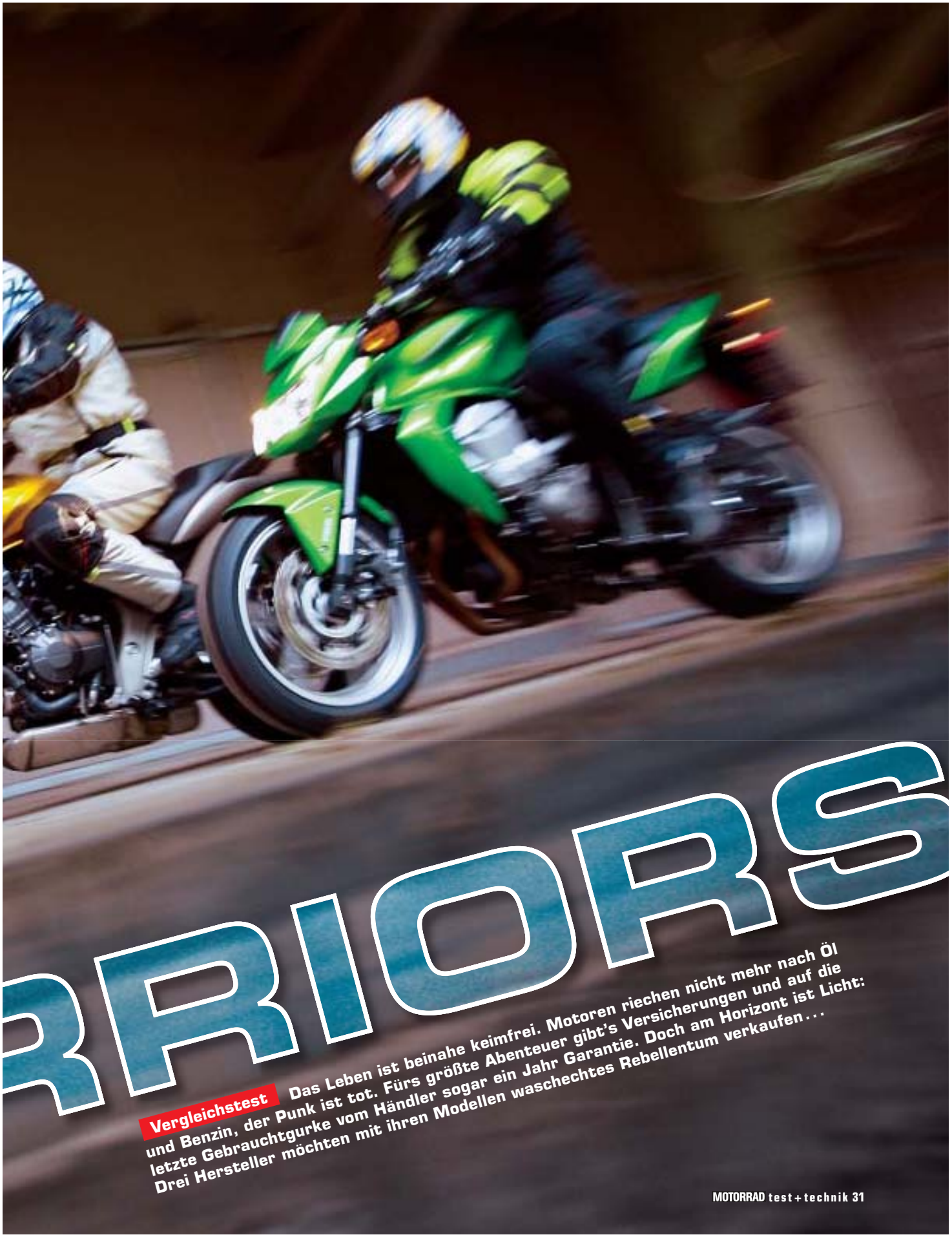
Honda Hornet 600 (ABS)
Kawasaki Z 750 (ABS)
Triumph Street Triple

WEEKEND WAR



RRIORS

Vergleichstest **Das Leben ist beinahe keimfrei. Motoren riechen nicht mehr nach Öl und Benzin, der Punk ist tot. Fürs größte Abenteuer gibt's Versicherungen und auf die letzte Gebrauchtgurke vom Händler sogar ein Jahr Garantie. Doch am Horizont ist Licht: Drei Hersteller möchten mit ihren Modellen waschechtes Rebellentum verkaufen...**

WEEKEND WARRIOR

Von Rolf Henniges;
Fotos: Jörg Künstle, Hersteller

Freitagmittag: raus aus den Klamotten – es kann nicht schnell genug gehen. Keine Zeit, sie zu ordnen. Rein in den Dress, der nach Thrill riecht. Nach Schweiß, Benzin und Schräglage. Und danach, wenigstens ein paar Stunden der Woche, nur sich selbst gehören.

