

www.motorradonline.de

VERGLEICHSTEST



SUPERSPORTLER

Ducati 749 S

Honda CBR 600 RR

Kawasaki ZX-6R

Suzuki GSX-R 600

Triumph Daytona 675

Yamaha YZF-R6

EXKLUSIV

NEU 2007?

Kawasaki Z 1400



Suzuki B-King



Kawasaki ER-6s

Fahrbericht

Suzuki
GSX-R
750Mit Nomaden
durch die Mongolei

Top-Test

Honda
CBF
1000

NEUE SERIE

Perfekt fahren
mit **MOTORRAD**Österreich 3,90 € Schweiz 6,80 sfr
BeNeLux 4,10 € Finnland 5,10 € Griechenland 5,20
Italien 4,60 € Norwegen 45,- nok Spanien 4,60 €

4 190497 303503 06

TOLLE NEUE



Herzlichst Ihr

Chefredakteur Michael Pfeiffer

DIE MOTORRAD-TESTWERTUNG IST KNALLHART: DIE BESTE MASCHINE BISLANG schnitt mit 743 Punkten von 1000 theoretisch möglichen ab. Über 700 Punkte erreichen nur die wenigsten, gilt es dazu, einen überragenden Motor mit einem hervorragenden Fahrwerk und sicheren Bremsen zu kombinieren oder durch ein ausgewogenes Konzept zu überzeugen, das beste Alltagstauglichkeit mit einem günstigen Preis, niedrigem Verbrauch und geringen Schadstoffwerten verbindet.

Umso mehr freut es mich, dass dieses Jahr bereits einige neuen Modelle an diese Schwelle dicht herangerückt sind oder sie gar überschritten haben. Die aufregende Triumph Daytona 675 zum Beispiel, aber auch die preisgünstige Honda CBF 1000.

Die 700-Punkte-Marke trennt die guten Motorräder von den sehr guten. So kombiniert der neue, dreizylindrige Triumph-Sportsportler brillantes Handling und hohe Lenkpräzision mit tollen Fahrleistungen und sehr guten Abgaswerten, und die Eier legende Wollmilchsau CBF 1000 funktioniert in allen Bereichen bestens. Da gibt es viele Wege zum Glück.

Auf die weiteren Kandidatinnen darf man gespannt sein. Die Kawasaki ZZR 1400 beispielsweise könnte ebenfalls kräftig punkten, die KTM 990 Adventure, die neue Suzuki Bandit 1200 oder auch die Yamaha FZ1. Ganz zu schweigen von den BMW F 800-Modellen.

Der 2006er-Jahrgang übertrifft offensichtlich alles Vergangene. Noch nie gab es so viel Gutes zu berichten wie von den neuen Maschinen 2006. Die breite Einführung von Antiblockiersystemen zu günstigen Preisen und die Einhaltung der strengen Euro-3-Abgasnorm steuern ihren Teil an Punkten bei. Sicher und sauber auf zwei Rädern unterwegs sein, nie war es leichter als heute.

**Triumph Daytona 675,
Honda CBF 1000: auf unterschiedlichen Wegen zu
immensen Wertungspunkten**

Triumph Daytona 675



Fotos: Jahn, Künstle



Honda CBF 1000





Supersport-Vergleichstest

Gemessen am Hochdruck, mit dem die Hersteller in den letzten Jahren ihre Superbikes aufgerüstet haben, lagen die Supersportler regelrecht in einem Dornröschenschlaf. Nun aber kommt Bewegung in die Szene. Triumph, Suzuki und Yamaha schicken sich an, die 600er-Kategorie mit aufregenden Neuentwicklungen aufzumischen.

ES WIRD ENG



DUCATI 749 S

Von Andreas Bildl; Fotos: Markus Jahn

Aufruhr in der Sportler-Fraktion. Satte 124 PS, lächerliche 207 Kilogramm vollgetankt, pure, sinnliche Sportlichkeit. So radikal kam bis dato noch kein Sportmotorrad daher. Das war 1992 – Honda hatte der staunenden Fachwelt die erste Fireblade präsentiert. Eine kleine Sensation. Heute hätte man mit diesen Eckdaten bei den 600ern einen schweren Stand. Da liegt die Messlatte inzwischen einiges höher. Dort hingehängt hat sie vor kurzem die YZF-R6 (MOTORRAD 3/2006). 127 PS an der Kurbelwelle gibt Yamaha an, mit Ram-Air-Effekt gar 133 PS. Echte 122 PS an der Kupplung attestierte der Prüfstand, bei gerade einmal 190 Kilogramm war die Redaktionswaage stehen geblieben.

Suzuki hält nun mit der komplett überarbeiteten GSX-R 600 dagegen, verspricht

125 PS und garniert ebenso wie Yamaha den neu konstruierten, äußerst kompakten Reihenvierzylinder mit Titan-Ventilen und einer Anti-Hopping-Kupplung. Und ab sofort mischt sich auch Triumph in das Gerangel um den besten Mittelklasse-Sportler ein. Die Engländer entwickelten die neue Daytona ohne das einengende Korsett irgendwelcher Rennsport-Reglements. Aber hatten unübersehbar stets den Racetrack vor Augen. Heraus kam ein aufregend gestylter Dreizylinder mit unverwechselbarem Triple-Flair und dem ungewöhnlichen Hubraum von 675 cm³. Die Triumph bringt den britischen Kick Extravaganz in die Supersport-Klasse, und hat bereits im Top-Test (Heft 5/2006) gezeigt, dass ihren Erbauern ein hervorragender Wurf gelungen ist. Es geht also rund in der Supersport-Liga.

Drei aufregende Neuheiten, drei schlagkräftige, ausgereifte Platzhirsche von Du-

cati, Honda und Kawasaki. Wem am Ende die Krone gebührt? Das wird ausgetragen. Auf der Rennstrecke im spanischen Calafat. Allerdings erst zum Schluss. Davor geht es ausgiebig ins bergige Hinterland. Wo sich abenteuerlich verschlungene Passstraßen wild mäandierend die Hügel hinauffressen und anschließend in ebenso wilden Spiralen wieder talwärts stürzen.

Noch werden Wetten angenommen, wer schlägt die Konkurrenz auf diesem selektiven Terrain aus dem Feld? Los geht's.

