

VERGLEICH

KAWASAKI W 650/TRIUMPH T 100 BONNEVILLE

Echte **Originale**

Kawasakis W 650 und die frisch aufgelegte Triumph Bonneville T 100 sehen sich auf den ersten Blick zum Verwechseln ähnlich. Der Test zeigt jedoch, dass die Gemeinsamkeiten bei weitem nicht so groß sind wie zunächst vermutet.



Klassiker sind eigentlich Personen von kulturgeschichtlich großer Bedeutung. Motorräder gelten in der Regel dann als Klassiker, wenn sie ein gewisses Alter und/oder zu Lebzeiten schon einen Kultstatus erreicht haben. Für unse-

re Kontrahentinnen, die Kawasaki W 650 und die Triumph T 100 Bonneville, trifft eigentlich kein Kriterium so richtig zu. Zum einen sind sie noch viel zu jung, um historischen Wert zu besitzen, und zum anderen fristen sie in den Verkaufsräumen ein eher

unscheinbares Dasein. Dabei steht ihnen grundsätzlich ein breites Publikum recht wohlwollend gegenüber. Viele finden die Komposition aus moderner Technik und klassisch angehauchten Komponenten wunderschön, aber kaufen tun sie

dann doch lieber eine Bandit. Wer aber nicht in der Anonymität untergehen möchte und ein einfach gestricktes Motorrad für den Alltagsnutz, dürfte dagegen mit den hier präsentierten Zweizylindern einen guten Kompromiss eingehen. Schließlich han-

delt es sich um Zweiräder, die mit ihren nicht zu hohen Sitzbänken, den breiten Lenkern und den noch akzeptablen Gewichten zu der Gattung zählen, die vom ersten Moment an ungetrübten Fahrspaß garantiert.

Die Grundkonfektionen sind

dabei nahezu identisch. Bei Kawasakis W 650 sorgt ein luftgekühlter Zweizylinder mit vier via Kipphebeln betätigten Ventilen und einer oben liegenden Nockenwelle, die stilecht über eine Königswelle angetrieben wird, für den Vorschub. Der Lang-

huber hat seit dem Modelljahr 2004 einen U-Kat und von den ursprünglich 50 PS nur noch 48 an Bord. Das hat aber keine gravierenden Auswirkungen auf die guten Fahrleistungen. Die W rennt mit leicht nach vorn gebücktem Fahrer immerhin noch

175 km/h schnell und beschleunigt genau wie die stärkere Bonneville in 5,1 Sekunden von null auf 100 km/h. Aber sie benötigt schon gehörig viel Drehzahl, um richtig aus den Füßen zu kommen. Untenherum agiert der Motor eher un-

VERGLEICH

W 650/T 100 BONNEVILLE



Reichhaltiges Bordwerkzeug, klassische Trommelbremse und eine via Splint gesicherte Radachse.



Moderne Flachschiebervergaser mit antiker Choke-Betätigung sorgen für die Gemischaufbereitung.



Wer will, kann die W auch stilecht und problemlos per Kickstarter zum Leben erwecken.



lustig, und erst ab 4500 Touren, da wo auch das Drehmomentmaximum von 55 Newtonmetern liegt, marschiert er spürbar agilernach vorn. Wer also schnell mal an einem Lkw vorbeiziehen möchte, muss schon einen Gang runterschalten, um nicht zu viel Zeit zu verlieren. Dabei nervt dann noch die recht schwergängige Kupplung mit dem nicht einstellbaren Handhebel. Aber das schnelle von A nach B Kommen ist auch eigentlich

Die W 650 macht aus jedem Blickwinkel eine gute Figur und glänzt mit solider Verarbeitungsqualität.

nicht das Metier der W. Nicht von ungefähr klingt der Motor ab 6000 Touren eher überfordert, produziert Fehlzündungen im Schiebebetrieb und legt auch an Vibrationen zu. Unterm Strich verführt der Zweizylinder eher zum genussvollen, schaltfaulen Cruisen und agiert dabei recht sparsam. Wer locker im Verkehr mitschwimmt, kommt mit weniger als fünf Litern Normal auf 100 Kilometer aus, im Test-

schnitt waren es gerade einmal 5,7 Liter.

