Vergleichstest Mittelklasse-Bikes

REIZ IS

Brot und Butter in der Mittelklasse? Das war einmal. Erst recht, seit die Triumph Street Triple das 600er-Establishment mit einem radikalen und kompromisslosen Konzept zusätzlich reizt: leichter, aggressiver und extremer.

SUZUKI GSR 600
TRIUMPH STREET TRIPLE
YAMAHA FZ6 FAZER S2

ST GEIL

DIE INFOZENTRALEN

Im Blickpunkt: Dass die Drehzahlmesser die Optik dominieren, ist bei den drehfreudigen Motoren nicht verwunderlich. Und dass der rote Bereich erst ab 13 000 respektive 14 000 Umdrehungen beginnt, schindet sicherlich auch Eindruck. Suzuki (links) und Triumph (Mitte) bieten sogar eine Ganganzeige. Der Dreh-zahlmesser der Yamaha FZ6 Fazer S2 (rechts) ist viel besser ablesbar als derjenige der Basis-FZ6

Von Peter Mayer; Fotos: Jörg Künstle

Das Timing passte. Die Triumph Street Triple betrat die Bühne erst, als das Interesse an all den Neuheiten der Saison 2007 ein wenig abgeebbt war. An den neuen R-Einsen, Ducati 1098, den bayerischen, österreichischen und italienischen Super-, Hyper- und Megamotos oder der neuen großen Bandit. Selbstbewusst trat sie dann ins Scheinwerferlicht, so als wollte sie sagen: Herschauen, Leute, Mittelklasse bedeutet nicht nur Brot-und-Butter-Bikes. Es geht auch leichter, aggressiver, extremer.

Und doch: Unvorbereitet trifft die Britin die 600er-Liga nicht. Honda schickte für die Saison 2007 eine brandneue Hornet ins Gefecht, die der Street Triple im ersten Aufeinandertreffen (MOTORRAD 20/2007) gegenhielt und sie – wenn auch nur mit einem klitzekleinen Pünktchen Differenz – auf Platz zwei verwies. Immerhin: Die hubraumstärkere Z 750 von Kawasaki konnte der Triumph nicht das Wasser reichen.

Aber auf die Street Triple wartet noch mehr Konkurrenz. Suzuki verließ schon im vergangenen Jahr den Pfad der Tugend und stellte dem braven Mittelklasse-Bike Bandit 650 die im Styling viel radikalere, zudem 36 Kilogramm leichtere und 15 PS stärkere GSR 600 zur Seite. Wie wichtig Yamaha die Mittelklasse nimmt, zeigt sich daran, dass die FZ6-Familie nach der nackten FZ6, und der verkleideten FZ6 Fazer seit diesem Jahr noch um eine dritte Version, die FZ6 Fazer S2, erweitert wird. Hinter dem Kürzel verbergen sich einige Unterschiede zu den beiden Basismodellen. Einteilige Bremszangen aus der FZ1 ersetzen die verschraubten Pendants der FZ6, eine wertige Alu-Gussschwinge die Alu-Kastenschwinge und ein analoger Drehzahlmesser die schlecht ablesbare Digitalversion. Einen Hauptständer gibt's ebenfalls als Zugabe – das Ganze für moderate 400 Euro Aufpreis. Zudem wird die S2 als einzige FZ6 serienmäßig mit 98 PS – statt 78 PS bei den Basismodellen – ausgeliefert. Allerdings: Die S2 zeigt auch, dass Yamaha andere Prio-ritäten setzt. Der Lenker schwingt höher und weiter nach hinten, die Fußrasten sind zwei Zentimeter tiefer montiert. Gut für eine entspanntere Sitzposition, schlecht für ambitionierte Kurvenräuberei.

Doch genau dazu will die Street Triple ihre beiden Kolleginnen animieren. Reizt sie schon kurz nach dem Druck aufs Knöpfchen mit diesem metallisch-kehligen Sound. Uuaah, eiskalt läuft es den Rücken hinunter, unwillkürlich stellen sich die Nackenhaare auf und du spürst: Das ganz normale Leben, es wird sich auf diesem Motorrad wohl nie einstellen. Was die beiden Japanerinnen zunächst wenig beeindruckt. Sanft schnurren die Vierzylinder vor sich hin, als wären sie sich ihrer Sache sicher. Schließlich stammen diese Motoren in direkter Linie von den 600er-Supersport-Modellen der jeweiligen Hersteller ab. Zahmere Steuerzeiten, Änderungen an den Kanälen und Ventilen sowie ein angepasstes Motormanagement erzogen den Heizgeräten alltagstauglichere Manieren an.