Zweizylinderkultur vom Feinsten – Ducati 749 S

Obwohl die Ducati ihren Exoten-Status jetzt mit der Triumph teilen muss, hat die eigenwillig gezeichnete Signorina noch immer eine ganz besondere Ausstrahlung. Ein kurzer Druck auf den Starterknopf – und der Anlasser wuchtet selbständig mit

HONDA CBR 600 RR

Die Schwingenachse wird im Rahmen mittels Klemmung fixiert (links). Schmuckstück und Verbeugung vor den MotoGP-Rennern: die Alu-Schwinge (Mitte). Alles, was man für eine Referenz-Bremse braucht: konventionelle Bremspumpe





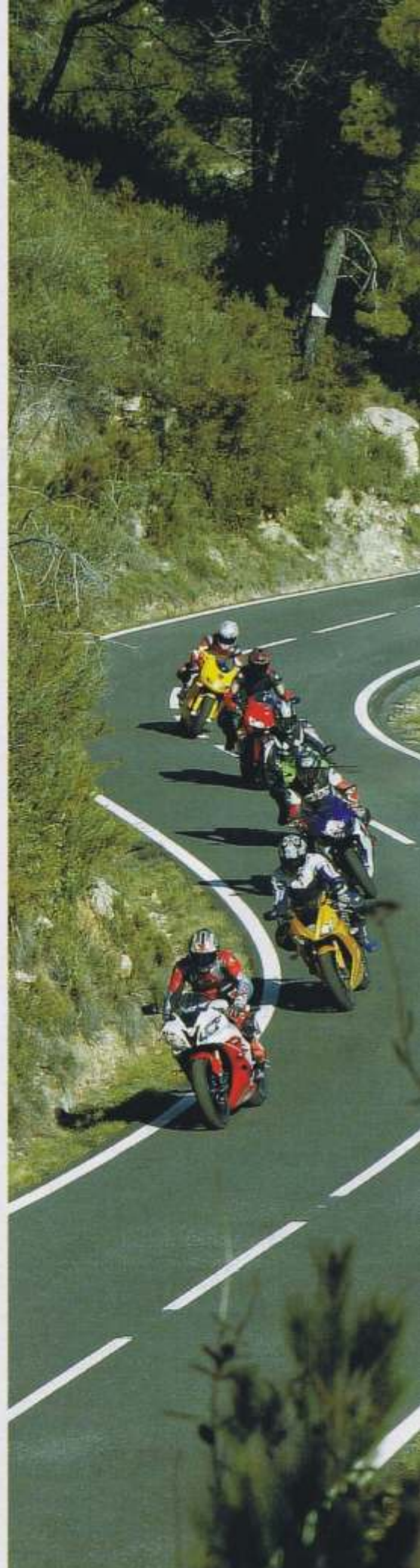
Der luftige Gitterrohr-Verbund ist noch immer ein Musterbeispiel an Steifigkeit. Die Ästhetik kommt jedoch etwas zu kurz (links). Lob ernten die einstellbaren Fußrasten und -hebel (Mitte) ebenso wie der serienmäßige Lenkungsdämpfer

träge, pumpendem Rhythmus die Kurbelwelle so lange herum, bis der Desmo-Twin mit wohlgedämpftem, pulsierendem Schlag die Arbeit aufnimmt. Als Einzige überlässt die Duc noch dem Fahrer das Regeln der Leerlaufdrehzahl per Choke-Hebelchen. Ebenso geht sie bei der Sitzposition eigene Wege. Integriert den Piloten mit ihrer niedrigen Sitzhöhe tief ins Motorrad, spannt ihn aber gleichzeitig ordentlich über den langen Tank. Wenigstens ermöglichen die einstellbaren Fußrasten geradezu entspannte Kniewinkel.

Lässig auch die Art und Weise, wie sich das Testastretta-Triebwerk auf der Landstraße in Szene setzt. Der V2 schaufelt aus dem Drehzahlkeller massig Drehmoment ans Hinterrad, glänzt mit tadelloser Gasannahme und ordentlichem Drehvermögen. So kommt die 749 trotz der ellenlangen Gesamtübersetzung und des höchsten Ge-

wichts im Feld am Kurvenausgang zackig aus den Startblöcken. Zumal sich die Gänge zwar über lange Wege, doch exakt und weich sortieren lassen. Der durchzugsstarke Zweizylinder würzt den Sprint von Kurve zu Kurve mit kernigem Hämmern aus der Airbox sowie wohl dosierten Vibrationen – präsent, jedoch nie lästig. Dazu reicht die Italienerin ihre bestens bekannten Fahrwerks-Tugenden: unbedingte Stabilität und straffe, trotzdem gut ansprechende Feder Elemente, die sich selbst von deftigen Fahrbahnverwerfungen nicht aus dem Tritt bringen lassen, sowie feinste Rückmeldung über das, was sich zwischen Gummis und Fahrbahn abspielt. Und Brembo-Anker, die bissig und blitzartig – für sensible Naturen oder zwielichten Untergrund fast zu zackig – zupacken.

Dennoch hat der Ducati-Pilot keinen leichten Stand, will er dem Rest der Truppe





Ducati 749 S
Eigenständiges Gesicht, man hat sich daran gewöhnt



Honda CBR 600 RR
Brave Frontansicht mit unauffälligen Ansaugöffnungen



Kawasaki ZX-6R
Vergleichsweise breite Verkleidung mit zentralem Lufteinlass



Suzuki GSX-R 600
Schnittiges Design, in die Spiegel integriertes Design



Triumph Daytona 675
Ebenfalls mit zentralem Ram-Air-Einlass



Yamaha YZF-R6
Markant gestylt mit Standlicht in der Einlassöffnung



KAWASAKI ZX-6R

Ein Stellmotor unter dem Fahrersitz steuert über Bowdenzüge die Auspuffklappe (oben). Billige und unpraktische Einstellkränze für die Federvorspannung (Mitte). Den kleinsten Durchmesser kompensiert die Kawasaki durch sehr dicke Brems Scheiben



auf den Fersen bleiben. In puncto Handling tanzt die mehrzylindrige Konkurrenz der Italienerin auf der Nase herum und wesentlich behänder durch das Kurvenlabyrinth. Außerdem sorgt ein spürbares Aufstellmoment dafür, dass die 749 auf der Bremse mit Nachdruck in die Kurve gebeten werden will. Als wenig hilfreich erweist sich dabei die gestreckte Sitzposition, weil sie für zu viel Druck auf den Handgelenken sorgt. Auf gewundenen Landstraßen spürt man am ehesten, dass die 749 im Grunde bereits in ihr viertes Jahr geht, während die Konkurrenz behutsam, stetig und konsequent an Leistungsentfaltung, Handling und Ergonomie gefeilt hat.

Forever young – Honda CBR 600 RR, die Ausgewogene

Es ist schon erstaunlich: Egal von welchem Motorrad ein Testpilot auf die CBR umsteigt, die Reaktion ist stets die Gleiche – glänzende Augen, zufriedenes Grinsen, jawohl, das passt. Sportlich, entspannt, nichts zwickt. Die Ergonomie auf Hondas Supersportler ist einfach erstklassig, der Kontakt zur Maschine innig. Weshalb man – auch dank des angenehm straffen Sitzpolsters – ein ausgezeichnetes Gefühl für das Motorrad hat.

Folglich gibt es kaum etwas zu nörgeln. Sicher, von der Papierform sind andere 600er stärker oder etwas leichter. Und die Lastwechsel, die dürften gern milder ausfallen. Aber sonst? Friede, Freude, Eierkuchen. Wunderbar ausbalanciert witscht die Honda im Handumdrehen durch erstklassig verwirbelte Kurvenkombinationen. Federt auf Bodenwellen und beim schnel-

SUZUKI GSX-R 600

Das Suzuki-Federbein lässt sich in der Druckstufe in High- und Low-speed einstellen (oben). Lange, weit nach vorne geschwungene Krümmer für mehr Drehmoment (Mitte). Bei niedrigen Geschwindigkeiten zwar etwas zäh, trotzdem ein großer Vorteil: der Lenkungsdämpfer





TRIUMPH DAYTONA 675

Die Bremskolben der Nissin-Zangen besitzen verschiedene Durchmesser (links). Klangkörper mit dezentem Hinweis auf die Zylinderzahl: Unterseat-Auspuff (Mitte). Hinter dem Motordeckel sitzt die Ausgleichswelle, sie sorgt für seidigen Motorlauf



len Umlegen von rechts nach links an Front und Heck schön synchron und fährt genau dorthin, wo der eilige Reiter sie hindirigiert. Selbst noch so trickreiche Passagen bringen sie nicht ins Straucheln, und auch die ruppigen Lastwechsel verlagern im Kurvenscheitel nicht die Linienwahl. Mit solch einem Charakter macht die CBR 600 RR es weniger versierten Piloten leicht, entspannt zügig unterwegs zu sein.

