sind. Kollege Markus und Freund Lutz ließen sich jedenfalls nicht lange bitten, und so stritten am Morgen drei ledergewandete Gestalten lautstark darum, wer als erster im Sattel der Hayabusa Platz nehmen darf.

Klar, 175 PS versprechen auch langjährigen Motorradfahrern den Vorstoß in neue, unbekannte Dimensionen, da läßt man schon mal jegliche ästhetischen Ansprüche fallen. Denn wenn es nicht mit astronomischen Leistungsdaten kokettieren würde, dürften sich nur wenige finden, die ein Motorrad mit diesem Äußeren fa-



Hinter der verstellbaren Scheibe der BMW geht es turbulent zu.



Flache Scheibe an der Honda und kaum was zu sehen in den Spiegeln. Dafür gibt's schöne Uhren und ein codiertes Zündschloß.



Noch flachere Scheibe an der Suzuki und gelungenes Infotainment, das selbst den momentanen Verbrauch anzeigt.

Bildschöne Sternfelgen an der BMW. Dank Einarmschwinge dauert der Radausbau nur wenige Sekunden.



Honda führt das Rad mittels solider Alu-Kastenschwinge. Nur die Kettenspanner wissen nicht recht zu gefallen.



Erstes Lehrjahr, bitte Schwinge schweißen: Die Nähte an der Suzuki besser nicht so genau unter die Lupe nehmen.



vorisieren würden. Wulstig, beulig, einfach mehr als gewöhnungsbedürftig.

Da werden Hondas Doppel-X schon eher anerkennende Blicke gespendet. Ein bißchen homogener die Linienführung und das Candy-Phoenix-Blau ist ein echter Hingucker. Äu-



Serienmäßiges ABS an der BMW, aber Nachgreifen und hohe Handkräfte erforderlich (ganz o.). Perfekte Honda-Bremsen mit CBS (M.) und Suzukis Sechskolben-Stopper, die etwas besser dosierbar sein könnten.

ßerlich kaum zu erkennen, hat sich für das 99er Modelljahr eine Menge an Hondas High-Speed-Flaggschiff getan, so daß die Doppel-X in den Prospekten sogar als Neuheit auftauchte. Für das wichtigste Novum darf das Kürzel PGM-FI stehen, ein Hinweis,

An Hondas High-Speed-Flaggschiff hat sich eine Menge getan

So dick, wie sie aussieht, ist sie auch in Wirklichkeit. Zum Glück spürt man die satten 285 Kilos der K 1200 im Fahrbetrieb nur selten.



Sieht aus wie eh und je, aber unter dem Kunststoffkleid der CBR 1100 gibt's '99 jede Menge Neuheiten zu entdecken.



Ihre martialische Erscheinung hätte auch gut in einen Mad-Max-Film gepaßt. Wer sich davon nicht abschrecken läßt, erhält mit der Hayabusa ein exzellentes Motorrad.



daß jetzt auch an der vormals mit 42er-Gleichdruck-Vergasern ausgestatteten 1100er die ursprünglich für das Superbike RC 45 entwickelte und aus der VFR bekannte Honda-eigene Einspritzanlage zum Einsatz kommt. Nur logisch, daß in diesem Zug auch ein geregel-

ter Katalysator für Deutschland und die Schweiz seinen Weg in den neu gezeichneten Auspuff fand. Darüber hinaus sorgt ein Sekundär-Luft-System für Nachverbrennung der Abgase und Einhaltung der Emissionsgrenzwerte.

Leistungszuwachs versprechen sich die Honda-Ingenieure von einem Ram-Air-System, während sich Langstreckenfahrer über zwei Liter mehr Tankinhalt freuen dürfen. Auch über die Prävention krimineller Energie hat man sich Gedanken gemacht: Einzig die mittels eingelassenem Chip codierten Original-Zündschlüssel aktivieren die Zündung, durch nachgemachte Schlüssel oder das beliebte Kurzschließen läßt sich die Honda keinen Meter bewegen.

Alles beim alten, wird beim Anblick der BMW vermeldet. Bis auf neue Farbvarianten – neben der mit 950 Mark Aufpreis belegten Zweifarblackierung in Arktissilber und Pazifikblau stehen für das Jahr 2000 Marrakeschrot und Graphit-metallic zur Auswahl – hat sich an der bayerischen Interpretation des Themas »sportlich Reisen« nichts geändert.

Wohl deshalb stieß die BMW heute morgen auf das geringste Interesse, obwohl ein Probesitzen direkt klar macht, daß hier der kommodeste Arbeitsplatz für mehrstündige Autobahnetappen gereicht wird. Eine ausgesprochen aufrechte Sitzposition, unterstützt durch ein verstellbares Windschild, und die Optionen, nicht nur die Sitzbank, sondern auch Lenkerhälften und Fahrerfußrasten den ergonomischen Bedürfnissen anzupassen, ist ein vielversprechendes Angebot, in dem echte Sportsfreunde allerdings keine ernsthaften Lösungen finden.

Anders die beiden Japaner. Obwohl weit davon entfernt, die extremen Sitzpositionen

Nackt, wie der Ingenieur sie schuf, offenbart die BMW eine Technik, die nicht gerade zum Schrauben einlädt.



