

BEURTEILUNG SPORTTOURER

Christoph Dimter, Jakobsäcker 5, 71 287 Weissach

Kawasaki 1400 GTR

15 000 km

BMW 1200 GT

2h+2h Probefahrt

Yamaha FJR 1300

54 000 km

Erreichbare Punkte

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25



KONZEPTE

Gesamtfahrzeug

25 24 17 19



genialer Kompromiss - kann alles
hier und da unverzeihliche Schwächen !
hier und da unverzeihliche Schwächen !

Design / Optik

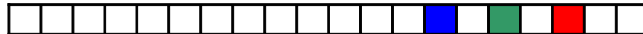
20 18 10 15



sportlich, aggressiv, eigenständig, Schalldämpfer: peinlich
elegant, edel, trotzdem überaltert
langweilig, statisch, einfallslos, deutsch

Motor

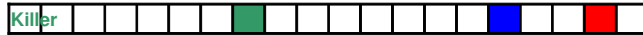
20 18 14 16



sanft, bärenstark, fast vibrationsfrei, Klasse Manieren
gute Manieren, leider keine Ausgleichswellen
feines Motorchen, aber hier fehlt Hubraum

Getriebe/Kupplung/Kardan

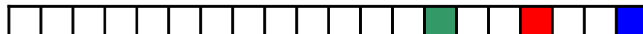
20 19 16 8



genial: 140km/h bei 4000 1/min - 1a-Kardanverhalten - Anti hopping Kupplung verzeiht Fehler im Extrem-Dynamik-Bereich
Getriebeübersetzung muß fehlenden Hubraum ausgleichen - wesentlich zu hohes Drehzahlniveau - so reist man nicht...
Noch schlimmer: Kein 6.Gang - Das Kardinalproblem der FJR 1300 !

Fahrwerk / Bremsen

20 17 20 14



Fahrwerk: State of the art - kann praktisch alles. Superbremse
Rundum gut bis sehr gut
Eingeschränkte Schräglagenfreiheit - Bremsanlage nicht mehr top

SUMME KONZEPTE	Das derzeitige High end Konzept hat die Kawa zu bieten. Wenn BMW und Yamaha aus Fehlern lernen, sind sie wieder mit am Ball...		
105 96 77 72			

MOTOR

Drehmomentverhalten / Durchzug bei <2500 1/min

25 22 18 19



Entdrosselt überlegen trotz längerer Gesamtübersetzung - Angesichts verstellbarer Einlassnockenwelle verbesserungsfähig

Dank kürzerer Übersetzung noch gut

Hier fehlt Hubraum: Kurze Übersetzung (hohes Drehzahlniveau) gaukelt Drehmoment vor

Leistungsentfaltung

20 19 17 16



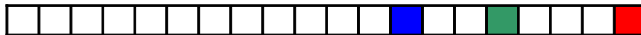
Sanft und nachdrücklich, leise, gediegen, keine Drehmomentschwächen beim Durchfahren des Drehzahlbands

Gleichmäßig, sportlich, drehzahlbetont, passt nicht unbedingt zum Charakter dieses Motorrads

Nahe an der BMW, Drehzahlaufbau etwas behäbiger

Vibrationsverhalten

20 20 13 16



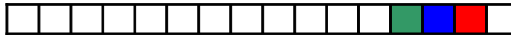
Über den gesamten Drehzahlbereich nahezu vibrationsfrei

Vibrationen fühlbar, nicht sehr störend

Vibrationen im Vielfahrdrehzahlbereich störend

Beschleunigung

16 15 14 13



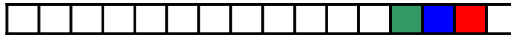
Bis v max stressfreies, für einen Sporttourer extremes Hochbeschleunigen möglich

Dank kurzer Gesamtübersetzung extremes Hochbeschleunigen möglich

Trotz nur 5 Gängen dank kurzer Gesamtübersetzung extremes Hochbeschleunigen möglich

Leistung

16 15 14 13



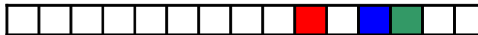
Hohe Leistung dank Hubraum und Drehzahl

Hohe Leistung über hohe Drehzahl

Hohe Leistung, leicht hinter der Konkurrenz

Laufruhe

15 10 12 13



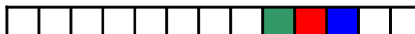
Hohe mechanische Laufruhe im Leerlauf sowie unter Last + Getrieberasseln