Logisch, dass dabei die Spitzenleistung auf der Strecke bleibt. Von den 118 PS der GSX-R 600 konserviert die GSR noch gemessene 99. Der Antrieb der Fazer S2 rettet genau 100 PS vom 122 PS starken Treibsatz der YZF-R6. Nominell

DIE FAHRWERKE

Zurück zur Basis: Der Preisdruck unter den Mittelklasse-Bikes wirkt sich bei den Federelementen am deutlichsten aus. Nur bei der Suzuki lässt sich die Zugstufendämpfung am Federbein einstellen. Die Einstellung der Federbasis gelingt bei der Suzuki (links) und der Yamaha (Mitte) dank der Rastung kinderleicht, an der Triumph muss umständlich die Kontermutter gelöst und die Einstellmutter verdreht werden

Mehr, mehr, mehr: Die Street Triple ist süchtig nach Kurven – und das ist ansteckend

sind beide Maschinen allerdings für die versicherungsgünstigere 98-PS-Klasse homologiert. Im Gegensatz zur mit 106 PS angegebenen – und mit 104 PS gemessenen – Street Triple, die sich damit von der Potenz ihrer 119 PS starken supersportlichen Schwester, der Daytona 675, am meisten erhielt.

Was sie nicht nur in Sachen Spitzenleistung ausspielt. Der Hubraumvorteil von zwölf Prozent scheint vervierfacht, wenn die Engländerin antritt. So spontan, impulsiv und direkt hängt in dieser Klasse kein Motor am Gas. Der kleinste Dreh der rechten Hand, und der Dreizylinder faucht aggressiv, schiebt schon ab 2000/min vehement an, um bis zur Drehzahlgrenze von 12 500/min nicht mehr locker zu lassen. Beeindruckend, begeisternd, euphorisierend. So ruhig ihre Tonlage, so zurückhaltend setzt auch die Leistung der beiden Reihenvierer ein. Die der Yamaha sogar noch sachter als die der Suzuki. Zunächst. Mit 4000 Umdrehungen lässt es sich mit beiden im Stadtverkehr mitschwimmen, mit 6000 Touren unauffällig auf Landstraßen cruisen.

Erst wenn der Ausflug rasanter werden soll, wandelt sich das Bild. Dann treiben die supersportlichen Wurzeln der Vierzylinder wieder aus. Sprich: 7000/min müssen bei der GSR auf der Uhr stehen, noch mal 1000/min mehr braucht die Fazer für den Spurt – trotz ihres gegenüber der GSR längeren Hubs. Dann ist's bei beiden aber auch vorbei mit der Beschaulichkeit, brüllen die Vierer heiser und laut ihre Leistung hinaus. Und vor 13000/min (Suzuki) res-pektive 13300 (Yamaha) ist nicht Schluss. Wenn man will. Gut fühlt man sich bei der aufdringlichen Klangkulisse nicht. Zumal der Radau in den oberen Regionen objektiv betrachtet wenig hilft. Aus dem Stand hält die Triumph bis 140 km/h mit und schiebt sich bis 200 km/h sogar noch um eine knappe Sekunde an den bis aufs Zehntel identisch beschleunigenden Vierzylindern (siehe Seite 64) vorbei.

Letztlich sind solche Beschleunigungsorgien jedoch Makulatur, das wirkliche Leben draußen auf der Landstraße sieht anders aus. Was dort zählt, sind Durchzug, Federungskomfort, Handling, die Freude am Fahren eben. Und da kann weniger manchmal mehr sein. Weniger Gewicht beispielsweise. Was die vollgetankt 191 Kilogramm leichte Street Triple auf der Waage oder beim Rangieren in der Garage andeutet, spielt sie im Kurvengeschlängel voll aus. Wie ein Mofa lässt sich die Britin von einer Kurve in die nächste werfen, fällt beim geringsten Schenkeldruck in Schräglage, zieht messerscharf auf der eingeschlagenen Linie ihre Bahn. Chapeau, besser geht's kaum noch. Das Einzige, was der Street Triple die Spur verhageln kann, sind die deutlich spürbaren Lastwechselreaktionen des Antriebs, die am Scheitelpunkt enger Kurven nach der glättenden Kupplungshand oder dem korrigierenden Einsatz der Hinterradbremse rufen.