Wartung BMW K 1200 RS

Wie alle modernen verkleideten Motorräder ist auch die BMW kein Musterbeispiel an Wartungsfreundlichkeit, kann aber mit bekanntem Bordwerkzeug aufwarten, das für gängige Kontrollen mehr als ausreicht und sogar mit einem Öleinfüllstutzen ausgestattet ist. Die Ölkontrolle erfolgt über ein Schauglas.

Um die Seitenverkleidungen zu demontieren, müssen viele Schrauben unterschiedlicher Länge gelöst werden, die Zündkerzen erreicht man gut nach Entfernen einer Plastikabdeckung. Nicht ganz so leicht geht die Luftfilterkontrolle von der Hand: Hierzu muß der Tank abgebaut werden.

Weitergehender Service ist eher Sache einer BMW-Werkstatt, die einmal jährlich oder alle 10.000 Kilometer besucht werden sollte.



Luftfilter- und Ölkontrolle sind relativ leicht durchführbar, aber an den Kabelsalat der High-Tech-BMW sollten sich nur Könner trauen.



eines Supersportlers anzubieten, wird hier mit relativ tief liegenden, schmalen Lenkern und höheren Rasten Priorität

auf die sportliche Auslegung gelegt. Vor allem die Suzuki läßt mit dem geringsten Abstand zwischen Sitz und Rasten und dem am tiefsten positionierten Lenker keine Zweifel darüber aufkommen, daß sich ein Autobahn-Marathon am ehesten in Gelenken und Nacken bemerkbar macht.

Trotzdem, hier und jetzt, nach runden 500 Kilometern, ist es immer noch Suzukis grimmiger Raubvogel, der die meisten Sympathien einheimst. Zu faszinierend einfach die bei jedem Tempo lok-

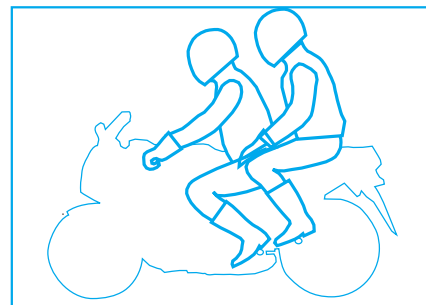
Der letzte Gang reicht für sämtliche Fahrmanöver

ker aus dem Ärmel geschüttelte Kraft. Dabei hat die Hayabusa nur beim Anfahren eine andere Gangstufe als den Sechsten kennengelernt. Und der reicht für sämtliche Fahrmanöver, selbst spät anberaumte Überholvorgänge, wenn der Rückspiegel von eiligst herannahenden Fahrzeugen kündigt. Ein leichter Dreh am Griff und das Triebwerk der 1300er liefert unter markigem Ansaugröcheln eine Vorstellung ab, die Piloten anderer Big-Bikes nur nach mehrmaligem Runterschalten erleben dürfen. Wer meint, ähnliche Schaltmanöver auch bei der Hayabusa durchführen zu müssen, sei gewarnt: Den dann freigesetzten Urgewalten hat der hintere Reifen nur über einen ausgesprochen kurzen Zeitraum Profil entgegenzusetzen, und selbst bei Kurztrips sollte dann ein Stopp beim Reifenhändler einkalkuliert werden.

165 PS bescheinigt der Prüfstand der Hayabusa, aber ein noch deutlicheres Indiz, welchen Kräften der Gummi unter unvorsichtiger Behand-

lung ausgesetzt wird, liefert die Drehmomentkurve. Schon bei 3500 Umdrehungen liegen mehr als 110 Newtonmeter an, womit bereits die Maxima der Konkurrenz getoppt werden, um dann einen Himalaya-würdigen Gipfel von 132 Newtonmetern zu erklimmen. Dabei sind es weniger die daraus resultierenden Fahrleistungen – daß sie ohne Koffer die 300-km/h-Schallmauer durchbricht, wissen wir ja mittlerweile alle – als die bei vernünftigem Umgang mit dem Gasgriff überaus homogene Leistungsabgabe und die Fahrstabilität mit Gepäck, die überraschen.

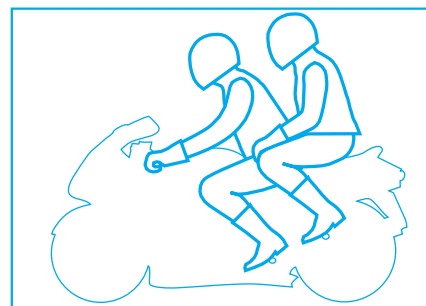
Ähnlich souverän – leistungs- und stabilitätsmäßig allerdings eine Ebene tiefer angesiedelt – zeigt sich die Honda. Von den ehemals angekündigten 164 PS tauchen im Fahrzeugschein nur noch 150 auf, beim Prüfstandslauf sogar nur 143. Immer noch mehr als genug, keine Frage. Außerdem gehen sie nirgends so seidenweich ans Werk wie in dem von gleich zwei Ausgleichswellen beruhigten Honda-Triebwerk. Während Suzukis mächtiger Reihenvierer seine immense Leistung mit eher rauhem Motorlauf und aggressiven Lebensäußerungen unterstreicht, ist das Honda-Aggregat ein Ausbund an Laufkultur, dem Vibrationen nahezu fremd sind. Laufkultur, die das beeindruckende Leistungspotential des Motors ein wenig verschleiert, und so wird die Honda gern auch mal in höhere Drehzahlregionen getrieben, bis ein Blick auf den Tacho das ganze Ausmaß der freigewordenen Leistung offenbart. Denn Stabilitätsprobleme kennt die Honda mit angeflanschten Koffern auch erst jenseits der 240 km/h. Damit fangen Pendelerscheinungen zwar 20 km/h früher als bei der Suzuki an, aber immer noch weit jenseits eines vernünftigen Reisetempos.