Die Bandbreite des Bonneville-Zweizylinders ist dagegen schon von einem anderen Kaliber. Der Motor stammt aus der Thruxton 900, hat jetzt also 865 Kubik Hubraum und steht mit gemessenen 66 PS bei 7250 Touren spürbar besser im Futter. Der Vierventiler ist genau genommen ein Kurzhuber, der mit großen Brennräumen und vier Ventilen pro Zylinder viel Temperament gerade bei hohen Drehzahlen verspricht. In der Praxis steht der Motor aber bereits knapp unter

vorn. Dazu gesellt sich ein sehr exakt schaltbares Fünfganggetriebe mit einer leichtgängigen Kupplung. Gegenüber dem alten Bonneville-Aggregat sind die Fahrleistungen nochmals leicht angestiegen, gleichzeitig hat aber auch der Verbrauch mit nunmehr durchschnittlich 6,0 Litern Super auf 100 Kilometer zugenommen.

Der Hubraumvorteil bringt ein Plus an Elastizität

3000/min sehr gut im Futter, nimmt jederzeit sauber Gas an und wirkt wesentlich agiler als der Japan-Twin.

Der Hubraumvorteil bringt nicht nur ein spürbares Plus an Elastizität, auch in Sachen Laufkultur hat der mit zwei Ausgleichswellen ausgestaffierte Twin die Nase sehr eindeutig

Platz nehmen beide Motoren in schwarz lackierten Doppelschleifenrahmen, die vorn konventionelle Telegabeln und hinten Zweiarmschwingen mit je zwei Federbeinen aufnehmen. Die Geometrien fallen recht ähnlich aus, und auch bei den Laufrädern herrscht mit 17 Zoll hinten und 19 Zoll vorn Gleichstand. Jedoch legt die Bonneville mit längerem Radstand und Nachlauf etwas mehr Wert auf Stabilität, wohingegen die W



VERGLEICH W 650/T 100 BONNEVILLE

650 mit ihren schmalen Reifen und dem geringfügig steileren Lenkwinkel in erster Linie handlich sein möchte. Das gelingt ihr auch sehr gut. Die fahrfertig gerade einmal 212 Kilogramm leichte Kawasaki lässt sich schon mit leichtem Druck am Lenker in die Kurve bitten. Sie wirkt auf ihren schmalen Felgen und den

nostalgischen Bridgestone-Reifen vom Typ Accolade schon fast ein wenig kippelig, gibt sich in puncto Höchstgeschwindigkeitsstabilität aber keine Blöße. Die Triumph ist dagegen ein richtig erwachsenes Motorrad und mit den serienmäßig montierten Metzeler-Reifen ME 33 und ME Z2 auch adäquat be-

sohlt. Da ist schon wesentlich mehr Arbeit gefragt, um die voll getankt 230 Kilogramm ums Eck zu bewegen. Auf den ersten Metern wirkt die T100 schon beinahe etwas schwerfällig und hecklastig, aber wer sich einmal dran gewöhnt hat, kann mit ihr respektable Schräglagen erreichen. Die 41er-Telegabel spricht zwar nicht so feinfühlig an wie das Pendant der W, aber das Teil ist gut gedämpft und schlägt nicht schon bei der ersten kleinen Bodenwelle durch. Gleiches gilt für die hinteren Federbeine: Während die Kawasaki-Elemente die Straßenoberfläche fast ungedämpft an den Fahrer weitergeben, agieren die Triumph-Beine bei ausreichend Progression und guter Dämpfung trotz nur 105 Millimetern Federweg noch ausgesprochen komfortabel.

Dieser Unterschied setzt sich auch bei der Beurteilung der Bremsen fort. Bei der Kawa eine Scheibenbremse im Vorderrad,



Bonneville-Elemente mit vielfach verstellbarem Kupplungshebel (o.) und guten, in der Federbasis einstellbaren Federbeinen (r.).



die erst nach einem kräftigen Zug am Handhebel so etwas wie Verzögerung bereitstellt, bei der Bonneville eine nicht mal viel größere dimensionierte Scheibe, die nicht nur viel effizienter verzögert, sondern darüber hinaus dem Fahrer auch noch einen ordentlichen Druckpunkt serviert.

Sie sehen sich ähnlich, haben aber doch nicht viel gemein

Im Gegenzug kann es die hintere Trommelbremse der W 650 mit der moderneren Scheibenbremse im Heck der Bonneville durchaus aufnehmen.