Hohe mechanische Laufruhe unter Last + Getrieberasseln

Deutliches Mahlen von Steuerrädern im Leerlauf + Getrieberasseln

Topspeed

13 10 11 9



Hohe Topspeed dank sehr guter Aerodynamik

Hohe Topspeed dank guter Aerodynamik bei hoher Leistung

Hohe Topspeed, leicht hinter der Konkurrenz

Starten

5 5 5 5



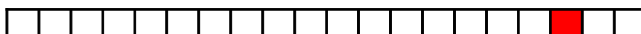
Problemloses Starten durch Einspritzung

Problemloses Starten durch Einspritzung

Problemloses Starten durch Einspritzung

Sonderpunkte: Sanfter Alleskönnerriese

20 18



SUMME MOTOR				Der Kawa-Motor ist das absolute Sporttoureraggregat, dem BMW-Motor fehlt es an Hubraum und dem Yamaha-Motor an Weiterentwicklung...
150	134	104	104	

KRAFTÜBERTRAGUNG

Schaltung



Japan-Schaltung 1: Kurze Wege, akzeptable Kräfte, sicheres Einlegen, sicheres Leerlauffinden

Japan-Schaltung 2: leicht längere Wege, akzeptable Kräfte, sicheres Einlegen, sicheres Leerlauffinden

BMW-Schaltung: Etwas verbessert, etwas höhere Kräfte, etwas lauter, leicht reduzierter Schaltspaß...

Lastwechselverhalten



Weiches, sanftes Anbinden zwischen Zug und Schub sowie bei Schaltungen ist möglich

Weiches, sanftes Anbinden zwischen Zug und Schub sowie bei Schaltungen ist möglich

Zug-Schub-Wechsel härter, ruppiger

Übersetzung

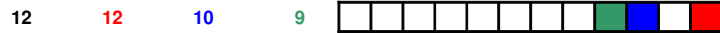


Das ist das einzig richtig gute Sporttourer-Konzept: Viel Drehmoment bei geringer Drehzahl und langem 6.Gang

Kurze Gesamtübersetzung aller 6 Gänge = Beschleunigung und Durchzug gut - Drehzahlen inakzeptabel hoch !

Das Kardinalproblem der FJR: 5 Gänge für einen Sporttourer = hohes Drehzahlniveau / laut / erhöhter Kraftstoffverbrauch

Kupplung

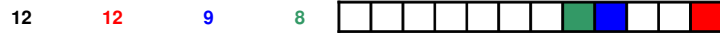


Handkraft+Dosierung gut - Antihopping-Kupplung verzeiht schlechtes Kuppl.- und Schalttiming wirkungsvoll

Brot und Butter - Kupplungsverhalten mit im Extremfall Hinterradblockieren

Brot und Butter - Kupplungsverhalten mit im Extremfall Hinterradblockieren

Reaktionskräfte Kardan



Unauffälliges positives Fahrverhalten wie Kettenmotorrad

Kardaneinflüsse beim Rückschalten, bei Zug-Schubwechsel, bei hoher Dynamik spürbar

Kardaneinflüsse mit u.a. Hinterradstempeln beim Rückschalten, bei Zug-Schubwechsel, bei hoher Dynamik spürbar

Einlegen 1.Gang

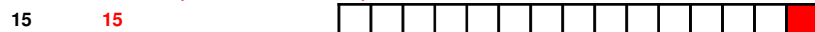


Deutlicher Einlegeruck durch Kupplungsschleppmoment, hör- und fühlbar

Höhere, geforderte Leerlaufdrehzahl verstärkt Einlegeruck

n>1400 1/min im Kaltzustand: größter Einlegeruck

Sonderpunkte: 6.G.Overdrive (140km/h-4000 1/min)



Bravo Kawasaki: 140 km/h bei 4000 1/min - 200 km/h bei 6000 1/min

Mogelpackung BMW: Beschleunigung über hohes Drehzahlniveau: 140 km/h bei 5000 1/min - 200 km/h bei 7500 1/min

Konzeptfehler 5-Gang-Getriebe bei Yamaha: 140 km/h bei 5000 1/min - 200 km/h bei 7500 1/min

SUMME KRAFTÜBERTRAGUNG				Die Kawasaki hat den überragenden Antriebsstrang - konzeptionell, fahrdynamisch und reisetechisch
102	95	61	58	

FAHRWERK / BREMSEN

Vermittelt Vertrauen

25 24 25 22



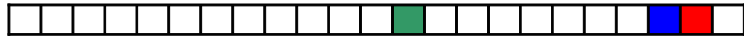
Dieses Fahrwerk scheint alles zu beherrschen...