Etwas schwerfälliger, wenn in der insgesamt erfreulich agilen 600er-Riege dieses Adjektiv überhaupt gestattet ist, fühlen sich auf derartigem Terrain die beiden Vierzylinder an. Kein Wunder, trennen die Triumph selbst von der leichteren der beiden, der 212 Kilogramm schweren GSR, satte 22 Kilogramm. Deshalb lässt sich die Suzuki mit allem etwas mehr Zeit, vermittelt allein durch den bulligen Tank mit relativ breitem Knieschluss das Gefühl der Behäbigkeit. Was sich – vor allem, wenn der Fahrer die Agilität der Triumph nicht im direkten Vergleich erlebt – schnell relativiert. Dann nämlich blüht die Suzi mit jedem zusätzlichen Kilometer auf, zieht den Fahrer immer mehr in ihren Bann. Lässt sich zielgenau in die Kurven abwinkeln, folgt präzise der angepeilten Spur, zeigt sich in puncto Lastwechsel der Triumph klar überlegen. Störend beim forcierten Kurvenwedeln bleibt die gedrungene Sitzposition. Vor allem die weit nach vorn reichende Sitzbankkuhle schiebt den GSR-Treiber aufdringlich in Richtung Lenker. Die relativ hohen Fußrasten tun ein Übriges, um größere Piloten nach mehr Raum rufen zu lassen.

Den finden sie auf der 215 Kilogramm schweren Yamaha. Allein ihr nach oben gezogener Lenker und die tief angebrachten Fußrasten lassen die FZ6 nicht nur großzügig dimensioniert erscheinen, sondern unterscheiden sie in ihrer Ausrichtung von der Street Triple und der GSR 600 deutlich. Anstatt aggressiv über den Lenker gebeugt die Landstraße als Herausforderung anzusehen, thront der Fazer-Pilot entspannt über den Dingen. Was beileibe nicht heißt, dass die S2 in diesem Kreis als Touristin durchgeht. Der exzellente Federungskomfort animiert gerade auf Holperpisten zu erhöhte Schlagzahl, die wirksame Lenkerverkleidung macht es obendrein einfach, über lange Zeit die Konzentration zu halten. Dennoch: Die radikale Schärfe, mit der die Triumph und die Suzuki abbiegen, die definierte

Die Triumph im Blick: Flinkes Handling, quirliger Motor, gutes Fahrwerk – auch die Suzuki begeistert auf der Landstraße

Und es geht doch: Die Yamaha ist nett zum Fahrer und auch zum Begleitpersonal – keine Selbstverständlichkeit

DIE BREMSEN

Verzögerungstaktik: Beim Thema Antiblockiersystem muss die Triumph passen. Die Street Triple-Bremse (links) wird frühestens Ende 2008 mit einem ABS aufgewertet. Das ABS der Suzuki (Mitte) regelt fein, das der Yamaha (rechts) grob. Im Normalbetrieb bestechen die Bremsen der Triple und der Fazer, während die GSR-Stopper etwas stumpf wirken

UND SONST?

Ab jetzt ohne Druckstellen: Triumph (oben) rüstet die Street Triple mit einer besser gepolsterten Sitzbank nach. Mit spürbarem Erfolg. Einfach praktisch: Einen serienmäßigen Hauptständer bietet nur die Yamaha (Mitte). Schön gemacht: die Schwinge der Suzuki (unten)

Rückmeldung, die quasi unbegrenzte Schräglagenfreiheit, all das gibt die Fazer für diese ordentliche Portion Vernunft in ihrem Konzept dran.