Zumal die fein ansprechenden Feder-elemente reichlich Komfort und Rückmeldung spenden und der Vierzylinder mit gediegener Laufkultur glänzt. Er schiebt wacker aus mittleren Drehzahlen voran, ohne dabei müde oder angestrengt zu wirken. Und mit dem knackig wie exakt

schaltbaren Getriebe ist es ein Genuss, ihm stets die passende Gangstufe zu servieren. Ein furchtbarer Reißer ist das CBR-Triebwerk trotz ordentlicher Drehfreude nicht, ein angenehm kräftiger Begleiter für flottes Landstraßen-Brennen allemal.

Heißsporne monieren höchstens ein leichtes Aufstellmoment und die bei fetzigen Bremsmanövern auf Block gehende Gabel. Goutieren dafür mit schnalzender Zunge die prächtig zupackenden und haarfein dosierbaren Stopper, die beweisen, dass man auch ohne Radialpumpen-Brimborium hervorragende Bremsen bauen kann. Nur auf engagiert angegangenen Holperpisten ist Vorsicht angebracht. Dort kann die Honda – ebenso wie Kawasaki

und Yamaha – durchaus heftig mit dem Lenker austeilen. Überzeugend dagegen die wertige Verarbeitung, Details wie das klar gegliederte, exzellent ablesbare Cockpit und die in wenigen Minuten entfernte und genauso schnell wieder montierte, weil passgenaue Verkleidung.

Darf es etwas mehr sein? Kawasaki ZX-6R und die Macht des Hubraums

Kleiner Hubraum-Vorteil – große Wirkung. Keine Frage, der 636er der Kawasaki ist unter den Supersport-Vierzylindern das Maß der Dinge. Zieht kraftvoll aus dem Drehzahlkeiler und schraubt sich mit schaurig schönem Knurren, Röcheln und Schreien die Drehzahlleiter empor. Beinahe

schon sensationell, mit welcher Vehemenz ihr Motor ab 10000/min bis weit über 14000/min drückt. Seine fulminante Drehfreude gipfelt in enormen 123 PS. Seidenweicher Motorlauf ist zwar nicht seine Stärke, geschmeidige Gasannahme schon. Welch ein Kraftwerk.

Dabei muss man auf der Landstraße sein Drehvermögen und seine explosive Leistungsentfaltung kaum ausschöpfen. Bis 8000 Umdrehungen ist allemal genügend Druck im Kessel, was gegenüber der restlichen Vierzylindermeute manchen Schaltvorgang spart. Dieses Triebwerk ist fraglos das Sahnestück der Kawasaki, die ihren überzeugenden Auftritt mit einem präzisen Sechsganggetriebe und einer unauf-

fällig sowie effektiv arbeitenden Anti-Hopping-Kupplung krönt.

Gegenüber der kompakt und zierlich gebauten Konkurrenz indes wirkt die ZX-6R durch den breiteren Tank und die lange Verkleidungsfront wie ein richtig stattliches Motorrad, was sie subjektiv im ersten Moment etwas unhandlicher erscheinen lässt. Ist sie aber nicht. Nur zum Einlenken benötigt sie einen Tick mehr Lenkkraft, klappt dann jedoch umso williger bis in tiefste Schräglagen hinunter und lässt sich danach mit ebenso leichter Hand von links nach rechts pfeffern.

Die negativen Seiten der Kawasaki im Alltag: Die Federelemente dürften ruhig ein wenig sensibler zu Werke gehen. Außer-

dem verhindern das knatschige Sitzpolster sowie der breite Tank innigen Kontakt zur Maschine. Und wo wir schon dabei sind: Der LCD-Drehzahlmesser ist bezüglich Ablesbarkeit noch nicht einmal zweite Wahl. Bei den Bremsen hebt sich der Daumen wieder. Bissig, transparent und messerscharf zu dosieren. Eines Sportlers würdig.

Mit neuem Schwung an die Spitze? Suzuki GSX-R 600, das Comeback

Ende der letzten Saison war bei der kleinen Gixxer ganz schön die Luft raus, an Testsiege nicht mehr zu denken. Zu wenig Leistung, eigenwillige Ergonomie. Das soll mit der von Grund auf neu konstruierten, nominell 125 PS starken 2006er-GSX-R 600



Imposanter Durchmesser der Schwingenachse. Sturzgefährdet: die Kupplungsbetätigung (links). Liebe zum Detail: Yamaha-Logo auf dem Standlicht-Glas (Mitte). Zur Nachahmung empfohlen: gefräster Einstellring für die Federvorspannung

YAMAHA YZF-R6





Sechs unterschiedliche Philosophien, ein Ergebnis: enormer Fahrspaß auf der Landstraße. Da ist für jeden Geschmack etwas dabei

anders werden. Den Arbeitsplatz des Piloten jedenfalls haben die Suzuki-Entwickler prima hinbekommen. Ordentlich straffes Sitzpolster, die einstellbaren Rasten falten die Beine des Fahrers nicht über Gebühr zusammen, und der kurze Tank rückt ihn angenehm dicht an die relativ hoch montierten Lenkerstummel. Das passt ausgezeichnet. Gleiches gilt für das Fahrwerk. Sobald Reifen und Lenkungsdämpfer ein wenig auf Temperatur sind und das leicht teigige Moment abgeschüttelt haben, schwenkt die Suzi völlig easy in Schräglage. Sie folgt willig den kleinsten Lenkbefehlen und fädelt sich in null Komma nix durch hundsgemeine Kurvenkombinationen. Kurskorrekturen? Ein Kinderspiel. Die Stabilität in schnellen, mit Bodenwellen gespickten Kurven ein Gedicht.

Da hatten die Suzuki-Techniker bei der Abstimmung der Federelemente ein glückliches Händchen. Straff, sensibel, dabei ohne sportliche Härte bügeln sie selbst runzligen Asphalt glatt. Besonders die Gabel verwöhnt mit feinstem Ansprechen und ausreichend Druckstufendämpfung, während das Federbein zwar etwas ausführlicher über den Zustand der Straße in-

**DUCATI
749 S**



Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, Pleuellwelle quer liegend, je zwei oben liegende, Zahnriemengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, desmodromisch betätigt, Nassschmierung, Einspritzung, Ø 54 mm, ungeregelter Katalysator, Lichtmaschine 350 W, Batterie 12 V/16 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Bohrung x Hub 90,0 x 58,8 mm
Hubraum 748 cm³
Verdichtungsverhältnis 12,3:1

Nennleistung

81,0 kW (110 PS) bei 10 500/min

Max. Drehmoment 82 Nm bei 8500/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
CO 1,165 / HC 0,372 / NO_x 0,130

Fahrwerk

Gitterrohrrahmen aus Stahl, Motor tragend, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Zweikolben-Festsattel.