Die beiden Motorräder, die sich auf den ersten Blick so ähnlich sehen und doch so wenige Gemeinsamkeiten aufweisen, bieten Fahrer und Beifahrern zumindest fast identische Sitzarrangements an. Da wie dort gibt es eine flache Sitzbank, leicht nach vorn orientierte Fußrasten und breite Rohrlenker. Mit zunehmender Geschwindigkeit fällt es schwerer, den Kampf gegen den an jedem Körperteil angreifenden Fahrtwind

zu gewinnen. Da heißt es nur, den Oberkörper leicht nach vorn zu neigen, den schmalen Tank zwischen die Schenkel zu klemmen und versuchen, sich mit den Füßen an den Rasten abzustützen. Für den Beifahrer ist dank der ebenen Sitzbank ein guter Kontakt zum Fahrer ga-

rantiert, der aufgrund der nicht praxisgerechten Haltemöglichkeiten auch durchaus sinnvoll erscheint.

Mit 6.655 Euro ist Kawasakis W 650 schon fast als Nostalgie-Schnäppchen zu bezeichnen, das sich mit vielen Dingen aus dem hauseigenen Zubehörprogramm (Satteltaschen, Rearrack, Schutzbügel etc.) noch ohne Weiteres aufwerten lässt. Gleiches trifft natürlich auch für die Triumph Bonneville T100 zu, die zum Basispreis von 8.350 Euro aber auch preislich in einer anderen Liga spielt.

Text: Till Kahlmey

Fotos: C. Gildenring, T. Kahlmey



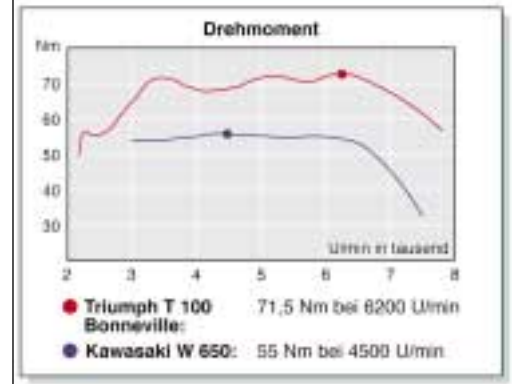
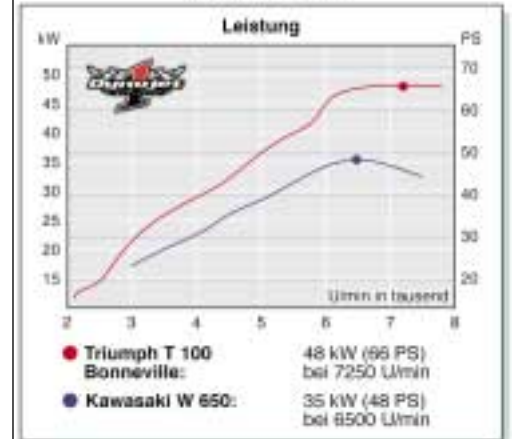
Die Bonneville Baujahr 2005 hat zwei Rundinstrumente und vier Kontrollleuchten, die Lenkerklemmung mit Triumph-Schriftzug zeugt von viel Liebe zum Detail.



Ebenfalls modern: Sekundärluftzuführung auf Höhe der mittig platzierten Zündkerze.

Leistung und Drehmoment

Leistungsmessungen auf Dynojet-Prüfstand Model 250+
Tel. 0 21 51 / 53 58 45



Bonneville und W 650 erreichen ihre maximale Leistung ohne große Einbrüche. Die Messwerte auf dem Dynojet-Rollenprüfstand weichen von den Werksangaben nur minimal ab.

In Sachen Drehmoment hat die Triumph aufgrund des Hubraumvorteils eindeutig die Nase vorn. Dies spiegelt sich auch in der Elastizitätsmessung wider.

Fazit

Kawasaki W 650

Die W 650 bleibt weiterhin der Exot unter den Japanern, allerdings vermissen wir immer mehr so etwas wie einen Charakter. Der Motor ist eher langweilig, das Fahrwerk hat Schwächen und allein über den Preis verkauft sich auch eine in vielen Details so außer-gewöhnliche W 650 nicht.

Triumph Bonneville T100

Die Bonneville entwickelt sich langsam aber stetig zu einem richtig guten Motorrad. Äußerlich kann sie es mit der W 650 locker aufnehmen, aber gerade ihre inneren Werte machen dank des erstarken Zweizylinders und des ausgewogenen Fahrwerks den nicht gerade geringen Aufpreis mehr als wett.