Stichwort Vernunft. Dass bei Preisen von unter 8000 Euro die Hersteller scharf kalkuliert haben, ist verständlich. Anzumerken ist das den Dreien jedoch nur auf den zweiten Blick. So besitzt lediglich die Yamaha einen Hauptständer, einstellbare Kupplungshebel kennt keine des Trios. Der Motorölstand kann nur bei der Suzuki in einem Schauglas bequem kontrolliert werden, und allein bei der Triumph lässt sich der Luftdruck einfach über Winkelventile messen. Die Dämpfung lässt sich nur am Federbein der Suzuki einstellen – Diktat des Sparzwangs und deswegen akzeptabel. Auch weil ABS zur Serienausstattung gehört – mit Ausnahme der Street Triple. Für sie wird ein ABS frühestens Ende 2008 angeboten. Was sich die Engländerin momentan deshalb auch als dickes Manko ankreiden lassen muss. Auch wenn die Bremse an sich genau zum Charakter der Street Triple passt: Ein Finger am Hebel reicht für Gewaltbremsungen oder Stoppies. Prima.

Wobei sich auch die Bremsanlage der Suzuki in dieser Preisklasse sehen lassen kann. Ein feinfühliges und effektiv arbeitendes ABS mit einer im oberen Bereich aller ABS-Anlagen liegenden Verzögerung von 9,4 m/s² (MOTORRAD Top-Test 2/2006) rehabilitieren das im Normalbetrieb etwas stumpfe Ansprechen der Tokico-Stopper. Quasi spiegelbildlich verhält sich die Nissin-Anlage der Yamaha. Erstklassig im Ansprechverhalten und moderat in der Handkraft stellt diese Combo die in den FZ6-Basismodellen verbaute Variante deutlich in den Schatten. Lediglich im Extrembereich vermasselt das reichlich unsensibel regelnde ABS den rundum überzeugenden Auftritt.

Den liefert trotz besagter, äußerst eingeschränkter Einstellmöglichkeiten der Federelemente auch die Fahrwerks-Grundabstimmung der Spaßmobile. Natürlich, fürs ganz verschärfte Angasen tendiert das Setup aller drei zu sehr in Richtung Komfort, was das Leben diesseits der letzten Rille durchaus angenehmer macht. Und das ist richtig so. Nur radikale Spätbremser werden bei der Triumph und der Yamaha-Front nach mehr Härte rufen. Gelungen abgestimmt zeigt sich die Gabel und vor allem das Hinterteil der GSR 600, das kleine Wellen ebenso überzeugend wegsteckt wie scharfkantige Verwerfungen und wenigstens noch in der Zugstufendämpfung nachjustiert werden kann.

Einen Touch zu weich agiert das Triumph-Heck, das vor allem im Zweipersonenbetrieb mehr Druckstufendämpfung und eine härtere Feder vertragen könnte. Apropos Beifahrer: Eckenwetzer sind keine Familienkutschen. Glücklich wird die Sozia weder auf der Triumph noch auf der Suzuki, die beide mit wenig Platz und engem Kniewinkel Anpassungs- respektive Leidensfähigkeit fordern. Letztlich hält sich das Begleitpersonal auf Dauer nur auf der vergleichsweise geräumigen Yamaha gerne auf. Was übrigens wieder zum gesetzten Charakter der S2 passt. Unlogisch nur, dass gerade die Fazer – sowohl an der Gabel als auch beim Federbein – in

DATEN

SUZUKI GSR 600

Motor
Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 38 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
72,0 kW (98 PS) bei 12 000/min
Max. Drehmoment 65 Nm bei 9600/min

Fahrwerk
Brückenrahmen aus Aluminium, Telegabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Scheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Vierkolben-Festsättel, 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 014, hinten N, vorne SN

Maße und Gewichte
Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 64,8 Grad, Nachlauf 104 mm, Federweg v/h 130/134 mm, Sitzhöhe* 800 mm, Gewicht vollgetankt* 212 kg, Zuladung* 218 kg, Tankinhalt/Reserve 16,5/4,0 Liter.

Garantie	zwei Jahre
Service-Intervalle	alle 6000 km
Farben	Schwarz, Silber, Blau, Rot
Leistungsvariante	25 kW (34 PS)
Preis	7290 Euro
Nebenkosten	135 Euro

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 12V/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 11 700/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* 830 mm, Gewicht vollgetankt* 190 kg, Zuladung* 191 kg, Tankinhalt 17,4 Liter.