Vertrauen stellt sich sehr schnell ein !

Immer noch ein sehr gutes Fahrwerk

Schräglagenfreiheit

23 22 21 13



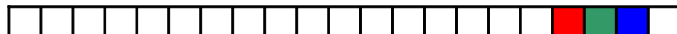
Für einen Sporttourer dieses Kalibers extrem hohe Schräglagen möglich !

Ganz nahe an der Kawasaki...

Eines Sporttourers nicht würdig (läßt sich aber über Heckhöherstellung auch gesetzesgerecht beheben)

Handlichkeit

21 18 20 19



Statisch und dynamisch hervorragend

Statisch und dynamisch sehr gut

Statisch Gewicht deutlich spürbar - dynamisch hervorragend

Stabilität in Kurven

21 18 19 17



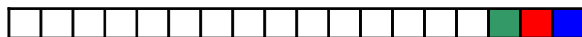
Alle 3 Motorräder auf hohem Niveau - Leichte Vorteile mit Sozius

Alle 3 Motorräder auf hohem Niveau

Alle 3 Motorräder auf hohem Niveau - Empfindlichkeit bei Reifen im letzten Verschleißviertel

Fahrverhalten mit Sozius

18 17 19 16



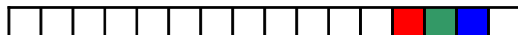
Überragend bei ESA

Alles i.O

Leichte Verwindungserscheinungen bei max. Beladung

Geradeauslauf

16 13 15 14



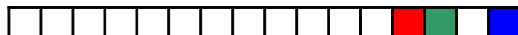
Alle 3 Motorräder auf hohem Niveau - Leichte Vorteile mit Sozius

Alle 3 Motorräder auf hohem Niveau - Empfindlichkeit bei Reifen im letzten Verschleißviertel

Alle 3 Motorräder auf hohem Niveau - leichte Unruhe bei hohem Tempo mit Packtaschen

Federungskomfort

16 13 16 14



Überragend bei ESA

Bestens bei normalem Fahrbetrieb

Sportliche Gesamtauslegung mit leichten Komforteinbußen

Einstellmöglichkeiten Fahrwerk

14 12 14 11



Überragend bei ESA: State of the art

Klassenüblich

Klassenüblich

Bodenfreiheit

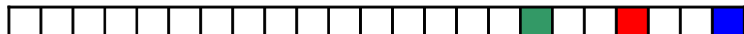
10 7 8 6



Alle drei auf ähnlichem Niveau, mit Yamaha schon im Gelände aufgefressen...

Bremswirkung

23 20 23 17



State of the art

i.O.

Nocht mehr ganz i.O.

ABS-Regelung

20 17 20 13



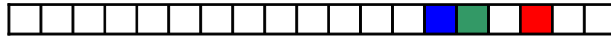
Feinfühlige, vertrauensbildende Regelgüte und Frequenz

Relativ grobe Regelintervalle

Inakzeptabel grobe, niederfrequente Regelintervalle

Handkraft / Dosierung

19 17 14 15



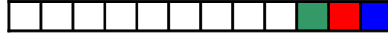
Alles i.O.

Erhöhte Handkräfte

Hohe Bremswirkung bei geringen Handkräften = eingeschränkte Dosierbarkeit

Aufstellmoment beim Bremsen

12 11 12 10



Alle drei auf ähnlichem Niveau

Sonderpunkte: Einsatzabhängig einstellbares Fahrwerk

25 18



SUMME FAHRWERK-BREMSEN

263 209 244 187

Variables BMW-Fahrwerk für Sporttourer : Klasse - Kawasaki:
sportbetont gut - Yamaha: komfortbetont, überholungsbedürftig

KOMFORT / REISEN

Sitzposition Fahrer

25 24 21 22



Komfortabel, leicht sportlich, vorderradorientiert: sporttourergerecht

Komfortabel, neutral, touergerecht

Komfortabel, neutral, touergerecht

Reisekomfort zu zweit mit Gepäck

23 22 19 18



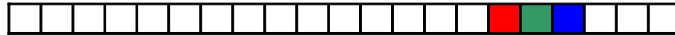
Gediegen, leise, komfortabel, geräumig,

Gediegen, leise, komfortabel, geräumig - Drehzahlniveau zu hoch

war mal state of the art... - Drehzahlniveau zu hoch

Sitzposition Sozius

21 16 18 17



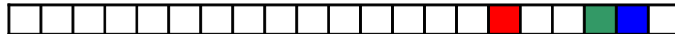
i.O.-große Entfernung zum Fahrer...

