



PROD.	gad	SOUND
SCENE	TAKE	A.
27PS	II	
KAMERA	DAVE	DATE 29.6
REGIE	SAMSON	SPULE 3

27-PS-Vergleich, Teil 2

Im zweiten Akt des Vergleichstests wurden die Brems- und Fahrwerkqualitäten der sechs populärsten 27-PS-Motorräder kritisch beleuchtet. ▷

Im Rampenlicht

27-PS-Vergleich, Teil 2

Ob ein, zwei oder vier Zylinder, ob V-Triebwerk oder Reihenmotor, ob Großserientechnik aus Japan oder italienisches Design – in der 27-PS-Klasse kann jeder Motorradfahrer nach seiner Fassung glücklich werden. Es ist freilich keineswegs so, daß mit der Anzahl der Zylinder auch der Fahrspaß steigt. Eher umgekehrt, wie der erste Teil des 27-PS-Vergleichstests in MOTORRAD 16/1985 und der große Erfolg der Yamaha SR 500 beweisen.

Honda hatte bis zum Frühjahr kein Modell im Programm, das dem zeitlosen Klassiker SR in der Publikumsgunst den Rang ablaufen konnte. Trotzdem ist die XBR 500, die diese Aufgabe übernehmen soll, kein billiger SR-Abklatsch. Sie zieht ihren Fahrer auf eine neue, eigenwillige Art in ihren Bann. Da vermischen sich aristokratische Konstruktions- und Design-Prinzipien zu einer schwer identifizierbaren Mischung aus englischem Klassiker und japanischem High-Tech-Motorrad.

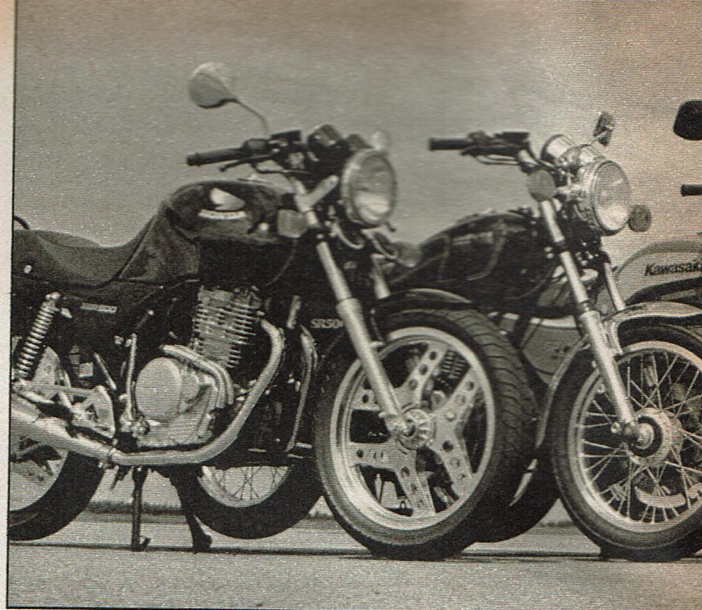
Ihr Fahrer registriert das schon bei der ersten Sitzprobe: Sie ist sportlich entspannt. Fast ein wenig zu stürmisch verlaufen die ersten Kilometer mit der XBR, die auf kleinste Gewichtsverlagerungen mit spontanen Richtungswechseln reagiert.

Deshalb ist sie gewöhnungsbedürftiger als die Yamaha SR 500, die ihrem Piloten von den ersten Metern an keinerlei Probleme macht. Den besseren Gesamteindruck, ermittelt aus den Noten für Geradeauslauf, Stabilität in Kurven und Handling, hinterläßt jedoch die XBR, die in Kurven und Handling um ein Quentchen besser ist.

Die SR kann den technologischen Vorsprung der neueren Fahrwerke der XBR, der Cagiva und der Kawasaki GP Z 305 nicht vertuschen. Schließlich ist das Urkonzept der SR schon vor sieben Jahren entstanden. Doch das soll nicht heißen, daß