14.00 Uhr, noch sieben Stunden bis Sonnenuntergang. Die beiden besten Kumpel warten bereits im Hof. Die Motorräder aus der Garage ziehen, aufreihen. Nun stehen sie zum ersten Mal beieinander: Honda Hornet 600 ABS, Kawasaki Z 750 ABS und die brandneue Triumph Street Triple – Maschinen für Menschen, denen der Kaffee nicht genug Koffein haben kann, die sich nicht mit reichlich Kubik aufwerten müssen.

Denn Hubraumgiganten sind sie alle drei nicht. Die vierzylindrige Honda markiert mit ihren 599 cm³ die untere Grenze. Triumphs Street Triple liegt mit 675 cm³ exakt in der goldenen Hubraummitte, und Kawasakis Z bildet mit 748 Kubik die Obergrenze. Und welche hat das beste Konzept oder die ideale Hubraumgröße? Helme auf, starten. Die Leerlaufdrehzahl der Hornet schnellt im kalten Zustand hoch bis 2500/min. Da knallt's schon mal, wenn der erste Gang in seine Verzahnung springt. Die Kawa spotzt auf den ersten Metern, mag das Gas nicht recht annehmen, nach einem halben Kilometer Fahrt ist der Schluckauf verschwunden. Und die Triple? Faucht nicht nur schaurigschön ab Knopfdruck, sondern hängt auch

Drei Interpretationen zum Thema Auspuff und Soziuskomfort: Beides hat Honda gut durchdacht. Denn der Schalldämpfer sitzt schwerpunktmäßig günstig und ist sehr kompakt. Zudem bietet die Hornet den besten Beifahrerkomfort, offeriert sogar Haltegriffe. Die hauchdünn gepolsterte Kawa-Sitzbank ist nur optisch gelungen, die der Triumph auch nicht mehr als ein Gäste-Notsitz

von der ersten Sekunde an direkt am Gas. Los geht's. Mit Schmackes geht's vom Hinterhof hinaus ins Wochenend-Gestocher der Großstadt.

Hoppla, was ist das? Stand etwa ein Mountainbike bei der Entwicklung der Street Triple Pate? Die vollgetankt 190 Kilogramm leichte Triumph realisiert Richtungsänderungen schon durch sanftesten Schenkeldruck oder zartes Lenkerzupfen. Und gaukelt dem Fahrer ständig vor, die verstopfte Straße sei ein Blechdosen-Pylonenparcours, den es zu umzirkeln gilt, bis die Pole an der Ampel erreicht ist. Das Manko dabei: Der Lenkeinschlag ist im Vergleich zur Konkurrenz sehr klein. Etwas, das besonders auffällt, wenn man von der Honda umsteigt – die 207 Kilogramm schwere Hornet lässt sich gefühlsmäßig auf einem Kanaldeckel wenden. Und wuselt beinahe ebenso leichtfüßig durch den Blechparcours. Großer Unterschied zur Triple: Sie spannt ihren Fahrer weiter vor – ihr Tank ist länger, und der Lenker liegt nicht so lässig sportlich in den Händen wie der der Triumph. Schlusslicht beim Lückenspringen ist die 232 Kilogramm schwere Z 750. Sie platziert ihren Fahrer eher auf als in der Maschine, integriert ihn bei weitem nicht so wie die Street Triple. Insgesamt reagiert die Hubraumstärkste des Vergleichs im innerstädtischen Slalom immer eine Spur träger als die beiden Konkurrenten.

