

Vergleichstest Big Bikes

- Honda CBR 1100 XX SuperBlackbird
- Kawasaki Ninja ZX-12 R
- Suzuki GSX 1300 R Hayabusa
- Yamaha FJR 1300 A

WO FAST, TWO FURIOUS

Der Hype ist rum. Kein Mensch schert sich mehr um die 300-km/h Nummer, Hayabusa und ZX-12R haben zu Doppel-X und FJR ins Touristikfach gewechselt und mimen die langmütigen Reiseleiter, oder ?
Nix wie weg zum Charaktercheck!

Die Geschichte der Speedbikes ist eine Geschichte der Grausamkeiten und Missverständnisse. Was hat man ihnen nicht alles angetan: Hondas Doppel-X musste einst im Werbespot zum Duell mit Beinamensgeberin Blackbird, einem martialischen Spionageflugzeug, antreten. Dieser mattschwarze Vogel schaffte in den Siebzigern die Strecke New York - London unter zwei Stunden. Durchschnitt 2908 km/h. Hondas Super Blackbird scheiterte bereits an der 300er-Marke, obwohl sich tief geduckte Tester im Hochgeschwindigkeitsoval von Nardo/Südtalien einen Drehwurm holten, im Kampf gegen den Luftwiderstand sogar die Spiegel abmontierten: Hondas Prestigerenner wollte die Hürde einfach nicht nehmen. Und glitt in der Folgezeit modellgepflegt und komplikationslos in die Sporttourer-Schublade, verbunden mit einer Abwärtskorrektur der Leistung.

Aus ehemals 164 PS sind inzwischen deren 152 geworden. Oder die nächste, Suzuki GSX 1300 R. Besser bekannt als Hayabusa. Sie flutschte dank 175 PS und windschlüpfiger Verkleidung durch die Schallmauer. Und musste daraufhin zu allerhand Abstrusitäten herhalten.

So gelang es einem respektierten Rennsportidol, per penibel abgefilmten Harakiri-Überholmanövern auf der Autobahn, seinen Ruf gründlich zu ruinieren. Und den der schnellen Suzuki stillschweigend zu mehren.

„Hayabusa“ gilt seither als Markenartikel in der Rubrik Tempomacher. Zum Markenartikel hat es die Kawasaki ZX-12R nicht gebracht. Obwohl sie die 300er Hürde mit 308 km/h lässig überflog. So lässig, dass man daraufhin dem Treiben Einhalt gebot und der gesamten Hochgeschwindigkeits-Truppe Anfang 2001 freiwillig die Flügel stutzte. Auf 298 km/h. Nicht mal mehr auf dem Tacho taucht die magische Drei seitdem auf. Ein Problem, das die Yamaha FJR kalt lässt. Von vornherein als cleverer Tourer geboren, stellt sie die Kraft ihrer 1298 ccm ausschließlich in den Dienst des Tourismus und nicht des Gigantismus. Haben die Speedies damit ausgespielt, oder sind sie vielleicht sogar die besseren Tourer, von wegen sportlicher Ader und so? MOTORRAD brach zum Test-Trip via Autobahn und Landstraßen von Stuttgart gen Gardasee auf.

Sack und Pack

Speedtrip mit kleinem Gepäck also, sprich Gepäckrolle bei Hayabusa und Co., Koffer zum Aufpreis von 710 Euro bei der FJR. Während Nachrüstgepäcksysteme bei den drei Schnellen so daneben aussehen wie eine Zahnspange bei Heidi Klum, passen die eleganten, lackierten Container zur Linie der Yamaha. Wer die Teile nicht braucht, kann sie fix abnehmen; lediglich vier kleine, mit Deckelchen verschließbare Aufnahmen künden von der Existenz eines Gepäcksystems - so pfiffig kriegen das nicht mal die Speditionsprofis aus München hin. Auf deren Klientel es die FJR abgesehen hat. Zum einen mit der bequemen Sitzposition vorn wie hinten inklusive klasse Windschutz hinter der elektrisch höhenverstellbaren Scheibe. Zum anderen mit Details wie einem elektrisch verriegelten Staufach in der Verkleidung und ihrem kleinen Kunststoffgepäckträger, der allerdings mangels Haken ziemlich sinnfrei ausfällt.