Alu-Gussräder 3,50 x 17; 5,50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Pirelli Diablo

Maße und Gewichte

Radstand 1420 mm, Lenkkopfwinkel 65,5 Grad, Nachlauf 95 mm, Federweg v/h 125/128 mm, Sitzhöhe* 790 mm, Gewicht vollgetankt* 216 kg, Zuladung* 174 kg, Tankinhalt/Reserve 15,5/3,0 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 10 000 km
Farben Rot, Gelb
Preis 14 495 Euro
Nebenkosten 250 Euro

**HONDA
CBR 600 RR**



Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nassschmierung, Einspritzung, Ø 40 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 333 W, Batterie 12 V/9 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Bohrung x Hub 67,0 x 42,5 mm
Hubraum 599 cm³
Verdichtungsverhältnis 12,0:1

Nennleistung

86,0 kW (117 PS) bei 13 000/min

Max. Drehmoment 66 Nm bei 11 000/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
CO 1,522 / HC 0,544 / NO_x 0,161

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel.

Alu-Gussräder 3,50 x 17; 5,50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Bridgestone BT 014 „E“, „G“

Maße und Gewichte

Radstand 1395 mm, Lenkkopfwinkel 66,0 Grad, Nachlauf 95 mm, Federweg v/h 120/130 mm, Sitzhöhe* 810 mm, Gewicht vollgetankt* 194 kg, Zuladung* 177 kg, Tankinhalt/Reserve 18,0/3,5 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 6000 km
Farben Orange/Schwarz, Schwarz/Silber, Schwarz/Silber/Rot, Movistar (300 Euro)
Preis 10 340 Euro
Nebenkosten 170 Euro

**KAWASAKI
ZX-6R**



Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nassschmierung, Einspritzung, Ø 38 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 315 W, Batterie 12 V/8 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Kette.

Bohrung x Hub 68,0 x 43,8 mm
Hubraum 636 cm³
Verdichtungsverhältnis 12,9:1

Nennleistung

95,5 kW (130 PS) bei 14 000/min

Max. Drehmoment 71 Nm bei 11 500/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
CO 2,448 / HC 0,544 / NO_x 0,089

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Einzelkolben-Schwimmsattel.

Alu-Gussräder 3,50 x 17; 5,50 x 17
Reifen 120/65 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Bridgestone BT 014 „J“

Maße und Gewichte

Radstand 1390 mm, Lenkkopfwinkel 65,0 Grad, Nachlauf 106 mm, Federweg v/h 120/135 mm, Sitzhöhe* 820 mm, Gewicht vollgetankt* 188 kg, Zuladung* 184 kg, Tankinhalt 17,0 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 6000 km
Farben Grün, Schwarz, Silber
Preis 10 295 Euro
Nebenkosten 170 Euro

**SUZUKI
GSX-R 600**



Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nassschmierung, Einspritzung, Ø 40 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 375 W, Batterie 12 V/8 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Bohrung x Hub 67,0 x 42,5 mm
Hubraum 599 cm³
Verdichtungsverhältnis 12,5:1

Nennleistung

92,0 kW (125 PS) bei 13 500/min

Max. Drehmoment 68 Nm bei 11 500/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
CO 0,670 / HC 0,170 / NO_x 0,068

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Einzelkolben-Schwimmsattel.

Alu-Gussräder 3,50 x 17; 5,50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Bridgestone BT 014 „J“, „N“

Maße und Gewichte

Radstand 1400 mm, Lenkkopfwinkel 66,2 Grad, Nachlauf 97 mm, Federweg v/h 120/130 mm, Sitzhöhe* 810 mm, Gewicht vollgetankt* 195 kg, Zuladung* 185 kg, Tankinhalt 16,5 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 6000 km
Farben Schwarz, Rot/Schwarz, Blau/Weiß
Preis 10 340 Euro
Nebenkosten 130 Euro

*MOTORRAD-Messungen

formiert, jedoch bei ordentlichem Komfort noch größere Dämpfungsreserven und High- und Lowspeed-Druckstufeneinstellung bereit hält. Mit diesem Fahrwerk kann man es richtig krachen lassen. Auch weil der Lenkungsdämpfer auf Buckelpisten für Ruhe an Deck sorgt.

Ebenso gelungen ist der Einstand des neu entworfenen, kompakten Reihenvierzylinders mit seinen übereinander angeordneten Getriebewellen. Tatsächlich sind von den versprochenen 125 Pferden nur 116 am Start – von der munteren Sorte allerdings. Lochfrei zieht die Suzuki aus tiefsten Lagen voran, ab 7000/min spannt

sie spürbar ihre Muskeln und fetzt dann feurig bis in höchste Lagen. Bei 11 000/min legt sie nochmals ein paar Kohlen nach und stürmt mit Hurra Richtung roter Bereich. Seinen Marsch durch das Drehzahlband untermalt das Suzi-Triebwerk mit einer eindrucksvollen akustischen Darbietung und brüllt den Fahrer voller Inbrunst aus Airbox und Stummelauspuff an.

Und sonst? Ein sahniges, exaktes Getriebe, garniert mit einer erstklassig abgestimmten Anti-Hopping-Kupplung für Freunde des gepflegten Anbremsdrifts, mustergültig dosierbare, enorm zupackende Vierkolben-Stopper mit einem perfekt in

der Hand liegenden Bremshebel. So fügt sich eins ums andere zu einem harmonischen Ganzen, sammelt die Suzuki Punkt um Punkt und schleicht sich in der Gunst der Tester weit nach vorne.

Learning from the past – Triumph Daytona 675, fetter Drilling statt schmaler Quattro

Nach den recht glücklosen Versuchen, mit einem Vierzylinder im Supersport-Revier Fuß zu fassen, wagen die Briten einen erneuten Anlauf. Mit einem Dreizylinder, wie man es aus Hinckley erwartet. Endlich, möchte man ihnen zurufen. Denn das,

TRIUMPH DAYTONA 675



Motor

Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, je zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nassumpfschmierung, Einspritzung, Ø 44 mm, ungeregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 402 W, Batterie 12 V/9 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Bohrung x Hub 74,0 x 52,3 mm
Hubraum 675 cm³
Verdichtungsverhältnis 12,65:1

Nennleistung

90,4 kW (123 PS) bei 12 500/min

Max. Drehmoment 72 Nm bei 11 750/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
CO 1,690 / HC 0,102 / NO_x 0,064

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 308 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Einzelkolben-Schwimmsattel.

Alu-Gussräder 3,50 x 17; 5,50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Pirelli Supercorsa Pro

Maße und Gewichte

Radstand 1392 mm, Lenkkopfwinkel 66,5 Grad, Nachlauf 87 mm, Federweg v/h 110/130 mm, Sitzhöhe* 840 mm, Gewicht vollgetankt* 190 kg, Zuladung* 191 kg, Tankinhalt 17,4 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 10 000 km
Farben Gelb, Grau, Rot
Preis 10 190 Euro
Nebenkosten 240 Euro

YAMAHA YZF-R6



Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nassumpfschmierung, Einspritzung, Ø 41 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 420 W, Batterie 12 V/9 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Bohrung x Hub 67,0 x 42,5 mm
Hubraum 599 cm³
Verdichtungsverhältnis 12,8:1

Nennleistung

93,4 kW (127 PS) bei 14 500/min

Max. Drehmoment 66 Nm bei 12 000/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
CO 0,730 / HC 0,226 / NO_x 0,089

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Einzelkolben-Schwimmsattel.