Obligatorischer Stopp an der letzten Kaffee-Tränke vor der Hausstrecke. Aus dem Radio wehen die Toten Hosen, an der Wand prangt ein Bild von James Dean. Gefühle wie drei Wochen Urlaub. Kaffee

schlucken, Gang rein, Brause auf! Am Ende der Kiosk-Geraden wartet ein Rechtsknick. Schauen wir mal, wer sein Vorderrad hier als Erster reindrückt. Ruck, zuck stehen 100 km/h auf dem Tacho. Bei der Street Triple und der Z 750 nach 3,7 Sekunden. Die Honda ist zwei Zehntel schneller und biegt als Erste ein. Doch was sind zwei Zehntel? Sie entsprechen bei dieser Beschleunigung auf der Wegstrecke gerade mal zwei Metern. Wer das Leben als Rennen sieht, holt die auf der Bremse lässig wieder rein.

Weitaus wichtiger als Sekundenbruchteile ist der Fun, den die Motoren rüberbringen. Auf dem Papier sind die drei dicht beieinander: 104 PS drückt die Triumph, 103 die Kawa und 100 PS die Honda. Sollte die alte Regel, nach der Hubraum durch nichts zu ersetzen ist, hier gelten, dann ist die Reihenfolge eigentlich klar. Doch Theorie ist immer nur gut, wenn sie sich durch Praxis nicht widerlegen lässt.

Aber das tut sie in diesem Fall. Trotz nahezu identischer Leistung fährt eine Maschine den anderen auf und davon: Gegen den Dreizylinder der Street Triple ist kein Kraut gewachsen. Egal, ob es ums Beschleunigen am Kurvenscheitelpunkt geht oder man sich nur mal schnell von einer Kehre zur nächsten zoomen will, egal, ob im Drehzahlkeller oder auf dem Drehzahlgipfel – die Triple befolgt Gasbefehle praktisch eins zu eins. In diesem Zusammenhang sprechen japanische Techniker gern von „throttle response." Einem Begriff, den sie zumeist so aussprechen, dass deutsche Zuhörer oft mit hintersinnigem Schmunzeln in sich versinken. Gemeint ist das Ansprechverhalten, die Reaktion des Motors auf Drehungen am Gasgriff. Die ist bei dem Dreizylinder so aggressiv, so direkt, dass man sich unwillkürlich an die guten alten Vergaser mit Beschleunigerpumpe erinnert. Spontan reißt der Triple an der Kette, dreht sofort frei und gierig, bis der Begrenzer dem munteren Treiben bei 12 500/min ein Ende setzt. Klasse. Begeisternd. Bezaubernd. Der Zauber überträgt sich auf den Beifahrer jedoch nur bedingt. Vor allem, wenn

Scheinwerfer, wie sie unterschiedlicher nicht sein könnten. Leider gilt dies auch für die Lichtausbeute. Denn die großen Doppelscheinwerfer der Triumph leuchten die Fahrbahn lange nicht so gut aus wie die der Honda. Was soll's, könnte man jetzt als Rebell meinen, ich fahre eh' nur bei Nacht. Und dann dem Mond hinterher. Schon okay. Trotzdem: Honda beweist, dass Design und Funktion durchaus cool verschmelzen können

KEND WARRIORS

man grobmotorisch durch Kurven stochert, den Gashahn immer wieder aufreißt und zudreht, nerven die Lastwechselreaktionen und gehen höchstens als klassisches Bauch- und Armmuskeltraining für den Passagier durch.

Das können die beiden Vierzylinder besser. Im Gegensatz zu Triumph, die ihren Streetfighter lediglich über eine Seilzug betätigte Drosselklappe füttern, verwenden die Japaner ein Doppeldrosselklappen-System, bei dem die erste per Seilzug, die zweite elektronisch über einen Stellmotor nachgeregelt wird. Resultat: sehr weiche Gasannahme. Das ist klasse. Und passt optimal zu Tourenbikes. Doch stopp! Schnitt. Wie war das noch gleich

Fighter-Psychogramm

An dieser Stelle muss eindringlich vor der Triumph gewarnt werden. Dieses Bike ist wie eine starke Droge, von der man nicht mehr loskommt. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind plötzlich nicht mehr erkennbar, man erliegt dem Zwang, Wheelie fahren zu müssen, und fühlt sich selbst auf einem kurzen Einkaufstrip wie auf der Supermoto-Strecke. Selten war ein Krad so reduziert auf Motor, Räder und Fahrwerk wie die kleine Triple. Gegenanzeigen: ständig gute Laune, Selbstüberschätzung und Verlust des Pflichtbewusstseins.