Praktische Gepäckhaken haben dafür die anderen. Wer sie nutzt, muss jedoch auf Passagierbetrieb verzichten. Bei der Kawa nicht weiter tragisch, ihr Hochsitz lockt im Gegensatz zum gut gelungenen, windgeschützten Fahrerplatz höchstens Kauerfans zu längerem Verweilen. Obwohl die üppigen Reserven des voll einstellbaren Fahrwerks sogar einen Höhenflug zu zweit zulassen.

Bodenständiger im Wortsinn geht es an Bord von Honda und Suzuki zu. Klar der Doppel-X traut man auf Antrieb Soziusqualitäten zu, aber der Hayabusa? Und doch, sie kann es. Das separate hintere Polster ist ausreichend bequem, selbst wenn Passagiere die Beine kräftig anwinkeln müssen, Abstützen am Tank ist auch kein Problem. Nur vom hinteren, soliden Haltegriff sollten Beifahrer die Finger lassen, wollen sie sich nicht beim Beschleunigen mit einer Rolle rückwärts verabschieden. Der Pilot ist zwar gut integriert, darf sich in Sachen Windschutz dennoch keine allzu großen Hoffnungen machen. Bis etwa 180 km/h stellt sich ein Kräftegleichgewicht ein, bei noch höheren Tempi hilft selbst volle Deckung nicht viel. Etwas besser schneidet diesbezüglich die Honda ab, ihre Verkleidung ist menschenfreundlicher gestaltet, die Sitzposition gestreckt und weniger vorderradorientiert als etwa bei der Kawasaki. In puncto Fahrwerksreserven übertrifft die Hayabusa die CBR deutlich. Ihre voll einstellbaren Federelemente lassen sich straffer trimmen als die der Honda, bei der vor allem die nicht einstellbare Gabel im beladenen Zustand arg soft wirkt.

Dies gilt bei der Yamaha für das Heck, trotz der bequem per Hebel in zwei Stufen in der Federrate verstellbaren Feder, die einem die Fummelei mit dem primitiven Bordwerkzeug an den Muttern der Federbasisverstellung wie bei den anderen drei erspart.

Schön, wenn man etwas einstellen kann, doof, wenn man sich dabei die Finger verbrennt und/oder einklemmt.

Beispiel Honda: Die Verstellerschraube der Zugstufe am Federbein ist so versteckt, dass der heiße Auspuff einem garantiert die Pfoten grillt. Es sei denn, man nimmt von vornherein einen extralangen Schraubendreher mit. Anders bei der Yamaha: Hier wird per Handrädchen operiert, nur die Federbasis- und Druckstufenverstellung der sauber arbeitenden Gabel verlangen - gut zugänglich - nach Werkzeug.

Saus und Braus

Schon mal davon geträumt, immer und überall Herr der Lage zu sein? Nun, zu Preisen zwischen 12 690 Euro (CBR 1100 XX) und 14 290 Euro (FJR 1300 A) geht dieser Traum in Erfüllung. Und zwar jederzeit und höchst nachdrücklich. Was jedes einzelne Mitglied des vierzylindrigen Quartetts beim Durchzug anstellt, ist beeindruckend, beim vollen Durchladen schlichtweg verrückt. In weniger als zehn Sekunden schieben die 257 Kilogramm Doppel-X plus Besatzung auf 200. Trotzdem bleibt ihr 1137-ccm-Motor beinahe unbemerkt, so leise, vibrations- und lastwechselarm geht er zu Werke.

Das Getriebe arbeitet präzise und leichtgängig, und sogar auf großartige Duftmarken verzichtet der Vierzylinder: G-Kat und Sekundärluftsystem filtern effektiv und kassieren dafür 26 von 30 möglichen Punkten.

Der G-Kat: im Fall der Suzuki Hayabusa ein zweischneidiges Schwert. Seitdem er an Bord ist, mag die Umwelt aufatmen, Hayabusa -Kenner stöhnen jedoch. Wo ist das piekfeine Ansprechverhalten, sind die tugendhaften Manieren von Suzukis Powerblock geblieben? Woran es tatsächlich liegt, ist schwer zu sagen, Fakt ist jedenfalls, dass der aktuelle 1300er deutliche Lastwechselreaktionen zeigt, raubautzig anspricht und mit der schlecht dosierbaren Kupplung bei niedrigem Tempo gefühlvoll durch Stop-and-Go-Verkehr gezuckelt werden will.