Zwischenstand nach Teil 1

Die sechs prominentesten Vertreter der 27-PS-Klasse mußten im ersten Teil des Vergleichstests ihre Fahrleistungen und ihre Wirtschaftlichkeit demonstrieren. Die **Honda XBR** schaffte mit 79 Punkten den Etappensieg und glänzte mit ihrem kultivierten Vierventil-Einzyliermotor. Mit nur zwei Punkten Abstand folgte die **CB 450 N** (77 Punkte). Der Zweizylinder-Twin überzeugte mit guten Durchzugswerten und respektablen Noten in der Wirtschaftlichkeit. Die **Kawasaki GP Z 305** mit dem geringsten Verbrauch und ihrem sehr drehfreudigen Motor konnte sich direkt dahinter mit 75 Punkten ebenfalls gut in Szene setzen. Der Charakterdarsteller, die **Yamaha SR 500**, sammelte 74 Punkte und belegte damit Platz vier. Einen Zähler dahinter rangierte die **Suzuki GSX 400 S**, die zwar ansprechende Fahrleistungen bot, sich jedoch Abzüge bei Getriebe und Startverhalten einhandelte. Recht schwer tat sich die **Cagiva Alazzurra 350**, die nur 67 Punkte sammeln konnte. Die unglückliche Motorbremse auf 27 PS verhinderte ein besseres Ergebnis.



Zwei Einzylinder kontra vier Zweizylinder: Jede hat ihren eigenständigen Charakter

die SR nicht mithalten könnte. Nur läuft sie eben bei Geschwindigkeiten über 100 km/h nicht ganz so perfekt geradeaus und liegt in welligen Kuven nicht ganz so ruhig wie die Neuen.

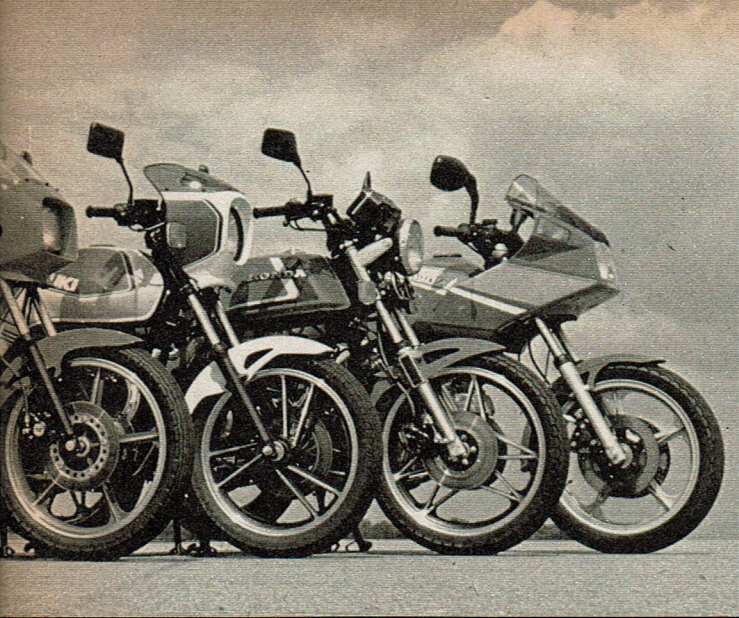
Nahezu exzellent meistert die Cagiva Alazzurra 350 die Fahrwerkdisziplinen. Sie läuft stur wie ein Panzer geradeaus, was sie in diesem Fall dem langen Radstand (1460 Millimeter) und dem flachen Lenkkopfwinkel (60 Grad) zu verdanken hat. Doch genau diese Qualitäten

werden der Cagiva bei der Handlingprüfung zum Verhängnis. In engen Kurven oder beim Stop-and-go in der Stadt benimmt sie sich schon allein wegen des hohen Gewichts von 205 Kilogramm wie eine 600er-Vierzylinder.

Recht ausgeglichen präsentiert sich dagegen die Kawasaki GP Z 305. Sie ist zwar um eine kleine Nuance schlechter im Gera-

Technische Daten: Fahrwerk

	Cagiva Alazzurra 350	Honda CB 450 N	Honda XBR 500	Kawasaki GP Z 305	Suzuki GSX 400 S	Yamaha SR 500
Rahmenbauart	Brückenrohrrahmen	Einrohrrahmen		Doppelschleifen-Rohrrahmen		Einrohrrahmen
Federweg vorn/hinten mm	150/110	140/96	140/100	150/160	140/100	150/105
Standrohrdurchmesser mm	35	33	35	32	33	35
Reifen vorn	90/90-18	3.60-19	100/90-18	90/90-18	3.00-18	3.50-18
Reifen hinten	110/80-18	4.10-18	110/90-18	110/80-18	3.75-18	4.00-18
Bremse vorn, Ø mm	Doppelscheibe, 260	Doppelscheibe, 240	Scheibe, 274	Doppelscheibe, 222	Scheibe, 275	Scheibe, 300
Bremse hinten, Ø mm	Scheibe, 260	Trommel, 145	Trommel, 140	Trommel, 165	Trommel, 160	Trommel, 150
Radstand mm	1460	1390	1400	1360	1420	1405
Lenkkopfwinkel Grad	60	63	60,5	63,5	62	63
Nachlauf mm	120	93	115	95	102	105
Fahrzeuglänge mm	2150	2110	2120	2130	2010	2135
Sitzhöhe mm	800	800	785	800	780	810
Wendekreis mm	6350	4000	4200	4150	4770	4440
Gewicht vollgetankt kg	205	189	182	164	190	167
Zuladung kg	180	190	181	186	190	223
Preis Mark	7400	5178	5683	5840	4899	4998