Es ist toll, einen Lebenspartner zu haben, der einerseits Model ist, auf der anderen Seite auch gut kochen kann und sich als der perfekte Unterhalter outet. Falls Sie so etwas in der Streetfighter-Szene suchen: Honda Hornet. Sie zickt nicht herum, ist reisetauglich, genügsam, braucht kein Make-up, um gut auszusehen und funktioniert auf Knopfdruck. Die Hornet ist alles in einer Person: Mutter, Seelsorgerin und beste Freundin. Nur: So verführerisch wie die Triumph Street Triple ist sie nicht.

Die Kawasaki wäre für die Loveparade geradezu prädestiniert. Provozierend herausgeputzt, aber im Grunde doch bodenständig. Um bei diesem Bild zu bleiben: Während die Street Triple nur mit Bodypainting versehen, völlig ekstatisch auf dem Wagen ravt, steht die Z 750 in dritter Reihe mit buntem Hut und freiem Oberkörper. Das Gute: Sie ist zumindest dabei. Und nach dem Motto: Dabei sein ist alles, macht man mit dem Kauf einer Z nichts falsch. Trotzdem: Wer möchte bei dieser Veranstaltung nicht oben auf dem Wagen stehen?

Britisch bissig: kein unnötiger Plastikfirlefanz, freier Blick auf den Motor, klare Proportionen

Sehr kompakt: Motor und Auspuffanlage sind wie miteinander verschmolzen

Vom Reißbrett anscheinend direkt auf die Straße: Spitze Konturen dominieren und wirken dynamisch

mit dem keimfreien Leben? Genau! Schlafen ist out, Action gefragt. Stellen wir uns das Wochenende als einen atemraubenden Kung-Fu-Kampf vor. Zack, klatsch, das saß. Die Street Triple schlägt so schnell wie Bruce Lee. Hornet und Z 750 bewegen sich wie im Zeitraffer, weshalb sich jeder Schlag erahnen lässt. So gewinnt man keinen Streetfight. Okay, okay, kommen wir zurück ins echte Leben.

In der Fun-Wertung liegt der Honda-Vierzylinder trotz Hubraummanko an zweiter Stelle. Denn auch er hängt im Vergleich zur Kawa recht direkt am Gas und dreht wunderbar leicht bis 10300/min. Allerdings nerven zwischen 5000 bis 8500 Touren feine Vibrationen, besonders bei Konstantfahrt. Enttäuschend ist das größte Triebwerk des Vergleichs. Zwar läuft die Z 750 samtig, der Leistungseinsatz allerdings erfolgt weit weniger spontan. Und richtig wegfahren kann sie der neuen Meisterin unter den Streetfigthern auch nicht. Aufgrund ihrer langen Übersetzung presst die Z 750 bei gleicher Geschwindigkeit gleich viel PS ans Hinterrad wie Street Triple. Und die ist unglaubliche 42 Kilogramm leichter!

Warum immer reden? Vieles erklärt sich unter Freunden auch durch Schweigen. Während Zigaretten glühen, Motoren tickern und sich freie Oberarme im Gras abstützen, senkt sich die Sonne gen Horizont. Zeit umzukehren. Zielpunkt Bikertreff. Die Rückfahrt erfolgt durch einen Kurvendschungel, durch den sich die Bikes ihren Idealinien-Pfad schlagen müssen.

Hier dominiert ebenfalls klar die Triumph. Der Fahrer verzahnt sich praktisch mit ihrer schmalen Taille, sitzt so dicht am Lenkkopf – das Bike wird zum Körperteil. Kaum ein Motorrad lässt sich derart zielgenau, direkt und lässig lenken wie die Triple. Das Zusammenspiel von potentem Antrieb, handlichem Fahrwerk und lässig zielgenauem Lenken kann unter Umständen süchtig machen. Einlenken, durchflutschen, aufrichten – angasen – ein graziler, weicher Bewegungsablauf wie exzessiv ausgetragener Tango. Und die Bremsen? Standfest, bestens dosierbar, guter Druckpunkt – bis auf ein nicht lieferbares ABS wird diesbezüglich nichts vermisst. Das Fahrwerk? Die Gabelabstimmung ist ein sehr guter Kompromiss. Komfortabel, aber dennoch straff genug, um sportliches Fahren zu ermöglichen. Lediglich das soft abgestimmte Federbein ist im Zweipersonenbetrieb überfordert.