Alu-Gussräder 3,50 x 17; 5,50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test

Michelin Pilot Power, vorne „P“

Maße und Gewichte

Radstand 1380 mm, Lenkkopfwinkel 66,0 Grad, Nachlauf 97 mm, Federweg v/h 120/120 mm, Sitzhöhe* 820 mm, Gewicht vollgetankt* 190 kg, Zuladung* 185 kg, Tankinhalt/Reserve 17,5/3,4 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 10 000 km
Preis 11 030 Euro
Nebenkosten 165 Euro





Ducati 749 S
Dominant ist der große Drehzahlmesser, der Schaltblitz dürfte heller sein



Honda CBR 600 RR
Klar gegliedertes Cockpit mit praxistgerechter Benzinstandanzeige



Kawasaki ZX-6R
Das LCD-Band des Drehzahlmessers ist schlecht ablesbar



Suzuki GSX-R 600
Die große Ganganzeige lässt sich schnell erfassen



Triumph Daytona 675
Angenehme Beleuchtung, übersichtliche Gestaltung



Yamaha YZF-R6
Rundinstrument eilt rund 1400 Umdrehungen vor



kehlig-rauchige Dreizylinderfauchen hat dieser Klasse gefehlt. Wobei die Daytona mit ihren 675 cm³ streng genommen gar nicht in die Supersportklasse fällt. Egal, weil bereits die ersten engagiert angegangenen Kurven zeigen, dass den Briten ein Meilenstein geglückt ist.

Wo soll man anfangen? Bei den feinen Bremsen? Dem stabilen Fahrwerk? Oder dem klangstarken Dreizylinder-Aggregat? Vielleicht bei der Sitzposition. Schmal wie eine Grand-Prix-250er, mit hohem Schwerpunkt, noch höherem Sitzpolster und tief montierten Stummeln, bietet sie ihrem Piloten nur minimal weniger Komfort als die Honda. Für den Tanz über wild verschlungene Sträßchen ist dieses Arrangement sogar erste Wahl.

Genau wie das Fahrwerk. Sind Reifen und Lenkungsdämpfer warm gefahren, gibt es kein Halten mehr. Mühelos zackt die Daytona in Schräglage, trifft mit knackiger Präzision den anvisierten Punkt und zirkelt millimetergenau auf der angepeilten Linie durch die Radien. Zuziehende Kurven, vertrackte Schikanen, alles kein Problem. Die Triumph klinkt sich widerstandslos auf jeder Linie ein. Und energisch durchrissene Schräglagenwechsel meistert sie mit aufreizender Leichtigkeit und ohne dass Bewegung ins Gebälk kommt. Weil das Fahrwerk mit bestechender Neutralität glänzt, perfekt ausbalanciert ist, Gabel und Federbein synchron arbeiten und dank angemessen straffer Abstimmung sowie tadellosem Ansprechverhalten für exzellente Rückmeldung sorgen. Halleluja, da kommt Freude auf.

Ähnlich beeindruckend setzt sich der Triple in Szene. Geht bei den Vierzylindern frühestens ab 8000/min die Post ab, ist bei ihm bereits bis zu dieser Marke reichlich fetter Schub vorhanden. Ein Blick auf die Drehmomentkurve verrät, weshalb: Unter 50 Newtonmeter tritt die Triumph gar nicht erst an. Die Vierzylinder benötigen dafür wenigstens 6500/min. Darüber hinaus ist die Engländerin – bitte festhalten – mit 190 Kilo genauso leicht wie die Yamaha R6, aber deutlich kürzer übersetzt.

Aus engen Spitzkehren lässt sich die Daytona anstandslos im zweiten Gang mit 1800/min an die Kandare nehmen. Um anschließend mit knurrigem Schub Ross und Reiter mit erhobenem Vorderrad auf die nächste Kehre zuzuschleudern, wo die Nissin-Stopper mit ihrem erstklassigen Mix aus Dosierbarkeit und Biss das Tempo unerbittlich wieder auf Normalmaß zurechtstutzen. Dabei läuft der mit einer Drosselklappe pro Ansaugkanal bestückte Dreizylinder mittels Ausgleichswelle wie auf Samtpfoten. Einzig die deutlichen Lastwechsel beim Gasanlegen können in Kurven den sauberen Strich etwas verbiegen. Hat man sich damit arrangiert, gibt es am 115 PS starken Triple nichts mehr zu kritisieren. Weder am präzisen Getriebe noch an den Trinksitten. Und schon gar nicht am Sound. Denn die Triumph geht nicht nur voran wie eine Große, sie klingt auch so.

The race is on – Yamaha YZF-R6, die Kompromisslose

Radikaler hat wohl noch kein Hersteller ein Großserien-Bike auf Rennsport getrimmt.



Echte 121 PS aus 600 cm³, riesige Achsdurchmesser, mächtige Profile für den Rahmen und die steil angestellte Schwinge. Dies kombiniert mit einer ultrahandlichen Lenkgeometrie und vielfach einstellbaren Federelementen, die Dämpfungsreserven satt liefern, um bei Rennstress nicht in die Knie zu gehen. Logisch, dass hier die Alltagstauglichkeit leidet. Zumindest bei der Sitzposition sorgen die breit ausgestellten Lenkerstummel, dass reichlich Druck auf den Handgelenken lastet. Der kurze Tank bringt aber auch reichlich Last aufs Vorderad, was gut für die Rückmeldung ist.

Erwartungsgemäß ist strammer Durchzug wahrlich nicht die Stärke des R6-Triebwerks. Unter 8000/min tut sich wenig. Nein, 10 000/min sollten es schon sein, damit es ordentlich vorangeht. Doch dann brennt die Luft. Mit Gebrüll aus dem unter dem Motor liegenden Titan-Stummel zappt sich der 600er dermaßen fix die Drehzahlleiter hinauf, dass einem Hören und Sehen vergeht. Um dieses feurige Kraftpaket schön bei Laune zu halten, heißt es hurtig die Gänge im eng gestuften Getriebe sortieren, dass die Schaltwalze glüht.

Verschnaufpause gönnt die R6 ihrem Piloten keine. Offeriert als Gegenleistung ein unglaubliches Maß an Fahrdynamik. Lässt sich noch einfacher als alle anderen in Schräglage pfeffern und knallt wie ein Schrapnell mit schrillum Kreischen von einer Biegung zur nächsten, um in atemberaubendem Tempo gierig eine Kurve nach der anderen zu verschlingen.

