



MOTORRAD

2 x Vergleichstest

750er Supersportler

- Rennstrecken-Test
- Straßen-Test



Offen und mit 100 PS:

- Kawasaki ZX-7R
- Suzuki GSX-R 750
- Yamaha YZF 750 R

Yamaha XV 535
 Mit Umrüst-Kit zum
 Super-Custom-Bike

Kurztest neue
Yamaha XJ 900 S

Fahrbericht
Honda XR 400 R



Motor - Presse Stuttgart 20080 Hamburg
 Postvertriebsstück: Entgelt bezahlt E 4973
 500 1 2703 3203 2274 4228
 Teise, Alexander
 Hochgratweg 9
 88267 Vogt



Katalogteil: Verkleidete

jemals Gedanken über die aerodynamischen Werte ihrer Verkleidungen gemacht haben, muß bezweifelt werden.

Genau das Gegenteil ist bei **Honda** der Fall. Mit Einführung der CBR 600/1000 im Jahr 1986 bekam der Begriff Voll-

verkleidung eine neue Qualität: extrem windschlüpfig. Dennoch beschritten die beiden Modelle im Lauf ihrer Entwicklung ganz eigene Wege. Während sich die 600er zum leicht zu beherrschenden Supersportler mit guten Allroundqualitäten entwickelte, glänzt die schwere CBR 1000 heute durch hohen Fahrwerkskomfort und ein

Dual-Bremssystem, das via Fuß- oder Handbremshebel gleichzeitig Vorder- und Hinterradbremse aktiviert. Im Supertourer ST 1100 vom Schlag einer BMW R 1100 RS ist dieses System noch an ein ABS gekoppelt, was einen enormen Gewinn an Sicherheit bedeutet. Andere Schwerpunkte setzt Honda bei den supersportli-

chen Big Bikes. Die offen 128 PS starke CBR 900 RR geriet mit 206 Kilogramm zur Leichtesten ihrer Klasse. Bei so vielen Highlights dieser Marke geraten die guten Tugenden der VFR 750 F fast in Vergessenheit. Über ihr problemloses und sicheres Fahrverhalten avanciert die VFR zum Multitalent. Daß zum hochmodernen V4-Trieb-

Kawasaki

Kawasaki GPZ 1100: Der klassische Sporttourer ist das einzige Modell bei Kawasaki mit ABS



Kawasaki ZX-7R: Die Nachfolgerin der ZXR 750 ist zwar leistungstärker geworden, kämpft aber noch immer mit Gewichtsproblemen

MOTO GUZZI

Moto Guzzi 1100 Sport: Der alte 90 PS starke Zweiventiler hält als einziger die sportliche Tradition der Marke hoch



Katalog
VERKLEIDETE 96
Modelle • Daten • Preise



werk ein edles Alu-Chassis mit Einarmschwinge gehört, wertet sie noch weiter auf.

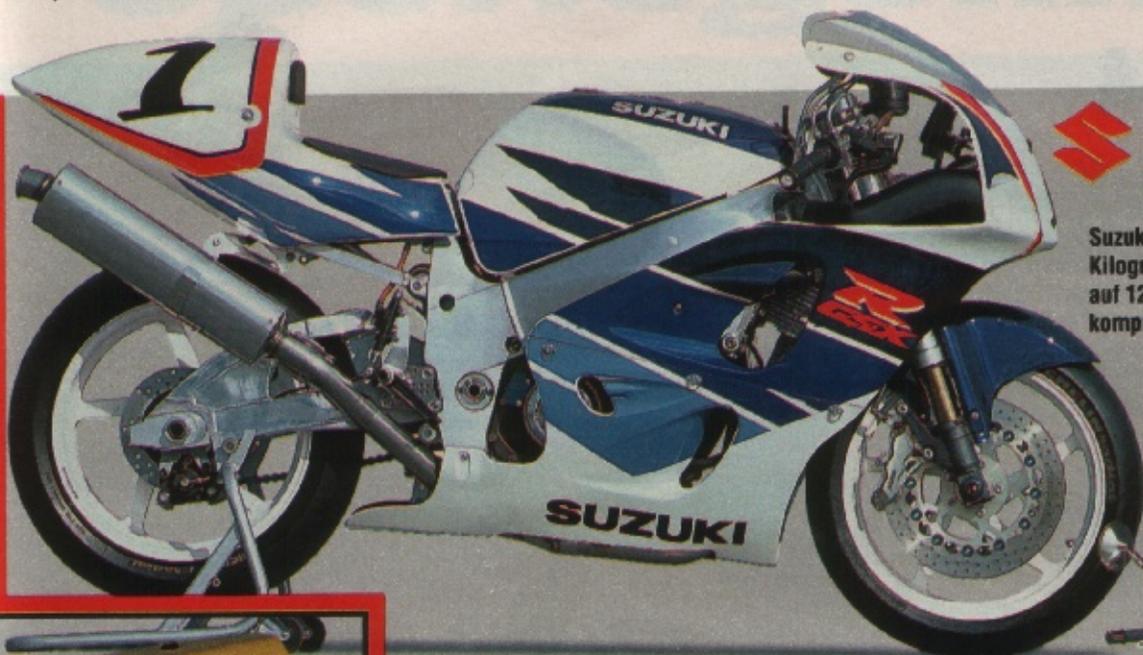
Während Honda mit einer klar strukturierten Modellpalette auf Kundenfang geht, stiftet **Kawasaki** mit seiner Angebotsflut reichlich Verwirrung. Beispiel: Mit der GPX 600 R, der ZZ-R 600 und der ZX-6R stehen drei sportliche 600er zur Wahl,