DATEN

TRIUMPH STREET TRIPLE

Motor
Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 44 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 402 W, Batterie 12 V/7 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
78,0 kW (106 PS) bei 11700/min
Max. Drehmoment 68 Nm bei 9200/min

Fahrwerk
Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 308 mm, Doppelkolben-Schwimmsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Einkolben-Schwimmsattel.

Alu-Gussräder	3.50 x 17; 5.50 x 17
Reifen	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test	Dunlop Qualifier

Maße und Gewichte
Radstand 1395 mm, Lenkkopfwinkel 65,7 Grad, Nachlauf 95 mm, Federweg v/h 120/126 mm, Sitzhöhe* 825 mm, Gewicht vollgetankt* 190 kg, Zuladung* 191 kg, Tankinhalt 17,4 Liter.

Garantie	zwei Jahre
Service-Intervalle	alle 10000 km
Farben	Grün, Weiß, Schwarz
Leistungsvarianten	25 kW (34 PS) 72 kW (98 PS)
Preis	7360 Euro
Preis Testmotorrad* **	7549 Euro
Nebenkosten	250 Euro

HONDA HORNET 600

Motor
Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 36 mm, geregelter Katalysator, 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
75,0 kW (102 PS) bei 12000/min
Max. Drehmoment 64 Nm bei 10500/min

Fahrwerk
Zentralrohrrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 296 mm, Dreikolben-Schwimmsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Einkolben-Schwimmsattel, ABS.

Alu-Gussräder	3.50 x 17; 5.50 x 17
Reifen	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test	Bridgestone BT 012 „J“

Maße und Gewichte
Radstand 1435 mm, Lenkkopfwinkel 65,0 Grad, Nachlauf 99 mm, Federweg v/h 120/128 mm, Sitzhöhe* 800 mm, Gewicht vollgetankt* 207 kg, Zuladung* 188 kg, Tankinhalt 19,0 Liter.

Garantie	zwei Jahre
Service-Intervalle	alle 6000 km
Farben	Schwarz, Gelb, Blau, Rot
Preis	7490 Euro
Preis Testmotorrad**	8190 Euro
Nebenkosten	170 Euro

KAWASAKI Z 750

Motor
Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 32 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 336 W, Batterie 12 V/8 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Bohrung x Hub	68,4 x 50,9 mm
Hubraum	748 cm³
Verdichtungsverhältnis	11,3:1

Nennleistung
77,7 kW (106 PS) bei 10500/min
Max. Drehmoment 78 Nm bei 8300/min

Fahrwerk
Brückenrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Stahl, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Doppelkolben-Schwimmsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 250 mm, Einkolben-Schwimmsattel, ABS.

Alu-Gussräder	3.50 x 17; 5.50 x 17
Reifen	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test	Dunlop Qualifier „PTL“, „NK“

Maße und Gewichte
Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 65,5 Grad, Nachlauf 103 mm, Federweg v/h 120/125 mm, Sitzhöhe* 810 mm, Gewicht vollgetankt* 232 kg, Zuladung* 178 kg, Tankinhalt 18,5 Liter.

Garantie	zwei Jahre
Service-Intervalle	alle 6000 km
Farben	Grün, Schwarz, Silber
Leistungsvarianten	25 kW (34 PS) 72 kW (98 PS)
Preis	7895 Euro
Nebenkosten	180 Euro

*MOTORRAD-Messungen; **Aufpreis ABS (700 Euro); ***mit Cockpitverkleidung 189 Euro

Die goldene Mitte: 675 scheint das Maß der Dinge zu sein. Triumphs Dreizylinder kommt mächtig aus dem Keller, dreht gierig, setzt Gasbefehle praktisch verzögerungsfrei in Vortrieb um und hört sich auch noch gut an. So soll ein Motor sein. Da müssen sich Honda und Kawasaki für ihre Reihenvierzylinder noch was einfallen lassen, denn Hauptprotagonist Triple stempelt sie zu echten Laiendarstellern