Stabilität und Lenkpräzision sind über jeden Zweifel erhaben. Die Yamaha trifft

MOTORRAD - MESSUNGEN RENNSTRECKE

		Ducati	Honda	Kawasaki	Suzuki	Triumph	Yamaha
■ Rundenzeiten	min	1.35,8	1.34,4	1.34,3	1.34,8	1.34,7	1.34,3
■ Sektor-Geschwindigkeiten							
V _{max} ① Ende Zielgerade	km/h	223,3	228,5	233,7	230,7	229,7	233,9
V _{max} ② vor Bremspunkt	km/h	175,1	175,2	177,6	178,0	174,9	180,5
V _{Kurve} ③ 180-Grad-Kurve	km/h	54,4	52,7	52,8	55,5	53,8	49,3
V _{Kurve} ④ „Omega“	km/h	69,9	70,0	72,5	69,1	72,0	71,3
V _{max} ⑤ vor Bremspunkt	km/h	180,3	181,8	187,1	187,2	185,2	187,0
V _{Kurve} ⑥ „Schikane“	km/h	114,6	118,4	118,8	114,5	114,8	115,3
V _{max} ⑦ vor Bremspunkt	km/h	160,3	155,2	158,7	161,8	160,7	162,3
V _{max} ⑧ vor Bremspunkt	km/h	143,7	145,9	146,3	146,9	147,6	151,7

So eng ging es bei einem Vergleich auf der Rennstrecke noch nie zu. Umso wichtiger sind die Aufzeichnungen per Datarecording, die anhand der jeweils schnellsten Runde zeigen, in welchen Streckenabschnitten welches Test-Motorrad beim Toppes oder der Kurvengeschwindigkeit Zeit holt – oder liegen lässt.

Rennstrecke: Calafat
Streckenlänge: 3165 m



■ Fahrwerkeinstellungen Gabel*		Ducati	Honda	Kawasaki	Suzuki	Triumph	Yamaha
Zugstufe		11 (15) K	2 (2 1/2) U	1 3/4 (2) U	1 1/2 (1 1/2) U	4 (6) K	14 (15) K
Druckstufe		3 (4) K	1/4 (2 1/2) U	3/4 (3/4) U	1 (1) U	4 (6) K	1 1/2 (1 3/4) U ¹ 12 (12) K ¹
Federbasis		5 R	5 1/2 U	3 R	7 U	4 R	1 R
Niveau (Gabelholme über Brücke)		+10 mm	+8 mm	+10 mm	+6 mm	+5 mm	0 mm
■ Fahrwerkeinstellungen Federbein*							
Zugstufe		1 (1 1/2) U	1 1/2 (2 1/2) U	7 (10) K	1 3/4 (1 3/4) U	2 (2) K	9 (9) K
Druckstufe		1/2 (1/2) U	5 (11) K	3/4 (3/4) U	3 (3) U ¹ 3 (1 1/2) U ²	1 (8) K	9 (8) K ¹ 12 (14) K ¹
Federbasis		165 mm	std.	179 mm	179 mm	173 mm	Pos. 4
Niveau		2 Gew. raus	Pos. 4	5 mm	std.	3 mm	std.

*Werte für Landstraße in Klammern; ¹High Speed; ²Low Speed; K=Klicks; U=Umdrehungen, von der vollständig eingedrehten Position gemessen; R=Ringe sichtbar; Pos.=Position; std.=Standard; Gew.=Gewinde; Reifenluftdruck: 2,1/2,3 bar



eine Linie schneller, als man sie denken kann. Kein Bogen ist so eng, dass sie ihn nicht noch kriegt. Wenn's darauf ankommt, könnte sie sicher auch Kreise um sich selbst fahren. Zusätzlich verwöhnt sie mit Rückmeldung vom Feinsten. Fast meint man, die Körnung des Asphalts in den Fingerspitzen zu fühlen. Dieses Fahrwerk kann alles – außer komfortabel. Ein klarer Fall für Enthusiasten. Und die Rennstrecke.

Sportler gehören in die Arena – die Jagd ist eröffnet, keine Ausreden mehr

Alltag gut und schön. Was aber, wenn es gilt? Wenn am letzten Zehntel gefeilt werden soll? Die Rennstrecke von Calafat wird es an den Tag bringen. Eine anspruchsvolle Piste mit selektiven Kurvenfolgen und griffigem, teils ausgefressenem Belag. Eine echte Aufgabe für die Fahrwerke. Rennprofi Arne Tode soll das Letzte aus den mit frischen Conti Sport Attac besohlenen Maschinen herauspressen, die Aufzeichnung seiner Runden per Datarecording Stärken und Schwächen der sechs Super-sportler ans Tageslicht bringen.

Den Anfang macht die Ducati. Bereits nach wenigen Runden legt sie respektable 1,35,8 Minuten vor. Ihre Trümpfe: das überaus stabile Chassis und die erdig-straffen Federelemente, die glasklares Feedback bieten. Dem antrittsstarke V-Zweizylinder fehlen inzwischen allerdings einige PS zur Spitze. Leider verpufft ein großer Teil seines Elans in der viel zu langen Übersetzung und den über 20 Kilogramm Mehrgewicht im Vergleich.

Für eine faustdicke Überraschung sorgt auf der nicht besonders schnellen Rennstrecke von Calafat die Honda mit famosen 1,34,4 Minuten. Dank standfester Bremsen und eines gutmütigen, exzellent ausbalancierten Fahrwerks, das die Gratwanderung an der Grenze zum Abflug ungemein erleichtert. Lediglich die zu weiche Gabel und die insgesamt niedrigste Motorleistung vereiteln die absolute Bestzeit.

MOTORRAD - ZUSATZWERTUNG RENNSTRECKE

	Maximale Punktzahl	Ducati	Honda	Kawasaki	Suzuki	Triumph	Yamaha
Motorcharakteristik/Rennstrecke	20	16	15	18	16	18	17
Schaltung	10	7	8	9	9	8	8
Kurvenstabilität	20	18	18	16	17	17	19
Lenkpräzision	20	17	18	16	17	18	19
Handlichkeit	10	14	17	16	17	17	18
Rückmeldung/Grenzbereich	30	8	9	7	8	8	9
Schräglagenfreiheit	10	9	8	9	9	9	9
Fahrwerksabstimmung/Einstellmöglichkeiten	20	26	21	25	25	20	28
Sitzposition/Sport	30	7	9	7	7	9	9
Bremsverhalten	10	24	26	26	28	28	25
Rundenzeiten	20	12	18	18	15	16	18
SUMME	200	158	167	167	168	168	179
PLATZIERUNG		6.	4.	4.	2.	2.	1.

Chef im Ring ist mit ihrem renntauglichen Fahrwerk die Yamaha. Auch wenn sich ihre Power auf dem winkigen Kurs nicht deutlicher in der Rundenzeit niederschlägt. Nur ein Lenkungsdämpfer sei ihr dringend angeraten. Suzuki und Triumph folgen, obwohl wenige Zehntel langsamer als Honda und

Kawasaki, mit hauchdünnem Vorsprung punktgleich auf Rang 2. Ausschlag gibt in der Punktwertung die gegenüber CBR und ZX-6R etwas souveränere Fahrwerksabstimmung. Bei Handling und Motorleistung verliert die Ducati den Anschluss an die Konkurrenz, was sich auch in der Rundenzeit widerspiegelt.