Garantie	zwei Jahre
Service-Intervalle	alle 10 000 km
Farben	Grün, Weiß, Schwarz
Leistungsvarianten**	25 kW (34 PS) 72 kW (98 PS)
Preis	7350 Euro
Nebenkosten	250 Euro

YAMAHA FZ6 FAZER S2

Motor
Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, ø 38 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 310 W, Batterie 12V/10 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Bohrung x Hub	65,5 x 44,5 mm
Hubraum	600 cm³
Verdichtungsverhältnis	12,2:1

Nennleistung
72,0 kW (98 PS) bei 12 000/min
Max. Drehmoment 63 Nm bei 10 000/min

Fahrwerk
Brückenrahmen aus Aluminium, Telegabel, Ø 43 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 298 mm, Vierkolben-Festsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 245 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 D 252 „B“

Maße und Gewichte
Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 65,0 Grad, Nachlauf 98 mm, Federweg v/h 130/130 mm, Sitzhöhe* 805 mm, Gewicht vollgetankt* 215 kg, Zuladung* 182 kg, Tankinhalt 19,4 Liter.

Garantie	zwei Jahre
Service-Intervalle	alle 10 000 km
Farben	Blau, Schwarz, Rot
Preis	7643 Euro
Nebenkosten	170 Euro

*MOTORRAD-Messungen; ** jeweils 50 Euro Aufpreis

Federhärte und Dämpfung in diesem Trio eindeutig am weichsten ausgelegt ist und mit Sozius daher am schnellsten an ihre Grenzen stößt.

Leichter, aggressiver, extremer? Keine Frage, die Street Triple wird ihrem Anspruch gerecht. Aber auf eine unerwartete, eine intelligente Art. Sie lässt Themen wie Windschutz, Soziustauglichkeit oder ABS bewusst außen vor, um sich dennoch auf deutlich mehr als das Wesentliche zu besinnen. Ihr messerscharfes Fahrwerk legt vor, die unerwartet komfortable Federung und gelungene Ergonomie geben den Pass weiter und letztlich verwandelt dieser grandiose Motor. Keine Frage, eine würdige Siegerin vor einer Yamaha FZ6 Fazer S2 als Vizechefin. Einer, die sich andere Fragen stellt. Vernünftige. Und damit auch eine andere Klientel überzeugt. Diejenigen, die trotz aller Begeisterung für diese quirligen 600er-Landstraßenräuber das Thema Motorrad auch rational betrachten. Die Suzuki wird nur auf den ersten Blick geschlagen. Genauer betrachtet, kann sie Vernunft (ABS, Preis, Verarbeitung) und Faszination (Optik, sportliche Fahrwerksauslegung) durchaus gekonnt verschmelzen und schafft damit den Spagat zwischen der extremen Triumph und der braven Fazer. Ein undankbarer Job – auch wenn er ihr gut gelingt.

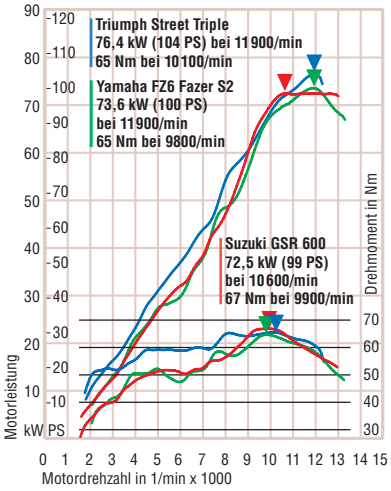
MOTORRAD-MESSUNGEN

		Suzuki	Triumph	Yamaha
Fahrleistungen				
Höchstgeschwindigkeit[1]	km/h	220	216 (225)*	210
Beschleunigung				
0–100 km/h	sek	3,6	3,7	3,7
0–140 km/h	sek	6,2	6,1	6,2
0–200 km/h	sek	14,5	13,8	14,4
Durchzug				
60–100 km/h	sek	5,0	3,9	4,9
100–140 km/h	sek	5,3	4,5	6,2
140–180 km/h	sek	6,3	5,8	7,1
Tachometerabweichung				
Effektiv (Anzeige 50/100)	km/h	48/94	48/97	48/97
Kraftstoffverbrauch				
Kraftstoff		Normal	Super	Normal
bei 130 km/h	Liter/100 km	5,7	5,3	5,5
Landstraße	Liter/100 km	4,4	5,0	5,0
Theoretische Reichweite				
Landstraße	km	375	348	388