WEEKEND WARRIORS

Wie schon beim Motor belegt die Honda auch beim Kurventanz den zweiten Platz. Sie feuert ebenfalls zielgenau durch Kehren, lässt sich jedoch nicht so lässig und direkt lenken wie die Triumph. Das offenbart sich bereits bei der ersten Sitzprobe – man sitzt inaktiver. Obwohl Gabel und Federbein nicht so feinfühlig arbeiten wie bei früheren Testmaschinen, hinterlässt die Federung der Hornet einen guten, ausgewogenen Eindruck und verkraftet auch sportliches Fahren oder den Trip zu zweit. Besonderes Vertrauen schafft das ABS. Es regelt sehr feinfühlig, die Bremse ist trotz nicht klar definiertem Druckpunkt sehr gut dosierbar und einsteigergerecht.

Was muss man jetzt über die Kawa denken? Abgeschlagen hinkt sie der starken Konkurrenz hinterher. Ist für sich genommen gleichwohl immer noch ein dynamisches Bike. Allerdings ist das Feedback vom Vorderrad lange nicht so gut wie bei den beiden anderen. Fahrwerksseitig geriet die Z eine Nuance zu straff, das Federbein hoppelt über aufeinanderfolgende Bodenwellen. Außerdem lassen sich ihre Bremsen mit dem gröber regelnden ABS nicht so wunderbar dosieren wie die der Honda.

Und an der Ideallinie schrammt die Kawa stets leicht vorbei, was möglicherweise daran liegt, dass die montierten Dunlop Qualifier nicht so gut mit ihrer Fahrwerksauslegung harmonieren wie beispielsweise auf der Triumph. Trotzdem wird die Grüne mit Sicherheit auf der Hausstrecke nicht aus den Rückspiegeln der Honda oder Triumph verschwinden. Dazu sind die Unterschiede nicht gravierend genug. Nur erlebt der Z-Pilot dieselbe Strecke wie im Nebel, während der Fahrer der Street Triple einen kristallklaren Tag hat. Oder anders ausgedrückt: Während vorn vor sich hingepfiffen wird, muss hinten geschuftet werden.

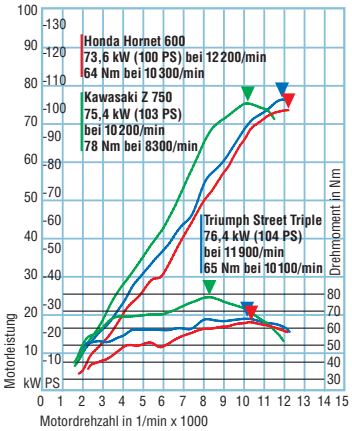
Motorradtreff, glutroter Himmel, 21.45 Uhr. Drei Freunde biegen auf den überfüllten Parkplatz. Was für intensive Stunden voller Dynamik, dominiert durch den Tanz mit der Schräglage und der Wucht vom Beschleunigen und Bremsen. So schön kann Zeit zerrinnen. Plötzlich steht da ein Klappbehelmter und nörgelt: nette Optik, die drei. Aber der Windschutz ein Witz, keine richtige Sitzbank, auf der man Stunden zubringen möchte, keine Heizgriffe, ja nicht mal eine Gepäckbrücke. Drei Freunde drehen sich um, denken unisono: Diese Features hätten den heutigen Spaß auch nicht größer gemacht. Aber so ist die Welt nun mal. Keimfrei soll sie für viele sein, sicher und praktisch. Wie gut, dass diese drei Pulsbeschleuniger ein Lebensgefühl im Jetzt vermitteln und Tage heraufbeschwören, in denen die Luft noch nach Abenteuer roch, man nie wusste, was morgen passiert. Das gilt vor allem für die neue Street Triple.