Nun, Leistung ist nicht alles. Denn schneller ist die ZX-6R trotz 13 Mehr-PS nicht. Zwar lobt Arne das feine Handling, die erstklassige Lenkpräzision und vor allem den Motor. Zu indifferent ist indes das Gefühl fürs Vorderrad. Und die Frontpartie irritiert gelegentlich durch starke Vibrationen beim Bremsen. So bleibt nur eine hauchdünne Zehntelsekunde oder sechs Meter am Zielstrich Vorsprung vor der CBR.

Mit 1.34,8 Minuten den beiden ganz dicht auf den Fersen ist die Suzuki. „Was für ein Spaß“, jauchzt Arne nach dem Ausrollen in der Boxengasse unter dem Helm hervor. Klasse Federelemente, bärige Bremsen und ein handliches, präzises sowie stabiles Chassis mit viel Gefühl für die Reifen, wenn's rutscht. Dazu ein breites nutzbares Drehzahlband und die beste Anti-Hopping-Kupplung im Feld. Und hilfreiche Details wie den hellen Schaltblitz, guten Windschutz oder die nicht zu stark getönte Scheibe, durch die man selbst in geduckter Haltung noch den Bremspunkt anvisieren kann.

Und die Triumph? Fegt mit schaurig-schönem Röhren um den Kurs, stemmt

GLEICHE GUMMIS FÜR ALLE

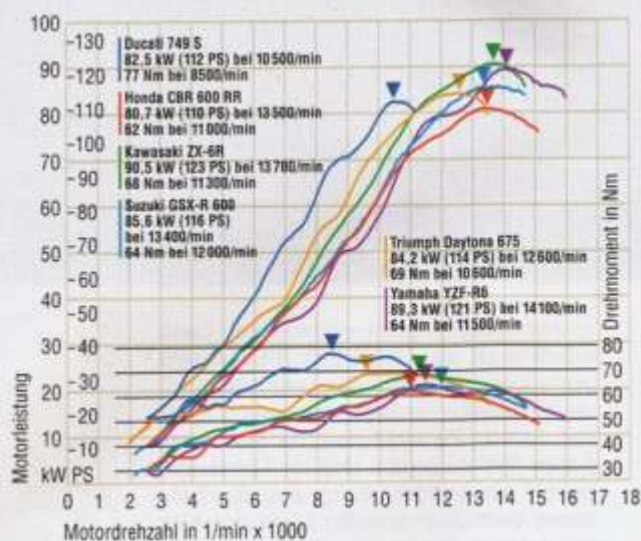
Um die Motorräder auf der Rennstrecke untereinander vergleichen zu können, gingen die Testmaschinen einheitlich auf Continental Sport Attac auf Zeitenjagd. Der handliche Null-Grad-Stahlgürtelreifen bietet für einen Straßenreifen viel Grip und einen breiten, gutmütigen Grenzbereich (Freigaben unter www.conti-moto.de)



		Ducati	Honda	Kawasaki	Suzuki	Triumph	Yamaha
■ Fahrleistungen							
Höchstgeschwindigkeit*	km/h	250	265	268	260	260	270
Beschleunigung							
0-100 km/h	sek	3,4	3,4	3,5	3,4	3,5	3,3
0-140 km/h	sek	5,5	5,3	5,3	5,2	5,1	5,2
0-200 km/h	sek	11,0	10,4	9,9	9,9	9,9	9,6
Durchzug							
60-100 km/h	sek	5,6	4,5	4,4	4,5	3,5	4,4
100-140 km/h	sek	5,8	4,5	4,3	4,4	4,0	4,7
140-180 km/h	sek	6,5	4,5	4,4	4,8	4,2	4,4
■ Tachometerabweichung							
Effektiv (Anzeige 50/100)	km/h	47/96	48/97	48/97	47/95	47/98	48/96
■ Kraftstoffverbrauch							
Kraftstoffart		Super	Normal	Super	Super	Super	Super
bei 130 km/h	Liter/100 km	5,9	6,3	6,1	5,6	6,2	6,2
Landstraße	Liter/100 km	5,9	5,9	5,3	5,4	5,6	5,5
■ Theoretische Reichweite							
Landstraße	km	263	305	321	306	311	318

*Herstellerangabe

Vorteil Hubraum-Plus: Die Drehmomentkurve der Ducati hebt sich ein-drucksvoll von den anderen ab. Übergewicht und zu lange Übersetzung machen diesen Vorteil aber wieder zunichte. Imposant auch das Drehmoment-Plateau der Triumph bis 7000/min, was ihr Bestwerte beim Durchzug bringt. Die Kawasaki verbindet eine ausgeglichene Leistungs-entfaltung mit enormer Spitzenleistung, bei der nur das Yamaha-Kraftwerk mithalten kann. Ebenso wie die Honda glänzt die Suzuki mit einem fast mustergültigen Leistungsverlauf und überflügelt diese ab 10000/min klar.



²Leistung an der Kupplung. Messung auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach ECE, maximal mögliche Abweichung ± 5%

sich mit Macht aus den Kehren heraus, fädelt sich blitzschnell durch die Schikanen. Bleibt auch ohne Rutschkupplung in den Bremszonen recht stabil. Etwas mehr Spitzenleistung sowie ein wenig straffere Federerlemente für mehr Rückmeldung und damit mehr Vertrauen im Grenzbereich, und die Daytona hätte sich auf der Rennstrecke ebenfalls ganz nach vorne geschoben. Aber auch so: mit 1.34,7 Minuten ein bärenstarker Einstand.

So, und jetzt kommt noch die R6, die wird den Rest schon eindosen. Mit unverschämten Gebrüll stürmt die Yamaha in die Zielgerade hinein, Hälserecken, und? 1,34,3 Minuten zeigt die Stoppuhr. Gleichauf mit der Kawasaki. Trotz des brillanten Handlings, des stabilsten Chassis und dieser Rakete von Motor? Den Bremsen – auf der Landstraße stets Herr der Lage – fehlt ein wenig der rennmäßige Biss. Und sogar Rennstreckenprofis wie Arne Tode brauchen etwas Eingewöhnung, um mit ihrer Neigung zum Kickback klarzukommen und den 600er für maximale Beschleunigung am Kurvenausgang stets bei passender Drehzahl zu halten.

Das war's. Die Stoppuhren sind verstaut, Reifen und Motoren abgekühlt. Was bleibt? Ein überraschender Sieger, die Erkenntnis, dass das Niveau bei den 600ern inzwischen enorm hoch ist und das Ergebnis auf der Rennstrecke noch nie so knapp war. Wie vorausgesagt, es wird eng.



MOTORRAD - TESTERGEBNIS

- 1 TRIUMPH** Was für ein Einstand. Ein überzeugendes Gesamtpaket, das durch die Bank für Begeisterung sorgt. Bis auf die Lastwechsel ohne Schwächen. Well done, Triumph.
- 2 SUZUKI** Die GSX-R pflegt nicht den radikalen Ansatz der R6, sie punktet mit Ausgewogenheit, fabelhaftem Fahrwerk, Top-Bremsen und exzellenter Anti-Hopping-Kupplung.
- 3 YAMAHA** Ein echter Hammer – konsequent nur die Rennstrecke im Blick. Dort punktet sie gewaltig. Was im Alltag genauso konsequent Punkte kostet.
- 4 HONDA** Der letztjährige Sieger rutscht auf Rang vier ab. Trotz des hervorragenden Fahrwerks, das in diesem hochkarätigen Feld die Schwächen des Motors nicht kompensieren kann.
- 5 KAWASAKI** Das bärige Triebwerk und die Bremsen sind die große Stärke der ZX-6R. Aber Chassis und Federerlemente können daran nicht anknüpfen. So reicht es nur zu Rang fünf.
- 6 DUCATI** Stabiles Gitterrohr-Chassis, drehmomentstarker Desmo-V2, das sind die Trümpfe der Ducati. Bei Spitzenleistung, Handling und Ergonomie hat sie aber inzwischen den Anschluss verloren.