Gemütlicher BMW-Arbeitsplatz, der viel von einem Tourer und wenig von einem Sportler hat. Auch Beifahrer werden mit bequemer Sitzposition verwöhnt.



Deutlich sportlicher geht's auf der Honda zu. Kniewinkel und tiefer Lenker stören bei langen Etappen, ersteres auch den Beifahrer.



Gleiches gilt für die Suzuki, die mit dem tiefsten Lenker und den höchsten Sozusrasten noch extremer ausgelegt ist. Hier droht am ehesten ein Ende der Zweierbeziehung.

Die BMW beginnt schon bei Tempo 180 instabil zu werden, womit sie sich einer uneingeschränkten Autobahntauglichkeit recht eindeutig entzieht, denn derartiges Tempo dürfte auch von überaus kritischen Naturen kaum als unverantwortlicher Wahnsinn

Die BMW entzieht sich recht deutlich einer vollen Autobahntauglichkeit

eingestuft werden. Das wacklige Fahrverhalten erstaunt um so mehr, als einzig bei der BMW hauseigene Koffer am Heck hängen, während die Japaner mit Zubehörsystemen ausgerüstet wurden (Hepco & Becker-Träger samt Koffern an der Honda, Givi-System an der Suzuki). Offensichtlich sollte man das im BMW-Bordbuch nachzuschlagende

Tempolimit von 130 km/h mit montierten Koffern nicht nur als unverbindliche Empfehlung verstehen.

Auch der Schutz der verstellbaren Scheibe findet keine ungeteilte Anerkennung. Zwar wird hier mehr Fahrtwind vom Piloten abgehalten als bei den

Nippon-Sporttourern, allerdings um den Preis lautstarker Turbulenzen am Kopf des Fahrers, der bei den Japanern ungeschützt, aber verschont von Verwirbelungen im Windstrom liegt.

Da stimmt es kaum veröhnlich, daß der BMW-Vierzylinder ebenfalls ein hohes Maß an Laufkultur



Bergauf ist die BMW keine schlechte Wahl, schließlich wird hier kaum gebremst.

Die Fahrwerke im Vergleich

	BMW K 1200 RS	Honda CBR 1100 XX	Suzuki GSX 1300 R
Rahmen	Brückenrahmen aus Aluminiumguß	Brückenrahmen aus Aluminium-Profilen	Brückenrahmen aus Aluminium-Profilen
Federung vorn	Telelever mit Federbein 35-mm-Standrohr	Telegabel, 43-mm-Standrohr	Upside-down-Gabel, 43-mm-Gleitrohr
Einstellmöglichkeiten	-	-	Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung
Federweg	115 mm	120 mm	120 mm
Federung hinten	Zweigelenk-Einarmschwinge mit Zentralfederbein	Alu-Profil-Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein	Alu-Profil-Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein
Einstellmöglichkeiten	Federbasis 7-fach/Zugstufendämpfung stufenlos	Federbasis und Zugstufendämpfung stufenlos	Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung
Federweg	150 mm	120 mm	140 mm
Radstand	1555 mm	1490 mm	1485 mm
Nachlauf	124 mm	99 mm	97 mm
Lenkkopfwinkel	63 Grad	65 Grad	66 Grad
Sitzhöhe*	770/800 mm	780 mm	810 mm
Lenkerhöhe/-breite*	1020/720 mm	920/640 mm	890/650 mm
Fußrastenhöhe*	350 mm	350 mm	370 mm
Bremse vorn	Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln, d = 305 mm, ABS	Doppelscheibe mit Dreikolben-Schwimmsätteln, d = 310 mm, CBS	Doppelscheibe mit Sechskolben-Festsätteln, d = 320 mm
Bremse hinten	Einscheibe mit Zweikolben-Festsattel, d = 285 mm	Einscheibe mit Dreikolben-Schwimmsattel, d = 256 mm	Einscheibe mit Zweikolben-Festsattel, d = 240 mm
Reifendimension vorn	120/70 - ZR 17	120/70 - ZR 17	120/70 - ZR 17
Reifendimension h.	170/60 - ZR 17	180/55 - ZR 17	190/50 - ZR 17
Felgengröße v./h.,	3.50 x 17/5.00 x 17	3.50 x 17/5.50 x 17	3.50 x 17/6.00 x 17
Reifentyp	Bridgestone Battlax BT 56/57	Bridgestone Battlax BT 57	Bridgestone Battlax BT 57

* TF-Meßwerte

Wartung Honda CBR 1100 XX

Um den Lebenssaft der Honda zu kontrollieren, steht ein Peilstab zur Verfügung, nachgefüllt wird in einer benachbarten Bohrung. Alle anderen Arbeiten erfordern die Demontage der Verkleidung, die teils mit Schrauben, teils mit Kunststoffnieten zusammengehalten wird. Letztere können schon nach der Erstverwendung unbrauchbar werden, was den erneuten Zusammenbau zur kniffligen Sache geraten läßt.