MOTORRAD-MESSUNGEN

		Honda Hornet 600	Kawasaki Z 750	Triumph Street Triple
Fahrleistungen				
Höchstgeschwindigkeit*	km/h	230	230	216
Beschleunigung				
0–100 km/h	sek	3,5	3,7	3,7
0–140 km/h	sek	6,0	6,1	6,1
0–200 km/h	sek	15,2	14,3	13,8
Durchzug				
60–100 km/h	sek	4,9	4,4	3,9
100–140 km/h	sek	5,3	4,9	4,5
140–180 km/h	sek	5,9	5,8	5,8
Tachometerabweichung				
Effektiv (Anzeige 50 /100)	km/h	48/98	48/95	48/97
Kraftstoffverbrauch				
Kraftstoff		Normal	Super	Super
bei 130 km/h	Liter/100 km	6,7	5,5	5,3
Landstraße	Liter/100 km	4,7	4,9	5,0
Theoretische Reichweite				
Landstraße	km	404	378	348

*Herstellerangabe

LEISTUNGSDIAGRAMM[1]



Von den Werten her müsste die Kawa das Feld dominieren. Doch 42 Kilogramm Mehrgewicht gegenüber der Triumph, die leicht verzögerte, weiche Gasannahme plus die lange Übersetzung relativieren ihre Power wieder. Lob an alle drei Hersteller: Sowohl Leistungs- wie auch Drehmomententfaltung sind sehr homogen und bestens gelungen.

[1]Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5 %

MOTORRAD-TESTERGEBNIS

1 HONDA HORNET 600 Bessere Alltagstauglichkeit und das ABS bescheren der Hornisse einen hauchdünnen Vorsprung. Fahrdynamisch hingegen macht sie gegen die Street Triple kaum einen Stich.

2 TRIUMPH STREET TRIPLE Rebell yeah! Ein Motorrad, von dem man einfach nicht genug bekommt. Die kleine Triple hat Suchtpotenzial und wirkt bei Profis wie Anfängern gleichermaßen. Verrückt!

3 KAWASAKI Z 750 Kein schlechtes Bike. Doch der Motor ist zu zahm, das Kampfgewicht zu hoch und das Handling nicht so easy wie bei der Konkurrenz. Bitte etwas mehr von dem, was die Optik verspricht.

MOTORRAD-PUNKTEWERTUNG

		Maximale Punktzahl	Honda Hornet 600	Kawasaki Z 750	Triumph Street Triple
MOTOR	Durchzug	40	23	26	29
	Beschleunigung	40	26	26	26
	Topspeed	30	19	19	18
	Motorcharakteristik	30	18	18	22
	Ansprechverhalten	20	14	13	16
	Lastwechselverhalten	20	13	14	10
	Laufruhe	20	13	16	15
	Kupplung	10	8	7	9
	Schaltung	20	14	12	13
	Getriebeabstufung	10	8	7	10
	Starten	10	7	7	9
	Summe	250	163	165	177
FAHRWERK	Handlichkeit	40	28	24	32
	Stabilität in Kurven	40	29	27	29
	Lenkverhalten	40	30	25	32
	Rückmeldung	10	7	6	8
	Schräglagenfreiheit	20	15	17	19
	Geradeauslaufstabilität	20	15	14	14
	Fahrwerksabstimmung vorn	20	13	12	13
	Fahrwerksabstimmung hinten	20	12	11	10
	Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	1	4	1
	Federungskomfort	10	4	5	6
	Fahrverhalten mit Sozius	20	12	12	9
	Summe	250	166	157	173
ALLTAG	Ergonomie Fahrer	40	30	26	28
	Ergonomie Sozius	20	13	8	10
	Windschutz	20	0	1	2
	Sicht	20	13	11	13
	Licht	20	15	13	12
	Ausstattung	30	10	11	9
	Handhabung/Wartung	30	18	17	18
	Gepäckunterbringung	10	2	3	2
	Zuladung	10	5	4	5
	Reichweite	30	26	24	21
	Verarbeitung	20	14	13	14
	Summe	250	146	131	134
SICHERHEIT	Bremswirkung	40	28	26	30
	Bremsdosierung	30	24	19	24
	Bremsen mit Sozius/Fading	20	14	14	13
	Aufstellmoment beim Bremsen	10	5	4	5
	ABS-Funktion	20	13	11	0
	Lenkerschlagen	20	13	14	14
	Bodenfreiheit	10	7	8	7
	Summe	150	104	96	93
KOSTEN	Garantie	30	15	15	15
	Verbrauch (Landstraße)	30	21	20	19
	Inspektionskosten	20	12	11	16
	Unterhaltskosten	20	10	9	9
	Summe	100	58	55	59
GESAMTWERTUNG		1000	637	604	636
PLATZIERUNG			1.	3.	2.
PREIS-LEISTUNGS-NOTE		Bestnote 1,0	1,3	1,7	1,2