	Maximale Punktzahl	Ducati	Honda	Kawasaki	Suzuki	Triumph	Yamaha
MOTOR							
Topspeed	30	23	25	26	24	23*	26
Beschleunigung	30	22	22	22	23	22	23
Durchzug	30	16	22	23	22	27	22
Ansprech-/Lastwechselverhalten	20	15	12	15	14	12	13
Leistungsentfaltung	30	23	21	24	22	25	19
Starten	10	6	8	8	9	9	7
Kupplung	10	6	7	7	8	8	6
Schaltung	20	16	17	16	18	16	15
Getriebeabstufung	10	8	9	8	9	9	9
Gesamtübersetzung	10	6	7	9	9	8	7
Summe	200	141	150	158	158	159	147
FAHRWERK							
Handlichkeit	30	22	26	25	26	27	28
Stabilität in Kurven	40	36	37	35	35	36	38
Lenkpräzision	30	26	28	25	26	27	30
Geradauslaufstabilität	30	28	27	25	28	27	27
Fahrwerksabstimmung solo	40	34	33	30	35	35	34
Fahrverhalten mit Sozjus	30	21	22	19	21	23	24
Summe	200	167	173	159	171	175	181
SICHERHEIT							
Bremsdosierung	30	26	27	27	26	26	25
Verzögerung/Betätigungskraft	30	24	26	25	25	25	24
Bremsen mit Sozjus/Fading	10	6	6	6	7	7	7
ABS/Verbundbremse	30	0	0	0	0	0	0
Schräglagenfreiheit	20	19	18	19	19	19	19
Bodenfreiheit	10	7	6	7	7	7	6
Lenkerschlagen/Shimmy	20	17	8	8	18	18	6
Bremsstabilität	10	7	7	6	8	8	7
Aufstellmoment beim Bremsen	10	4	5	5	6	6	7
Fern-/Abblendlicht	20	11	15	16	15	15	16
Sicht nach vorn/hinten	10	3	6	5	6	6	6
Summe	200	124	124	124	137	137	123
ALLTAG							
Ausstattung	30	15	19	16	17	13	16
Wartungsfreundlichkeit	10	4	4	5	4	3	3
Theoretische Reichweite	20	9	12	13	12	13	13
Zuladung	20	6	6	8	8	10	8
Handhabung	20	12	16	16	16	16	16
Summe	100	46	57	58	57	55	56
KOMFORT							
Sitzkomfort Fahrer	40	16	24	22	25	23	22
Sitzkomfort Sozjus	20	3	3	5	3	3	1
Windschutz	20	7	6	4	7	5	4
Laufruhe Motor/Antrieb	20	11	17	12	16	17	17
Summe	100	37	50	43	51	48	44
EIGENSCHAFTSWERTUNG	800	515	554	542	574	574	551
KOSTEN/UMWELT							
Garantie	30	15	15	15	15	15	15
Verarbeitung	20	11	16	15	14	15	17
Verbrauch (Landstraße)	30	14	15	17	16	15	16
Inspektionskosten	30	9	19	21	17	25	24
Unterhaltskosten	20	9	9	8	8	8	8
Abgaswerte	30	23	19	21	27	26	26
Preis-Leistungs-Verhältnis	40	12	19	19	20	21	18
Summe	200	93	112	116	117	125	124
GESAMTWERUNG	1000	608	666	658	691	699	675
PLATZIERUNG		6.	4.	5.	2.	1.	3.

MIT ENORMER Durchzugskraft präsentiert sich das Dreizylinder-Triebwerk der Triumph. Auch dank kurzer Übersetzung, was auf der anderen Seite Punkte beim Topspeed kostet. Die Leistungsentfaltung der Kawasaki ist für eine 600er vorbildlich, ihre samtige Gasannahme eine echte Wohltat. Schwer zu schleppen hat der an sich drehfreudige und kräftige Ducati-V2 am hohen Gewicht der 749 S und der viel zu langen Übersetzung. Ein Jammer angesichts des üppigen Drehmoments. Davon kann die Yamaha nur träumen. Sie lebt von den Drehzahlen, was anstrengend ist.

GLEICH IN DREI WICHTIGEN Fahrwerkskriterien gibt es Bestnoten für die Yamaha. Obwohl das Niveau in diesem Testfeld bei Handling, Stabilität und Lenkpräzision enorm hoch ist, setzt die R6 überall noch eins drauf. Angesichts dieser wieselflinken Truppe hinkt nur die Ducati bei der Handlichkeit deutlich hinterher.

DIE BREMSEN sind ein durchweg erfreuliches Kapitel. Radialbremszangen und hochwertige Bremskomponenten machen es möglich – mit leichten Vorteilen für die tadellos dosierbaren, standfesten Honda-Stopper. Weniger erfreulich das Thema Lenkerschlagen. Nur Ducati, Suzuki und Triumph tragen einen Lenkungsdämpfer und sind frei von diesem Übel, während die anderen drei auf Holperstrecken zum Teil heftig mit dem Lenker austellen können. Die Ducati plagt dagegen ein kräftiges Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage. Hervorragend die Lichtausbeute bei ZX-6R und R6. Über die Rückspiegel der 749 S hüllen wir besser das Tuch des Schweigens.

DER ALLTAG ist nicht die Domäne der Ducati, während die Honda mit guter Ausstattung, Kawasaki, Triumph und Yamaha mit ordentlicher Reichweite und hoher Zuladung punkten. Noch mehr Gewicht darf nur der Triumph-Reiter aufsatteln. Der muss auf Wegfahrsperrung oder umfangreiches Bordwerkzeug verzichten.

GEGENÜBER Ihrer Vorgängerin bietet die Suzuki nun ein äußerst entspanntes Arrangement aus gut gekröpften Lenkern, straffem Sitzpolster und ausreichend tief angebrachten sowie verstellbaren Rasten. Die Ducati indessen spannt ihren Fahrer zu stark über den langen Tank. Nichts zu lachen haben Beifahrer, schon gar nicht auf der Yamaha.

WER HÄTTE GEDACHT, dass das Motorrad mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis aus Europa kommt? Die Triumph liegt im Preis gleichauf mit Kawa, Honda und Suzuki. Dazu punktet sie mit den niedrigsten Inspektionskosten, während Ducati-Besitzer hier die Brieftasche ganz weit aufmachen dürfen. Erfreulich, dass diesmal keine Säuer bei der Vergleichsfahrt dabei waren. Die neuen Motoren von Suzuki, Triumph und Yamaha glänzen mit den besten Abgaswerten bei gleichzeitig moderatem Verbrauch.

*Bewertungsgrundlage 251 km/h (siehe Top-Test MOTORRAD 5/2006)