Zum Luftfilter-Check muß der Tank demontiert werden. Da keine Benzinhähne vorhanden sind, müssen die Leitungen abgeklemmt werden, wozu man entsprechende Klammern benötigt. Eine Kerzenkontrolle macht auch noch die Entfernung der unter dem Tank befindlichen Airbox nötig. Alles andere ist Werkstattsache.



Nur wer die Benzin-schläuche abklemmt, kann einen Blick unter den Tank riskieren. Ölkontrolle mittels Peilstab.

Zeit für die Ehrenrettung auf gut ausgebauten Landstraßen

einer der gefürchteten Zwei-ventil-Boxer-Treiber und der weiß-blauen Marke mehr als verbunden, vergibt am Ende der letzten Autobahnetappe die rote Laterne an die Bayerin.

Zeit für die Ehrenrettung. Zeit, den aufgeblasenen Japanern zu zeigen, was deutsche Ingenieurskunst zu leisten vermag. Auf der Landstraße. Gut ausgebaut, mit griffigem Belag und einer Bandbreite an



Verwechslungsgefahr ausgeschlossen. Nur eins haben die drei Charakterköpfe gemein: brillante Lichtausbeute der Scheinwerfer.

Kurvenkombinationen, die nahelegt, daß die Straßenbauer allesamt dem Zweiradbazillus verfallen sind.

Hier schlägt sie sich nicht schlecht, zugegeben. Läßt sich mit einer Agilität durch die Radian treiben, die die immensen 285 Kilo Lebendgewicht und die eher steife Geometrie fast vergessen macht. Nur in schnellen Wechselkurven merkt man, was hier für ein schwerer Brocken gewuchtet werden muß. Dazu gibt sie

Federbein und den bemerkenswert hohen ungefederten Massen des Kardans, der das Hinterrad in jede noch so kleine Fahrbahnvertiefung plumpsen läßt.

Um dem Wanderfalken aus Fernost zu entkommen, reichen die Qualitäten jedenfalls nicht. Leichte Beute, so wie es die Werbung vollmundig verspricht. Das liegt weniger an der monströsen Motorleistung der Suzuki, denn an der darf selbst auf schnellen Land-

sich keine Blöße in der Stabilität und verwöhnt den Piloten mit dem bekannt feinfühligem Ansprechverhalten des Telelevens, der auch hartem Anbremsen reichlich Federweg entgegenzusetzen hat. Nur an der Hinterhand bekleckert sie sich nicht mit Ruhm, nervt den Fahrer mit einem trampeligen



BMW's Reihenvierer entfaltet seine Leistung mit erstaunlicher Laufruhe, aber das Honda-Aggregat legt noch eins drauf. Nur beim monströsen Suzuki-Motor ist ein Anflug von Vibrationen zu spüren (von l. nach r.).

straßen nur in winzigen Schlückchen genippt werden, als am überaus gelungenen Fahrwerks-Setup. Voll einstellbare Federelemente vorn wie hinten sorgen für Souveränität in allen Lagen und bieten die volle Bandbreite an Variationen zwischen betont komfortabel bis hin zu sportlich straff. Damit läßt es sich auf Landstraßen herrlich leben, und wider Erwarten legt die sich in der Top-Speed-Stabilität keine Blöße gebende Haya-

busa eine Beweglichkeit an den Tag, die nur wenigen Konkurrenten in wenigen Situationen eine Chance läßt.

Der Doppel-X vielleicht, denn die brilliert in der Handling-Wertung auf öffentlichen Straßen, obwohl eine Analyse der Fahrwerksdaten sie nur für den zweiten Platz vorgesehen hat. Aber Daten sind Theorie, und österreichische Kurven sind Realität.