[1]Herstellerangabe; *MOTORRAD-Messung, weil größere Abweichung zur Homologation

LEISTUNGSDIAGRAMM[1]

Die Drehmomentkurve sagt alles. Der Triumph-Dreizylinder schaufelt jede Menge Newtonmeter ans Hinterrad und unterstreicht damit seinen charakterstarken und benutzerfreundlichen Auftritt auch mit objektiven Werten. Die im Vergleich mit der Yamaha homogeneren Kurven der Suzuki wirken sich in der Praxis ebenfalls aus: Die GSR tritt entschlossener und druckvoller an als die Fazer.



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

MOTORRAD-TESTERGEBNIS

1 TRIUMPH SPEED TRIPLE
Top. Die Triumph überzeugt mit ihren Stärken Gewicht, Handling und Motor. Fehlt nur noch ein ABS.

2 YAMAHA FZ6 FAZER S2
Die Stimme der Vernunft! Windschutz, gute Bremsen, Soziustauglichkeit. Auch mit solchen Argumenten gewinnt man Freunde.

3 SUZUKI GSR 600
Die GSR liegt zwischen der extremen Triumph und der vernünftigen Yamaha. Doch das Rennen machen die Spezialisten.

MOTORRAD-PUNKTEWERTUNG

		Maximale Punktzahl	Suzuki GSR 600	Triumph Street Triple	Yamaha FZ6 Fazer S2
MOTOR	Durchzug	40	23	29	21
	Beschleunigung	40	25	26	25
	Topspeed	30	17	18*	15
	Motorcharakteristik	30	18	22	16
	Ansprechverhalten	20	11	16	11
	Lastwechselverhalten	20	11	10	12
	Laufruhe	20	12	15	11
	Kupplung	10	9	9	8
	Schaltung	20	13	13	10
	Getriebeabstufung	10	8	10	7
	Starten	10	9	9	9
	Summe	250	156	177	145
FAHRWERK	Handlichkeit	40	27	32	26
	Stabilität in Kurven	40	28	29	27
	Lenkverhalten	40	27	32	25
	Rückmeldung	10	7	8	6
	Schräglagenfreiheit	20	15	19	13
	Geradeauslaufstabilität	20	13	14	15
	Fahrwerksabstimmung vorn	20	14	13	11
	Fahrwerksabstimmung hinten	20	13	10	12
	Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	3	1	1
	Federungskomfort	10	6	6	7
	Fahrverhalten mit Sozius	20	12	9	13
	Summe	250	165	173	156
ALLTAG	Ergonomie Fahrer	40	26	30	31
	Ergonomie Sozius	20	12	10	14
	Windschutz	20	0	2	9
	Sicht	20	13	13	14
	Licht	20	12	12	15
	Ausstattung	30	13	9	12
	Handhabung/Wartung	30	19	19	18
	Gepäckunterbringung	10	3	2	3
	Zuladung	10	9	5	4
	Reichweite	30	23	21	24
	Verarbeitung	20	13	14	15
	Summe	250	143	137	159
SICHERHEIT	Bremswirkung	40	25	30	31
	Bremsdosierung	30	22	24	24
	Bremsen mit Sozius/Fading	20	13	13	14
	Aufstellmoment beim Bremsen	10	6	5	4
	ABS-Funktion	20	11	0	9
	Lenkerschlagen	20	14	14	12
	Bodenfreiheit	10	7	7	7
	Summe	150	98	93	101
KOSTEN	Garantie	30	15	15	15
	Verbrauch (Landstraße)	30	22	18	19
	Inspektionskosten	20	10	16	16
	Unterhaltskosten	20	12	9	12
	Summe	100	59	58	62
GESAMTWERTUNG		1000	621	638	623
PLATZIERUNG			3.	1.	2.
PREIS-LEISTUNGS-NOTE	Bestnote	1,0	1,3	1,2	1,4