deauslauf als die Cagiva oder die XBR, meistert aber Kurven aller Art, ohne aus der Ruhe zu kommen. Dabei spielt sicherlich auch das geringe Gewicht von 164 Kilogramm eine entscheidende Rolle. Lediglich in Sachen Handlichkeit kann sie trotz des kleinsten Radstands nicht ganz so überzeugen wie die Yamaha SR, die Suzuki GSX 400 S oder auch die Honda CB 450 N.

Doch auch die in Manaus/Braziliien hergestellte CB 450 hat einige Schwächen. Trotz ihrer

Handlingqualitäten gerät sie besonders bei ausgespurten Straßen und aufgesetzten Fahrbahnmarkierungen ins Pendeln, sobald die Nadel des Tachometers die 100-km/h-Marke überschritten hat. Auch in Kurven genügt schon eine kleine Unebenheit, um den Hinterbau zu einem leichten Wackeln anzuregen.

Sehr ungehobelt benimmt sich auch die Suzuki GSX 400 S, die mit haargenau denselben Problemen zu kämpfen hat. Nur kommt bei ihr erschwerend

hinzu, daß das Pendeln und Wackeln unangenehmere Formen annimmt und auch nicht so schnell wieder abklingt. Schuld an den Fahrwerkunruhen sind die Federelemente der CB und GSX. Weder die Telegabeln noch die hinteren Federbeine verrichten ihre Arbeit so, wie es zu erwarten ist. Bei beiden sind die Gabeln schlichtweg zu hart gefedert und zu stramm gedämpft. Und auch die Federbeine lassen an Sensibilität zu wünschen übrig. Punktabzüge in Sachen Komfort sind daher vorprogrammiert.

Derbe Schläge auf die Wirbelsäule des Fahrers verteilt auch die Cagiva, die mit 110 Millimetern Federweg hinten trotz des spurstabilen Fahrwerks auf Landstraßen zweiter Ordnung zum Springbock wird. Und auch die Telegabel macht den einst so hochgelobten Marzocchi-Ingenieuren keine Ehre. Sie ignoriert schlichtweg alles, was nicht mindestens die Ausmaße eines tellergroßen Schlaglochs hat.

Mit Ruhm kann sich auch die SR 500 nicht bekleckern, was

die Federelemente angeht. Die Telegabel wird den Anforderungen zwar einigermaßen gerecht, doch in schnellen Kurven kann sie kurz aufeinanderfolgende Schläge nur befriedigend verdauen. Gänzlich oberflächlich kommen auch die beiden Federbeine der ihnen zugeordneten Aufgabe nach. Der effektive Federweg ist zu kurz und die Dämpfung zu schlapp. Trotzdem sind die Cagiva und die SR dank gut gepolsterter Sitzbänke noch ganz komfortabel.

Selbst die XBR kann nicht ungeschoren davonkommen. Schon nach rund 100 Kilometern beginnt der Rücken zu schmerzen, was sich in mittelmäßigen Noten für den Komfort niederschlägt. Die Telegabel entspricht mit guten Dämpfungseigenschaften schon mehr dem Stand der Technik.

Eine erfrischende Ausnahme im Sextett ist eigentlich nur die GP Z von Kawasaki. Im Solobetrieb hinterläßt sie in allen Lagen den besten Eindruck. Wäre da nicht die unzureichende Vorspannmöglichkeit für das Uni Trak-Federbein, müßte ihr un-