i.O.-Kniewinkel könnte komfortabler sein...

i.O.-Kniewinkel könnte komfortabler sein - Fußrasten "sportlich" unkomfortabel

Koffer

21 16 20 19



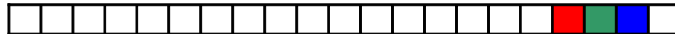
Klasse Optik, klasse Innentaschen

Optik i.O.-Koffer mit Mehrfachverriegelung klasse

Optik i.O. - Billige Einfachverriegelung, Innentaschen ohne Griff, nur Billiggurt

Gepäckträger

21 18 20 19



Leichte Vorteile für BMW

Klasse Design, kratzempfindlich

i.O., aber lieblos gemacht

Zuladung

21 16 20 18



Vorteile für BMW

alles i.O.

wer leer viel wiegt, kann nicht so viel mitnehmen-trotzdem noch i.O.

Windschutz

21 17 19 18



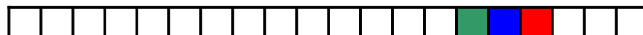
Guter BMW-Windkanal

Nicht übel, die Yamaha...

Schönste, aber lauteste Scheibe-trotzdem noch i.O.

Reichweite

20 17 16 15



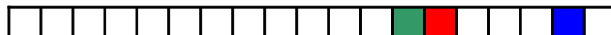
Bei diesem 6.Gang und intelligenter Nutzung desselben...

Trotz hohem Drehzahlniveau i.O.

Trotz nur 5 Gängen noch i.O.

Ausstattung

19 14 18 13



BMW mit sattem Angebot deutlich vorn

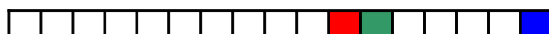
Kawa mit netten Gimmiks und fehlenden Wichtigkeiten

keine Griffheizung, keine verstellbare Sitzbank, Bordcomputer nicht vom Lenker aus bedienbar

Yamaha knapp an der Kawasaki dran...

Zubehörangebot

17 11 12 17



BMW unschlagbar, was das Werk nicht bietet, bietet der Zubehörmarkt!

Yamaha abgeschlagen

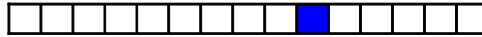
Kawasaki noch weiter dahinter

Ein im Internet angepriesener Sturzbügel ist auch nach 6 Monaten nicht lieferbar!

Sonderpunkte für **Ausstattungsvarianten und Zubehör:**

15

10



SUMME KOMFORT UND REISEN				Ein typische BMW-Domäne - Beide Japaner vernachlässigen dieses wichtige Thema offensichtlich...
224	171	193	176	

MÄNGELZUSAMMENSTELLUNG

KAWASAKI EUROPA / DEUTSCHLAND

Umgang mit Kunden-Bearstandungen

- Keine Antwort auf Anschreiben
- Kein akzeptabler bzw. gar kein Umgang mit extremem Reifenverschleiß vorn (< 3000km bei durchaus gemäßigter Fahrweise)
- Im Internet wird auf offizieller Kawasaki-Seite seit mehr als 6 Monaten ein nicht lieferbarer Sturzbügel angeboten.
- Kundenbetreuung findet praktisch nicht statt
- Keine Kundennähe, wenig gekonnter Internetauftritt, peinlich reißerische Werbung

So macht man sich keine Freunde!

KONZEPTMÄNGEL

Gewicht

Aufheizen Motor im Stand

Bereits bei kurzen Ampel-Standzeiten und gemäßigten Außentemperaturen schalten sich die Lüfter ein...

Optik Schalldämpfer

Das Teil ist eine optische Katastrophe und Zumutung

Mechanische Laufgeräusche im Leerlauf

Getrieberasseln unter Last

AUSSTATTUNG

- keine Heizgriffe
- keine einstellbare Sitzbank
- Display nicht vom Lenker aus bedienbar
- unsinnige Rest-km-Anzeige (Jede Angabe von 70km - 300km je nach Drosselklappenstellung innerhalb 10 Sek möglich !)

VERARBEITUNG

- Kabelverlegung inakzeptabel
 - Batteriekabel
 - Wasserschutzgummikappen
 - Prototypenhafte Umwicklung von Kabelbäumen
- Elektrik anfällig
 - Sensor Kurbelwelle (Liegenbleiber)
 - Fernlicht schaltet sich bei Nässe ein...
- Korrosionsanfällig
- minderwertiges Schraubenmaterial
- minderwertige Kunststoffe
 - Ausbrechen von Haltenasen
- schlampige Gußverarbeitung

FAZIT ODER:

KAWASAKI GTR 1400 UND NUR DIE !