NICHT MAL DEN ANSATZ einer Diskussion gibt es beim Thema Motor. Der stärkste Durchzug, die schnellste Beschleunigung, das perfekteste Ansprechen – der Triumph-Dreizylinder vereint alle Bestwerte auf sich. Allerdings auch den größten Hubraum. Insofern bleibt der Vierzylinder-Riege nur der Kampf um den Ehrenplatz. Und der geht an das GSR 600-Aggregat. Laufruhe sowie Dosierbarkeit der Kupplung und Schaltung liegen über dem Niveau des Fazer-Motors. Auch zieht die Suzuki trotz des Kurzhub-Konzepts besser durch als der Yamaha-Treibsatz. Der schwache Antritt der Fazer rührt aber hauptsächlich von deren zu lang übersetztem Getriebe her.

SIEGER MOTOR: TRIUMPH

DIE SCHLÜSSELDISZIPLIN Nummer zwei, die Fahrwerkswertung, geht ebenfalls an die Triumph. Handling, Lenkpräzision und Kurvenstabilität sind vom Feinsten. Woran es fehlt, sind lediglich die Einstellmöglichkeiten der Federelemente. Die Suzuki ist in dieser Beziehung nicht nur besser ausgestattet, sondern in der Grundabstimmung auch homogener. Der Fazer ist die GSR in den reinen Fahreigenschaften (Handling, Lenk- und Kurvenverhalten) immer eine Nasenlänge voraus. Yamaha legt das Augenmerk auf andere Kriterien: Ein ruhiges Fahrverhalten (Geradeauslaufstabilität) und kommode Federung (Fahrwerksabstimmung vorn und hinten, Federungskomfort) sind die Stärken der FZ6.

SIEGER FAHRWERK: TRIUMPH

DIE STUNDE DER FAZER. Ob kommode Fahrposition, Soziustauglichkeit, Windschutz, Licht, Reichweite oder Verarbeitung – das Thema Benutzerfreundlichkeit wird von der Yamaha restlos ausgefüllt. Da hält selbst die Zweitplatzierte dieser Wertung, die GSR, Respektabstand. Die umfangreicheren Federungs-Einstellmöglichkeiten, eine erstaunliche Zuladung und ein – wenn auch kleines – Herz für den Sozius lassen die Suzi aber immer noch vor der Triumph einlaufen. Der gebricht's vor allem an dürftigem Bordwerkzeug und Soziustauglichkeit. Doch wer hätte mehr als Platz drei im Alltag für die Street Triple erwartet?

SIEGER ALLTAG: YAMAHA

DIE BREMSEN aus der FZ1 bedeuten für die Fazer S2 eine deutliche Aufwertung gegenüber dem Basismodell. Sie legen sowohl in Wirkung als auch Dosierung die Messlatte. Auch wenn das ABS recht konservativ regelt und von der Suzuki-Anlage klar in den Schatten gestellt wird. In der Bremswirkung agieren die GSR-Stopper indes ein wenig stumpf. Im Gegensatz zu den exzellenten Bremsen der Triumph. Übrigens: Die Punkte für ein ABS hätten die Street Triple auch beim Thema Sicherheit zum Sieger avancieren

SIEGER SICHERHEIT: YAMAHA

KNAPPE SACHE. Aus dem einheitlichen Niveau in dieser Kategorie sticht nur die Suzuki heraus. Positiv wegen des geringsten Landstraßenverbrauchs, negativ wegen der Inspektionsintervalle von 6000 Kilometern. Triumph und Yamaha müssen nur alle 10 000 Kilometer in die Werkstatt.

SIEGER KOSTEN: YAMAHA

SIEGER PREIS-LEISTUNG: TRIUMPH STREET TRIPLE

1,2 – 1,3 – 1,4. Was für Noten! Das macht klar: Die gehobene Mittelklasse bietet verdammt viel Motorrad fürs Geld. Erst recht beeindruckt, dass die Siegerin des Vergleichstests auch noch diese Wertung gewinnt.

*Bewertungsgrundlage 225 km/h, siehe MOTORRAD-Messungen Seite 64