Und wenn es dann endlich vorwärts geht, erinnern Vibrationen in wechselndem Timbre ständig daran, dass hier ein Verbrennungsmotor arbeitet. Quatsch, arbeitet - giert, brennt, explodiert. Keine andere im Testfeld schießt bereits im mittleren Drehzahlbereich so unerbittlich vom Fleck wie die Hayabusa, keine andere will mit derartiger Macht den Asphalt scheitern. Und keine andere zelebriert das Ansaugen der Verbrennungsluft mit einem so wollüstigen Röhren.

Unter uns: Auf gediegene Laufkultur wird so mancher pfeifen, wenn er über solch sinnesfrohe, atemberaubende Leistung gebieten darf.

Leistung

Bei diesem Stichwort saust der Kawasaki-Zeigefinger nach oben. Stimmt, die Jungs aus Akashi haben ihrem Kind 178 PS eingepflegt und es damit zum stärksten Serienbike gemacht. Und versprechen bei hohen Geschwindigkeiten aufgrund des Ram-Air-Effekts sogar noch einen ExtraKick. Man munkelt von über 180 PS. Egal, ob mit oder ohne Staudruckaufladung, von null bis 200 vergehen lediglich 7,2 Sekunden. In fast derselben Zeit schiebt der 1200er die fünf Zentner im sechsten Gang von 60 auf 140 km/h. Was eigentlich unter Durchzug läuft, fühlt sich an Bord der ZX-12R an wie Beschleunigung. Mit dem Auftritt eines startenden Düsenjets. Inklusiv des vom Summen in Schreien übergehenden Auspuffgeräuschs und des sich bei dreistelliger Geschwindigkeit vom Boden lösenden Bugrads.

Kondensstreifen? Ja, aber lässliche. Kawasakis „Kleen“-System aus U-Kat und Sekundärluftsystem arbeitet recht ordentlich. Yamaha hat seinem Top-Tourer neben G-Kats sogar eine beheizte Lambdasonde spendiert, damit die Abgasmessung noch akkurater ausfällt und das Gemisch noch feiner dosiert werden kann.

Und das haut hin, MOTORRAD vergibt 29 von 30 Punkten.

Nur die Sache mit den Vibrationen klappt nicht perfekt, trotz zweier Ausgleichswellen. Ein paar Bauteile fehlen auch im Getriebe. Fünf Gänge sind einer zu wenig, vor allem wenn der letzte so kurz und der Motor so kräftig ausfällt. Ansonsten ist der 1300er ein prima Partner, spricht fein an, zieht fett durch und bleibt selbst den Höllengeräten auf den Fersen. Bei längeren Autobahntrips kann der Yamaha-Pilot sogar vorbeiziehen. 25 Liter Tankinhalt und ein auch bei hohem Tempo moderater Verbrauch schaffen Reichweite. Im Sattel von Hayabusa und Co. lässt sich das Tankintervall im Extremfall auf eine halbe Stunde drücken - leere Autobahn und vollgasfeste Piloten vorausgesetzt.

Stop and Go

Wer hingegen gemütlich über die Landstraße bummelt, kann deutlich länger. Zwischen 442 Kilometer (Honda) und 311 Kilometer (Kawasaki) reicht die Bandbreite. Trotz sportlicher Attitüde enttäuschen bei der Suzuki die stumpfe, gefühllose Bremse sowie die starke Aufstellneigung beim Bremsen in Schräglage. Zudem wirkt der Lenkungsdämpfer als Handlingbremse, dafür kann der Pilot die Suzi volle Kanne über die Piste scheuchen, ohne dass irgendetwas zuckt. An Bord der ZX-12R erfordert der Vollgasbefehl etwas mehr Vorausschau. Auf Buckelpisten schüttelt sie sich schon mal wie ein großer, nasser Hund. Davon abgesehen kann die satt liegende Kawasaki selbst Unerfahrene in ihren Bann ziehen, so solide und vorhersehbar umrundet sie Kurven aller Art, so linear dosierbar und wirkungsvoll packen ihre vorderen Stopper.