Realität ist auch die äußerst komfortable Fahrwerksausle-



Die Motoren im Vergleich

	BMW K 1200 RS	Honda CBR 1100 XX	Suzuki GSX 1300 R
Motor-Bauart	Vierzylinder-Reihenmotor	Vierzylinder-Reihenmotor	Vierzylinder-Reihenmotor
Kühlung	flüssigkeitsgekühlt	flüssigkeitsgekühlt	flüssigkeitsgekühlt
Nockenwelle/Ventile	dohc/4	dohc/4	dohc/4
Ventilbetätigung	Tassenstößel	Tassenstößel	Tassenstößel
Hubraum	1171 cm ³	1137 cm ³	1299 cm ³
Bohrung/Hub	70,5 mm/75 mm	79 mm/58 mm	81 mm/63 mm
Verdichtung	11,5 : 1	11 : 1	11 : 1
max. Leistung	130 PS (96 kW)	150 PS (110 kW)	175 PS (129 kW)
bei Drehzahl	8750 U/min	9500 U/min	9800 U/min
max. Drehmoment	117 Nm	115 Nm	138 Nm
bei Drehzahl	6750 U/min	7250 U/min	7000 U/min
Kolbengeschw. U/min	21,9 m/s bei 8750 U/min	18,4 m/s bei 9500 U/min	20,6 m/s bei 9800 U/min
Schmierung	Naßsumpf	Naßsumpf	Naßsumpf
Gemischaubereitung	elektr. Benzineinspritzung Bosch Motronic MA 2.4	elektr. Benzineinspritzung PGM-FI	elektr. Benzineinspritzung Nippon Denso
Benzin	Super	Normal	Normal
Zündanlage	Motormanagement	Motormanagement	Motormanagement
Lichtmaschinenleistung	840 Watt	390 Watt	425 Watt
Batteriekapazität	19 Ah	10 Ah	10 Ah
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulisch betätigt	Mehrscheiben-Ölbadkupplung, hydraulisch betätigt	Mehrscheiben-Ölbadkupplung, hydraulisch betätigt
Getriebe	Sechsgang	Sechsgang	Sechsgang
Gesamtübersetzung	10,6/8,3/6,6/5,4/4,7/4,2	11,3/8,1/6,4/5,4/4,8/4,2	9,9/7,3/5,8/4,9/4,3/3,9
Hinterradantrieb	Kardan	O-Ring-Kette	O-Ring-Kette
Besonderheiten	geregelter Katalysator	geregelter Katalysator/SLS	ungeregelter Katalysator

gung der Honda, auf der man im Straßenverkehr trotzdem keine Stabilitätsprobleme befürchten muß, obwohl auf komplette Einstellmöglichkeiten verzichtet wurde. Zumindest was die Touring-Qualitäten angeht, stellt dieser Ver-

Durch diese Unart verspielt die Honda eine Menge Sympathien

zichtet keinen Verlust dar, trotzdem verspielt die Honda eine Menge Sympathien durch eine Unart, die sich schon vorab abzuzeichnen begann, mit montierten Koffern dann zur Realität wird.

Bei exakt 70 km/h wartet die Doppel-X mit einem extre-



Hoffentlich paßt alles wieder zusammen: Die Verkleidung wird von Plastiknieten gehalten, die gern den Dienst quittieren.

bietet und als einziger die Herstellerangabe von 130 PS beim Prüfstandslauf exakt verifiziert. Selbst Lutz, privat

So stark muß das Gefieder des Falken eigentlich nicht gerupft werden. Der Tank ist nämlich hochklappbar, und zwar ohne Verkleidungsdemontage.



Wartung Suzuki GSX 1300 R

Der Ölstand der Suzuki wird via Schauglas überprüft, nachgefüllt wird im rechten Gehäusedeckel. Die Entfernung der Verkleidung und vor allem der erneute Anbau sind nicht ganz so strapaziös wie bei der Honda, da hier durchgehend Schrauben zum Einsatz kommen.

Auch an der Suzuki befindet sich kein Benzinhahn, allerdings läßt der Tank sich nach Lösen zweier Schrauben nach hinten wegklappen, so daß die Airbox zugänglich wird. Soll der Tank komplett demontiert werden, müssen auch hier Klammern bereitliegen. Um an die Zündkerzen zu gelangen, muß der Filterkasten komplett entfernt werden. Auch hier gilt: Alle anderen Wartungsarbeiten besser einem versierten Händler überlassen.



Leicht zugängliche Airbox der Suzuki, aber darunter ein unübersichtlicher Wust. Lieber auf's Öl nachfüllen beschränken.

men Lenker-Shimmy auf, das mit einer Hand am Lenker kaum zu bändigen ist und selbst bei entschlossenem beidhändigem Griff durch

starkes Pulsieren in den Lenkerenden die Geduld des Fahrers strapaziert. Nicht ganz ungefährlich für Unaufmerksame, vor allem auf Dauer so nervtötend, daß die Landstraßenwertung ganz klar an Suzukis Monsterbike geht.

Und die brachiale Leistung? Hat niemanden gestört, hat aber auch niemand benötigt. Selbst beim Überholen von langen Autokolonnen wird nur ein minimaler Bruchteil des gesamten Potentials abgerufen. Trotzdem beruhigend zu wissen, daß für unvorhergesehene Zwischenfälle genügend Power zur Verfügung steht, um die Flucht nach vorn anzutreten. So ganz ohne Adrenalinstöße.

Wen wundert's da noch, daß am Fuß des Stifiser Jochs bereits jegliche Skepsis verflogen ist, ob die drei Kraftmeier überhaupt die Paßhöhe sehen. Nein, sie katapultieren einen nicht aus einer der 48 Kehren. Höchstens unvorsichtige BMW-Treiber, die kurz vorher noch im Sattel der Japaner saßen und einen Finger am Bremshebel für ausreichend halten. Dann geht nämlich gar nichts bei der Münchnerin. Nur mit der ganzen Hand, im Idealfall mit der Kraft bayerischer Holzhackerbuam gesegnet, läßt sich die dicke BMW standesgemäß einbremsen, aber auch nur beim zweiten Nachgreifen. Der erste Zug bringt den Hebel dem Lenker näher, sonst passiert nicht viel. Kennt man schon, machen alle BMWs mit ABS so, und in der dicken K steckt das System serienmäßig. An sich lobenswert, aber die eingebaute Schrecksekunde schreit wirklich nach einer baldigen Überarbeitung.

