

# 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**

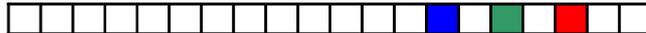
20      18      10      15



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



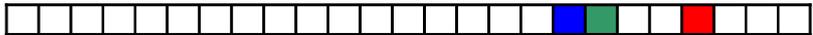
Fahrwerk: State of the art - kann praktisch alles. Superbremse  
Rundum gut bis sehr gut  
Eingeschränkte Schräglagenfreiheit - Bremsanlage nicht mehr top

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



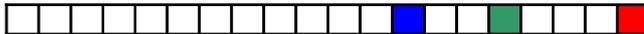
Sanft und nachdrücklich, leise, gediegen, keine Drehmomentschwächen beim Durchfahren des Drehzahlbands

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



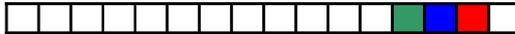
Bis v max stressfreies, für einen Sporttourer extremes Hochbeschleunigen möglich

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



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

# 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

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

# FAHRWERK / BREMSSEN

## Vermittelt Vertrauen

25 24 25 22



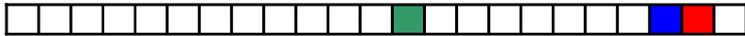
Dieses Fahrwerk scheint alles zu beherrschen...

Vertrauen stellt sich sehr schnell ein !

Immer noch ein sehr gutes Fahrwerk

## Schräglagenfreiheit

23 22 21 13



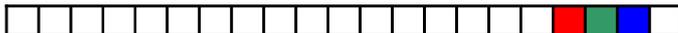
Für einen Sporttourer dieses Kalibers extrem hohe Schräglagen möglich !

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



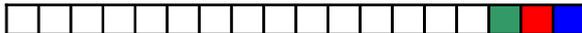
Alle 3 Motorräder auf hohem Niveau - Leichte Vorteile mit Sozius

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



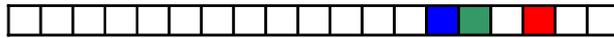
Feinfühlige, vertrauensbildende Regelgüte und Frequenz

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



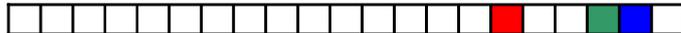
i.O.-große Entfernung zum Fahrer...

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



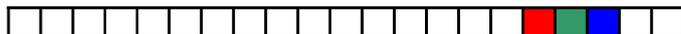
Vorteile für BMW

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

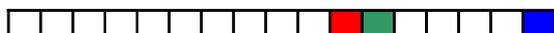
Kawa mit netten Gimmiks und fehlenden Wichtigkeiten

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



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

# WIRTSCHAFTLICHKEIT

## Anschaffungspreis

20      16      5      14



Angebot und Preis passen halbwegs

Angebot und Preis passten halbwegs

Angebot und Preis passten noch nie

für dieses Geld möchte ich keinen Optik-Greis vor mir stehen sehen

## Verbrauch

15      13      11      10



Schon wieder große Vorteile für den Overdrive

Guter Motorenwirkungsgrad rettet Hochdrehzahlkonzept

Bitte diesen feinen Motor weiterentwickeln!

## Inspektionskosten

12      7      7      7



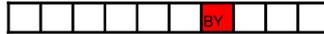
Alle 3 auf einem nicht eindrucksvollen Niveau

Alle 3 auf einem nicht eindrucksvollen Niveau

Alle 3 auf einem nicht eindrucksvollen Niveau

## Unterhaltskosten

10      7      7      7



Alle 3 auf einem Niveau

Alle 3 auf einem Niveau

Alle 3 auf einem Niveau

## Garantie

8      5      5      5



Alle 3 auf einem Niveau

Alle 3 auf einem Niveau

Alle 3 auf einem Niveau

Sonderpunkte hat keiner verdient!

## SUMME WIRTSCHAFTLICHKEIT

65      48      35      43

Klar: Ein 150 PS-Motorrad kauft kein Sparfuchs - der Spaß in allen Bereichen steht im Vordergrund - also Wertung anpassen.

# FREUDE, SPASS, LUST, FUN

## Ich freue mich jedesmal auf's Fahren

25      24      19      17



Ein herrlicher Eisenhaufen, der fast alles kann - sanfte Jungfrau und wildes Reißermädchen zugleich

Ich mach' die Garage auf und hab' ein tolles Gefühl !

Klasse Technik - einige Ausrutscher - Wolf im Schafspelz - langweilig deutsch verpackt

Ich mach' die Garage auf und denk': Wenn nur dies oder das anders wäre!

Zeitlos feines, elegantes Design, seriöse, gute Technik, heftiger 5.G.-Konzeptfehler, gutes Motorrad !

Ich mach' die Garage auf und denk': Wo könnte die FJR stehen, wenn man sie richtig weiterentwickelt hätte

( Wer braucht eigentlich diese unglückselige Automatik-Schaltung ?)

## Reisespaß

25      24      19      16



So sanft , so wild, so engagiert, so mitgerissen reise ich nur mit der Kawasaki

Mein Mädle sitzt zu weit weg, ich sehe auf langweilige Autoinstrumente und irgendwie langweilt mich das ganze tolle Motorrad.

Der 5-Gang-Konzeptfritze bei Yamaha hat sich komplett verkalkuliert - so macht Reisen nur eingeschränkt Spaß...

## Hochdynamisches Fahren

21      20      19      17





# 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...