Geradezu streberhaft zielgenau und linientreu swingt die Honda durch die Lande. Gebremst wird per Verbundbremse mit geringer Handkraft, ordentlicher Verzögerung, aber knatschigem Druckpunkt beim herzhaften Zulangen. Außerdem kommt beim späten Anbremsen von Kurven und gleichzeitigem Runterschalten das Heck quer.

Bevor bei der FJR 1300 A etwas querkommt, greift das ABS ein. Die Stopper arbeiten schön proportional zur Handkraft, und an die ein bisschen groben Regelintervalle kann man sich gewöhnen. Ebenso ans etwas schwerfälligere Handling der 283Kilogramm Maschine, die ihren Piloten wegen der hoch aufragenden Lenkerenden nicht ganz so gut ins Geschehen einbindet wie die anderen drei. Macht nix, dafür kaschiert die FJR mit ihrer langen Schwinge Reaktionsmomente des Kardanantriebs und fällt erst beim schrägen Treiben mit früh aufsetzenden Fußrasten etwas aus der Rolle.

Kurz danach folgen die langen Angstnippel der Honda. Hayabusa und Kawasaki können noch schräger. Wäre ja wirklich schlimm, wenn die ehemaligen Enfant terribles der Speedbike-Szene sich nicht nur den 300-km/h-Titel, sondern in kurvigem Terrain auch noch von den beiden Musterschülerinnen die Butter vom Brot nehmen lassen müssten. Ob fast oder furious - letztlich reine Geschmackssache.

Fazit

1. Platz Yamaha FJR 1300 A (722 von 1000 möglichen Punkten)

Das sportliche Reisemobil. Im bequemen Fauteuil Distanzen überwinden, hinter der elektrisch verstellbaren Scheibe den Elementen trotzen, Gepäck in eleganten Koffern speditieren. So fühlt sich FJR-Fahren an. Dabei scheut der bis auf den fehlenden sechsten Gang konsequent durchdachte Tourer nicht mal zügige Gangart und verzögert sicher mit ABS. Und in Sachen Reiseschnitt kontert er exorbitante Topspeedwerte mit dem besten Windschutz und großer Reichweite.

2. Platz Honda CBR 1100 XX (718 von 1000 möglichen Punkten)

Der geschliffene Sporttourer. Wenn es einen Preis für das geschmeidigste Big Bike gäbe, die CBR 1100 XX hätte ihn sicher. Wohlfühlaroma beim Draufsetzen, einwandfreies Kaltlaufverhalten am Start, sanfte Kraftentfaltung und vorbildliche Zielgenauigkeit sowie langstreckentauglicher Komfort auf großer Fahrt, so lautet das Erfolgs-rezept. Okay, Koffer wirken bei der Doppel-X irgendwie drangebatscht, aber ansonsten meistert die Honda sämtliche Touristen-Aufgaben mit Bravour.

3. Platz Kawasaki ZX-12R (692 von 1000 möglichen Punkten)

Der sanfte Brenner. Kawasaki ZX-12R - oder die Metamorphose eines raubeinigen Kraftpakets. Beim Dienstantritt im Jahr 2000 noch etwas ungehobelt, haben die Grünen ihr Topmodell inzwischen zu einem Allrounder im Wortsinn modellgepflegt. Unglaublich bürige, fein dosierbare Leistung, ein Vertrauen erweckend sicheres und doch agiles Handling sowie der - man höre und staune - langstreckentaugliche Fahrerplatz machen die Kawasaki zum Tipp für alle, die Rasen und Reisen wollen. Solo only.

4. Platz Suzuki GSX 1300R Hayabusa (672 von 1000 möglichen Punkten)

Der röhrende Platzhirsch. Die Hayabusa war die erste 300-km/h-Rakete und wird für Fans auch stets die Nummer eins bleiben. Trotz freiwilliger Selbstbeschränkung. Speziell in der schwarzen Sonderlackierung kommen nicht nur dunkle Seelen auf den Gedanken, mit der GSX die Autobahn unsicher zu machen. Dabei kann sie auch anders, surft spurstabil über die Landstraße, bietet Passagieren ein nettes Plätzchen und singt dazu tief röhrend das Hohe Lied von Hubraum und Drehmoment.