Die GTR von BMW, Yamaha oder Honda gebaut, mit einem Suzuki-Preis, das wär's...!

Is' aber nich' und deshalb würde ich sie auch ein zweites Mal wieder bei Kawasaki kaufen...!

Mit allen Mängeln - und allen Vorzügen:

Was mir besonders gefällt:

- Super Motor, sanft, nahezu vibrationsfrei, sehr gut appliziert, kann alles vom Bummeln bis Krachenlassen...
- Klasse Antriebsstrang mit reaktionsfreiem Kardan, overdrivemäßigem 6.Gang, Anti-Hopping-Kupplung
- Aggressives, sportliches Design
- Ein echtes Sport- und Tourerfahrwerk

- Überzeugt bei jedem Fahren mit ihrem Gesamtkonzept

Was mir überhaupt nicht gefällt:

- Umgang mit Kunden bei Beanstandungen - die lassen Dich im Regen stehen: Siehe Reifenverschleiß BT 021 vorn!
- Schlechteste Verarbeitungsqualität und Materialauswahl aller Japaner
- Billiglösungen wie Einfach-Kofferverschluß, Primitivablagefach auf Tank, praxisfremde Restreichweitenanzeige usw.
- Peinliches Schalldämpferdesign
- Unzureichendes Zubehörangebot
- Reifenfreigabe für nur einen Hersteller (Bridgestone) und der bietet mieses Material bzgl. Haltbarkeit

BMW 1200 GT

Solange ein BMW-Sporttourer so langweilig deutsch aussieht, den zu kleinen Hubraum mit einer viel zu kurzen Gesamtübersetzung ausgleichen muß und dafür auch noch deutlich mehr Geld kostet, will ich keinen haben.

YAMAHA FJR 1300

Die FJR ist ein Klasse-Motorrad mit einem dramatischen 5-Gang-Getriebe-Konzeptfehler, das man vergessen hat, an den richtigen Ecken weiterzuentwickeln - und so ist sie, die FJR, eben jetzt überholt worden...

Ein paar Anmerkungen noch zu dieser Beurteilung:

Wie große Teile aller Testberichte ist natürlich auch dieser teilweise subjektiv gefärbt.

Nach bald 40 Jahren und ca. 500 000 km auf dem Motorrad darf aber in Verbindung mit 32 Jahren Getriebe- und Antriebsstrangentwicklung (davon 25 Jahre Renngetriebe) eine gewisse Urteilsfähigkeit vorausgesetzt werden.

Natürlich habe ich, entsprechend meiner persönlichen Einschätzung, unterschiedliche Wertigkeiten für unterschiedliche Punkte festgelegt und dementsprechend beurteilt.

Natürlich ist meine GTR Testsieger - hätte ich mir sonst dieses faszinierende Motorrad zugelegt?

Natürlich habe ich trotzdem aber auch versucht, objektiv an die Themen heranzugehen, was wohl auch immer wieder deutlich wird.

Da vom Gros der Leser der sogenannten Fachzeitschriften deren Aussagen nahezu biblische Bedeutung haben, sollte man sich gerade bei den ganz Großen Gedanken machen, inwieweit es seriös ist, mit ein und demselben Kriterienmuster unterschiedlichste Fzg-Gattungen wie Enduros, Tourer, Sportler, Supertourer, Supersportler und Sporttourer zu beurteilen:

Die Zuladung ist mir beim Supersportler egal, beim Sporttourer keinesfalls.

Und ob ein Motorrad in 2,9 oder 3,5 sek bei 100km/h angekommen ist, hat allenfalls auf der Rennstrecke Bedeutung und ist beim Supersportler ein Thema, beim Tourer ganz bestimmt nicht.

Wer dies erkannt hat, vergißt die "phänomenalen Vergleichs- und Einzeltests" diverser Blätter, fährt mit den Apparaten Probe, macht sich Gedanken, was zählt und was weniger und entscheidet dann für sich selbst...

In diesem Sinne:

Eigene Prioritäten und Wertigkeiten einsetzen, dann beurteilen, dann entscheiden...

Ceterum censeo:

Die gleichen Blätter haben dafür gesorgt, daß heute Motorräder auf dem Markt sind, die unter 7000 1/min praktisch unfahrbar sind - und führen sich dabei selbst ad absurdum...