Genauso wie die Abstimmung der Hinterhand, die hier, wo Asphaltaufwerfungen die Regie übernehmen, mit ihrer Trampeligkeit erst recht zu

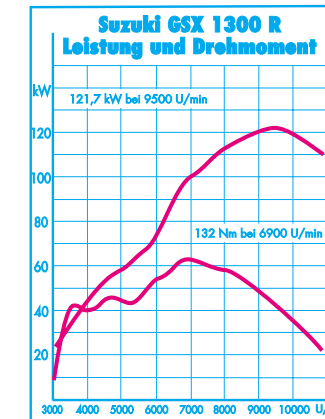
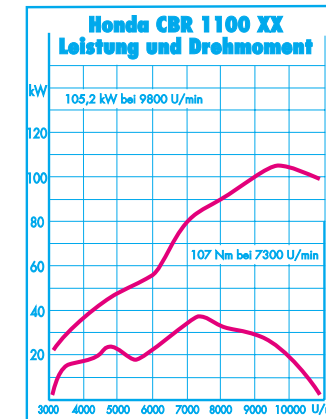
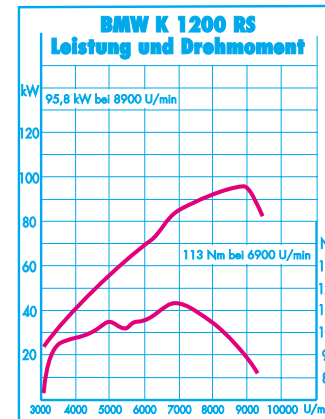
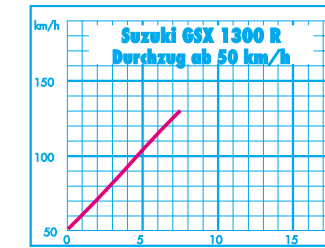
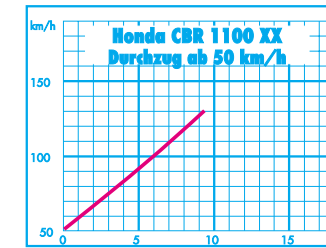
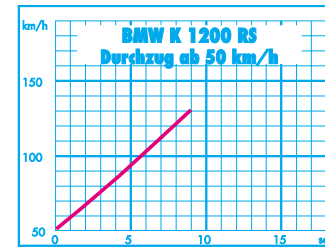
Am Fuße des Stifiser Jochs ist jegliche Skepsis verflogen

nerven versteht. Bitte modellpflegen, liebe Münchner, mit der neuen GS habt ihr doch gezeigt, daß ihr das könnt.

Dieselbe Aufforderung muß leider auch an die Honda-Männern vergeben werden, allerdings aus anderen Gründen. Bremswirkung und -dosierung der mit CBS versehenen Dop-



An der BMW (ganz o.) lassen sich die Lenkerstummel individuell einstellen, bei den Japanern nur die Handhebel. Als einzige benötigt die Suzuki trotz Einspritzung einen Choke (o.)



pel-X sind absolute Referenz, und selbst bei schnellen Paßabfahrten reicht ein Finger am Hebel. Dazu diese Leichtfüßigkeit in den Spitzkehren, klasse. Trotzdem geht der Bergpokal nicht an die Honda, denn massives Spiel im Antriebsstrang läßt die Lastwechsel, die hier im Sekundentakt erfolgen, zu einer äußerst ruckligen Angelegenheit werden, die schon nach dem ersten Gipfelsturm bei jedem Fahrer den Wunsch erwecken, auf ein anderes Motorrad zu wechseln.

Richtig, schon wieder auf die Hayabusa. Deren Handling im engen Auf und Ab hinkt zwar minimal der Konkurrenz hinterher, und auch die Handkräfte, die die Sechskolben-Bremsanlage bei gleicher Effizienz benötigt, liegen über dem Niveau der Honda, aber in der Summe ihrer Eigenschaften gibt sie sich keine Blöße. Sauber abgestimmtes Fahrwerk, seidenweiche Lastwechsel und Durchzugskraft in allen Lagen.

Einige Bergetappen später sitzen drei ledergewandete Gestalten am Ufer des Gardasees und schlürfen ihren Cap-

Wer die Drehmomentkurve der Hayabusa betrachtet, kann sich vermutlich vorstellen, daß fast immer im sechsten Gang gefahren wird.



puccino. Erstaunlich ruhig ist es am Tisch. Keine Spur einer Diskussion, welche denn nun das beste Motorrad sei, wie sie normalerweise immer entbrennt, wenn zwei, drei Motorradfahrer zusammensitzen. Das Urteil ist schon längst gefallen, in einer Einmütigkeit, wie wir sie selten erlebt haben.

Die BMW muß sich mit dem undankbaren dritten Platz zufriedengeben. Ihre Schwächen sind bei einem Preis von fast 30.000 Mark nur schwer zu tolerieren, selbst wenn die Bayerin die mit Abstand beste Verarbeitung ins Spiel bringt.