KATZE IM SACK: Triumphs Dreizylinder lässt der vierzylindrigen Konkurrenz kaum eine Chance. Er ist optimal übersetzt, blendend abgestimmt, läuft sehr ruhig und leistet sich keinen Patzer. Kehrseite des digitalen Ansprechverhaltens: Wer mit der Triple nicht rund fährt, den nerven harsche Lastwechsel. Kawasakis Vierzylinder glänzt durch samtige Laufruhe, ist aber zu lang übersetzt und geht zu zaghaft ans Gas. Auch die Kupplung könnte präziser arbeiten – hier ist der Druckpunkt nicht so exakt wie beispielsweise bei der Triumph –, und die Kaltlaufeigenschaften gilt es ebenfalls zu verbessern. Hondas Vierzylinder dreht zwar wunderbar leicht, kaschiert das Hubraumdefizit sehr gut und schaltet sich zudem am besten – kleine Schaltwege, exakte Rastung. Doch es fehlt ihm einfach Punch.

SIEGER MOTOR: TRIUMPH

FAST WIE EINE FEDER lässt sich die britische Kurvenräuberin führen. Das Feedback vom Vorderrad ist wunderbar, das Lenkverhalten superb, die Schräglagenfreiheit mehr als ausreichend. Lediglich hinten ist die Abstimmung zu weich geraten. Trotzdem liegt die Triple stabil in den Kurven – im Solobetrieb. Mit einem Beifahrer ist das Federbein nämlich schnell überfordert. Den besten Mix aus Komfort und Straffheit bietet die Hornet. Ihre Fahrwerksabstimmung ist am ausgewogensten, die Federelemente dürften jedoch ein wenig sensibler ansprechen. Trotz vielerlei Einstellmöglichkeiten ist das Fahrwerk der Kawasaki tendenziell zu hart abgestimmt. Vor allem das Federbein funktioniert erst im Zweipersonenbetrieb gut.

SIEGER FAHRWERK: TRIUMPH

HARTE SACHE: Sowohl Kawasaki als auch Triumph verkaufen ihren Kunden ein hammerhartes Sitzbrötchen ohne jeglichen Komfort. Dieses Kriterium fließt bei der Punktewertung unter Ergonomie mit ein und führt zur Abwertung – rein ergonomisch gesehen sitzen die Fahrer auf der Street Triple am besten. Hier passt fast alles: Lenkerbreite und -kröpfung, Abstand zwischen Sitzbank, Lenker und Fußrasten. Beifahrer dagegen fluchen über die schmale, kurze Sitzbank und ebenfalls über den wenig gepolsterten Sozius-Wohnbereich der Kawasaki. In puncto Windschutz brachte der kleine Windabweiser der Triumph zwar keine überragenden Ergebnisse, optisch wertet er die Maschine jedoch auf. Bei der Handhabung bekommt die sehr leichte Triple Punktabzug für ihren geringen Lenkeinschlag.

SIEGER ALLTAG: HONDA

KINDERLEICHTES BREMSEN ermöglicht die Honda. Ihr ABS regelt supersanft, die Betätigungskraft am Handhebel ist sehr gering und die Dosierbarkeit super. Das ABS der Kawasaki arbeitet etwas gröber, die Betätigungskraft ist höher, der Druckpunkt teigiger – hier könnte die Japanerin durchaus noch Feintuning vertragen. Triumph bietet gar kein ABS an. Dafür ist die Dosierbarkeit der Stopper hervorragend und die Wirkung sehr gut. Wenn sie jetzt auch noch ein ABS bekäme…

SIEGER SICHERHEIT: HONDA

KEIN ALLZU GROSSER UNTERSCHIED beim Verbrauch: Auf der Landstraße begnügen sich alle mit rund fünf Litern auf 100 Kilometer. Bei konstant 130 genehmigt sich die Honda gut einen Liter mehr (6,7) als die Konkurrenz.

SIEGER KOSTEN: HONDA UND TRIUMPH

SIEGER PREIS-LEISTUNG: TRIUMPH

Ein Motorrad, das fahrdynamisch kaum Wünsche offen lässt, sich gesittet im Alltag benimmt, echtes Rebellentum vermittelt, insgeheimer Testsieger wird und dabei unschlagbar günstig ist: Warum mussten wir so lange darauf warten?