wobei es sich um drei Generationen Sportmotorräder handelt – je älter, desto preisgünstiger. Allerdings kann nur die aktuelle ZX-6R mit dem Klassenprimus Honda CBR 600 F mithalten, während die neue ZX-7R in ihrer Klasse der Konkurrenz unterlegen ist. Sie ist schwerer und zumindest auf der Rennstrecke deutlich langsamer.

Der Konkurrenz davon fahren dagegen ZX-9R und ZZ-R 1100. Nominell 139 und 147 PS stark, sind es mit über 260 km/h Spitze die schnellsten serienmäßigen Big Bikes, die gebaut werden. Fahrwerkschwächen sind ihnen fremd, und trotz ihres hohen Gewichts sind die beiden erstaunlich handlich zu fahren.

Doch nicht überall geht es bei Kawasaki hektisch zu. Die 1000 GTR ist ein Tourer im Stil einer K-BMW. Und wer von der alten GPZ-Baureihe schwärmt, dem kann geholfen werden: in Form der GPZ 1100, die sogar ein ABS hat.

Auch **Laverda** pflegt die Tradition. Um ihren betagten Paralleltwin aus der SFC 600,



 **SUZUKI**

Suzuki GSX-R 750: mit 205 Kilogramm Gewicht und maximal auf 128 PS getrimmt ein kompromißloser Supersportler



Laverda 668: alter Twin im neuen Kleid. Sie ist die preisgünstigere Variante zur 650 Formula

Suzuki GSF 1200 S: Die große Bandit hat alles, was ein Big Bike braucht. Eine kleine Verkleidung, einen drehmomentstarken Vierzylinder und ein handliches Fahrwerk



MuZ Skorpion 660 Traveller: mit Yamahas Fünfventil-Einzylinder, Packtaschen und hochgeschnittener Verkleidung auf große Reise



Katalogteil: Verkleidete

der noch erstaunlich gut bei Kräften ist, bauen die Italiener heute zwei hochwertige Alu-Chassis. Die 668 ist lediglich die preisgünstigere Variante zur Formula 650, mit Alu-Endtöpfen und Kunststofftank statt Karbon und Leichtmetall.

Moto Guzzi kann ebenfalls nicht von seinen Zweizylinder-Motoren ablassen, allerdings in V-Form. Und noch immer kann die einfache Zweiventil-Konstruktion in der 1100 Sport begeistern. Die bullige Kraftentfaltung und die deftige Laufkultur des Motors passen genau zur Fahrwerksauslegung. Dank sturen Geradeauslaufs will

die 1100 Sport noch so richtig in Kurven gezwungen werden.

Gänzlich gebrochen mit der Tradition hat indes **MuZ**. Vergessen sind die stinkenden Zweitakter. Statt dessen brummen brav viertaktende Einzylinder aus dem Hause Yamaha in den Fahrwerken des Zschopauer Motorradwerks, verkleidet in drei Skorpion-Variationen:

mit hoher Verkleidung als 660 Traveller, mit flacher Halbschalenverkleidung als 660 Sport und vollverkleidet und mit ein paar edlen Teilen verziert als Race Replica. Trotz großen Engagements in der SoS-Szene blieb den Zschopauern der Durchbruch versagt.

Auch **Suzuki** jagt früheren sportlichen Erfolgen hinterher.

YAMAHA

Yamaha TDM 850: Sporttourenfahrer aufgepaßt! Mit dem Twin der TRX 850 und neuem Design in die zweite Generation



Yamaha YZF 1000 R: eine 1000er mit der Fahrwerksgeometrie der YZF 750 R. Das sieht ihr keiner an

TRIUMPH

Triumph Trophy 900/1200: Bekennerspiel – mit integrierten Koffern und großer Verkleidung ein klares Tourer-Konzept



Katalog
VERKLEIDETE 90
Modelle • Daten • Preise