Platz zwei geht an die Honda, die mit ihrem superben Handling und dem seidenweich laufenden Motor viele Sympathien gewonnen hat, durch Lenker-Shimmy und brutale Lastwechsel aber auch genauso viele wieder verspielt hat. Trotzdem eine Empfehlung für all diejenigen, die eh keine Koffer an die Honda montieren und sich eher auf zügig zu befahrenden Landstraßen zu Hause fühlen.

Der Chef aber ist die Hayabusa, die in der ein oder anderen Disziplin der

Die Meßwerte im Vergleich

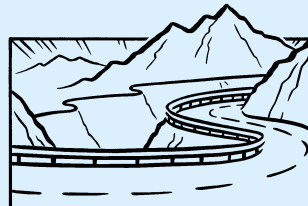
	BMW K 1200 RS	Honda CBR 1100 XX	Suzuki GSX 1300 R
Gewicht, vollgetankt	285 kg	253 kg	248 kg
max. Zuladung	215 kg	185 kg	182 kg
Durchzug 50 - 120 km/h			
solo	7,9 s	8,1 s	6,6 s
zwei Personen	10,2 s	10,4 s	8,6 s
Beschleunigung 0 - 100 km/h			
solo	3,2 s	3,0 s	2,8 s
Höchstgeschwindigkeit			
solo	247 km/h	278 km/h	300 km/h
zwei Personen	229 km/h	259 km/h	283 km/h
Tachoabweichung	5 %	4 %	3 %
Benzinverbrauch			
Landstraße	6,2 l/100 km	6,0 l/100 km	6,5 l/100 km
Autobahn (130/180 km/h)	6,4 l / 7,7 l/100 km	6,1 l / 7,5 l/100 km	6,1 l / 8,0 l/100 km
Tankinhalt	20,5 l	24 l	22 l
theoretische Reichweite			
Landstraße	305 km	369 km	314 km
Autobahn	310 / 266 km	380 / 320 km	349 / 275 km

EIGNUNGSTESTS

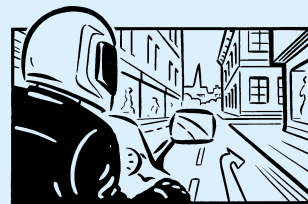
BMW K 1200 RS

**LANDSTRASSE:**

laufruhiger, starker Motor, geringe Lastwechsel, sensibles Telelever, schlecht ansprechendes Federbein

GUT**BERGSTRASSE:**

viel Drehmoment, gutes Handling, hohes Gewicht, schlecht dosierbare Bremsen bei hoher Handkraft

GUT**STADTVERKEHR:**

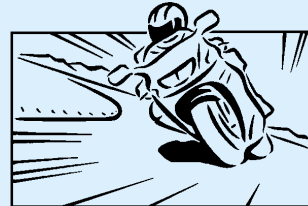
gut dosierbare Leistung, aufrechte Sitzposition, Gewicht erschwert Rangieren, Haupt- und Seitenständer

GUT**SCHOTTERPISTE:**

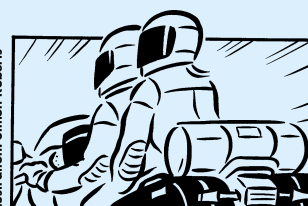
wenig Bodenfreiheit, schmaler Lenker, trampeliges Federbein, geringe Federwege, ABS unvorteilhaft

AUSREICHEND**AUTOBAHN:**

sehr laufruhig, gute Fahrleistungen, mit Koffern bis 180 km/h stabil, viel Windschutz, relativ geringer Verbrauch

GUT**SPORTLICHE FAHRWEISE:**

hohes Leistungspotential, relativ leichtes Handling, unbefriedigende Bremsdosierung, relativ stabiles Fahrwerk

GUT**SOZIUSTAUGLICHKEIT:**

komfortabler Soziussitz bei wenig Fahrerkontakt, moderater Kniewinkel, trampeliges Federbein, hohe Zuladung

GUT

Honda CBR 1100 XX

LANDSTRASSE:

überdurchschnittlich kräftig, weicher Leistungseinsatz, komfortables Fahrwerk, Lenker-Shimmy mit Koffern

GUT**BERGSTRASSE:**

hohes Drehmoment, sehr handliches Fahrwerk, exzellente Bremsen, viel Spiel im Antriebsstrang

GUT**STADTVERKEHR:**

gut dosierbare Leistung, viel Last auf den Handgelenken, ruckelnder Antriebsstrang, Haupt- und Seitenständer

BEFRIEDIGEND**SCHOTTERPISTE:**

wenig Bodenfreiheit, schmaler Lenker, sensibel ansprechende Federelemente, Kombibremse unvorteilhaft

AUSREICHEND**AUTOBAHN:**

sehr laufruhig, souveräne Fahrleistungen, mit Koffern bis 240 km/h stabil, relativ geringer Verbrauch

SEHR GUT**SPORTLICHE FAHRWEISE:**

hohes Leistungspotential, exzellentes Handling, sehr gute Bremsen, gut abgestimmtes, stabiles Fahrwerk

SEHR GUT**SOZIUSTAUGLICHKEIT:**

dünn gepolsterter Soziussitz, starker Kniewinkel, komfortable Federungskomponenten, mäßige Zuladung

BEFRIEDIGEND

Suzuki GSX 1300

LANDSTRASSE:

Leistung im Überfluß, aber gut dosierbar, lastwechselarmer Antrieb, komfortabel einstellbares Fahrwerk

SEHR GUT**BERGSTRASSE:**

immenses Drehmoment, handliches Fahrwerk, gute, standfeste Bremsen, lastwechselarmer Antrieb

SEHR GUT**STADTVERKEHR:**

gut dosierbare Leistung, viel Last auf den Handgelenken, lastwechselarmer Antrieb, nur Seitenständer

BEFRIEDIGEND**SCHOTTERPISTE:**

wenig Bodenfreiheit, schmaler Lenker, sensibel ansprechende Federelemente, geringe Federwege

AUSREICHEND**AUTOBAHN:**

leichte Vibrationen, souveräne Fahrleistungen, mit Koffern bis 260 km/h stabil, relativ geringer Verbrauch

SEHR GUT**SPORTLICHE FAHRWEISE:**

immenses Leistungspotential, leichtes Handling, gute, passabel zu dosierende Bremsen, sehr stabiles Fahrwerk

SEHR GUT**SOZIUSTAUGLICHKEIT:**

dünn gepolsterter Soziussitz, starker Kniewinkel, komfortable Federungskomponenten, mäßige Zuladung

BEFRIEDIGEND**Lutz Bauer, Gast-Tester**

Die Vorstellung, auf drei schnellen Motorrädern über die Referenzstrecken meiner alten R 100 S in den Alpen zu fahren, hat mich natürlich ziemlich gereizt.

Auf der BMW fühlte ich mich direkt wohl. Draufsetzen und die Handlichkeit in vielen engen Kurven genießen. Schaltet man jedoch von Touring auf Sport um, so offenbart das Fahrwerk ordentliches Eigenleben, und die Bremsen sind auch nicht von der direkten Sorte.

Die Honda hat mir bei sportlicher Gangart gut gefallen, aber Alpenpässe mit Spitzkehren lassen sich aufgrund des großen Spiels im Antriebsstrang nicht sauber durchfahren. Auch ruhiges Gleiten über Land ist nicht die Stärke der Honda, die mit starkem Lenkerschlagen und der für mich unkomfortabelsten Sitzposition nervt.

Mein Favorit aus diesem Trio ist die Hayabusa. Natürlich auch wegen der schieren Kraft, aber hauptsächlich beeindruckt die Art der Leistungsabgabe. Die Suzuki hat am meisten Spaß gemacht und viele positive Eindrücke hinterlassen. Allein die Sitzposition würde ich ändern.

Die gute alte R 100 S werde ich behalten, aber meine Referenzmaschine wird sie in Zukunft nicht mehr sein.

Die Kosten im Vergleich

	BMW K 1200 RS	Honda CBR 1100 XX	Suzuki GSX 1300 R
Preis (inkl. Nebenkosten)	28.379 DM	22.550 DM	21.690 DM
Sonderausstattung:	Aufpreis für Zweifarblackierung 950 DM		
Garantie	1 Jahr ohne km-Begr.	2 Jahre ohne km-Begr.	2 Jahre ohne km-Begr.
Steuer	169,20 DM	165,60 DM	187,20 DM
Versicherung (HDI)			
Haftpflicht für 1 Jahr, 100 %	671,80 DM	671,80 DM	671,80 DM
Verschleißteile:			
Bremsbeläge vorn	71,92 DM	154,33 DM	181,96 DM
Bremsbeläge hinten	44,68 DM	77,16 DM	69,82 DM
Kupplungsreibscheiben	172,84 DM	228,70 DM	233,62 DM
Lenkkopflager	102,08 DM	88,00 DM	77,21 DM
Kettensatz	-	420,36 DM	325,38 DM
Reparaturteile:			
Blinker vorn	109,04 DM	68,72 DM	63,10 DM
Kupplungshebel	96,28 DM	60,83 DM	88,04 DM
Rückspiegel	65,54 DM	241,92 DM	116,80 DM
Lenkerhälfte	97,44 DM	210,45 DM	58,10 DM
Verkleidungsseitenteil	545,20 DM	777,00 DM	782,06 DM
Wartung:			
Grundinspektion	bei 1000 km 2,2 h	bei 1000 km 1,2 h.	bei 1000 km 2,1 h
Inspektionsintervalle	alle 10.000 km 1,6 bis 4,5 h	alle 6000 km 0,8 bis 3,8 h	alle 6000 km 1,9 bis 3,7 h

Konkurrenz höflich den Vortritt läßt, aber in keinem Bereich nennenswerte Schwächen gezeigt hat. Gut, eine Schönheitskonkurrenz kann sie nicht gewinnen, und die Schweißnähte sollte man auch nicht aus der Nähe betrachten, aber dafür ist sie sogar die billigste des Terzetts.

Leistung hat bei der Preisvergabe keine Rolle gespielt

Nur eins hat bei der Preisvergabe keine Rolle gespielt. Die pure Leistung der Kandidaten, denn davon haben alle mehr als genug. Und wer meint, daß sie davon schlicht und einfach zu viel haben, der hat die Wahl: Alle drei werden auch als 98-PS-Versionen angeboten.

Christoph Driesen



Nur schnell auf einen Cappuccino nach Italien? Mit diesen Motorrädern ein Vergnügen.