Punktewertung

	Max. Punkte	Cagiva Alazzurra 350	Honda CB 450 N	Honda XBR 500	Kawasaki GP Z 305	Suzuki GSX 400 S	Yamaha SR 500
Fahrwerk und Fahrstabilität							
Geradeauslauf	20	18	15	17	16	14	15
Stabilität in Kurven	20	18	14	17	17	13	15
Handlichkeit	10	7	10	8	8	10	10
Schräglagengrenze	10	7	8	10	9	7	7
Abstimmung Telegabel	10	6	6	8	8	6	7
Abstimmung Hinterradfederung	10	5	6	7	8	6	5
Bremsweg	10	10	9	8	7	9	8
Bremsdosierung vorn	10	8	7	10	9	5	9
Bremsdosierung hinten	10	8	8	8	8	6	8
Gewicht	10	6	8	8	10	8	10
Summe	120	93	89	103	102	82	94
Ausstattung und Sitzkomfort							
Komfort Fahrer	10	8	8	7	9	7	8
Komfort Beifahrer	10	8	6	6	4	8	8
Bedienung Armaturen, Licht	10	7	8	10	9	8	8
Reichweite	10	10	9	10	10	9	8
Summe	40	33	31	33	32	32	32
Gesamtsumme Teil 2	160	126	120	136	134	114	126
Platz		3	5	1	2	6	3

27-PS-Vergleich, Teil 2

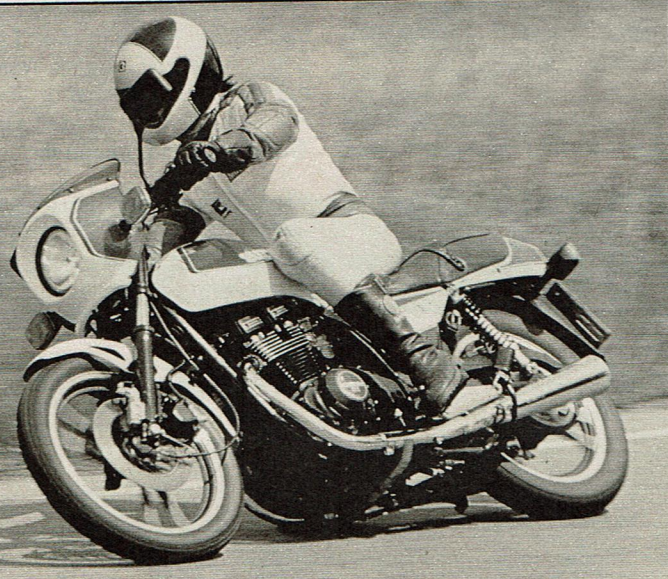
eingeschränktes Lob gespendet werden. Mit zwei Personen auf der Bank federt sie hinten bei stärkeren Bodenwellen auf Anschlag durch.

Überzeugen konnte die GP Z bei der Bremsdosierung mit klar definierten Druckpunkten, doch der Bremsweg (48,7 Meter) ist leider nur befriedigend. Kurioserweise stellt gerade die CB 450 N – sie hat ebenfalls eine Doppelscheibe vorn – die Punktwertung auf den Kopf. Ihr Bremsweg liegt nämlich über dem Durchschnitt (44,7 Meter), doch dafür vermasselt die Bremsdosierung vorn einen Spitzenplatz.

Auf vergleichbarem Niveau rangieren die XBR und die SR 500. Beide Einzylinder kommen nach rund 47 Metern zum

Meßwerte							
		Cagiva Alazzurra 350	Honda CB 450 N	Honda XBR 500	Kawasaki GP Z 305	Suzuki GSX 400 S	Yamaha SR 500
Bremsverzögerung							
100–0 km/h	m (m/s ²)	42,5 (9,08)	44,7 (8,63)	46,8 (8,24)	48,7 (7,92)	45,0 (8,58)	47,0 (8,20)
Tachometerabweichung							
Anzeige 50/80	km/h	48/78	48/75	50/79	46/74	50/78	45/71
Anzeige 100/130	km/h	97/123	96/124	99/125	92/120	97/127	89/119

Schlußwertung							
	Max. Pkt.	Cagiva Alazzurra 350	Honda CB 450 N	Honda XBR 500	Kawasaki GP Z 305	Suzuki GSX 400 S	Yamaha SR 500
Motor- und Fahrleistungen	65	45	53	56	50	45	49
Wirtschaftlichkeit	30	22	24	23	25	28	25
Fahrwerk und Fahrstabilität	120	93	89	103	102	82	94
Ausstattung und Komfort	40	33	31	33	32	32	32
Summe Teil 2	160	126	120	136	134	114	126
Summe Teil 1	95	67	77	79	75	73	74
Gesamtsumme	255	193	197	215	209	187	200
Platz		5	4	1	2	6	3



Suzuki GSX 400 S: Schlußlicht trotz starken Motors

Stehen und lassen mit der Betätigung der Bremsen kaum Wünsche offen, obwohl sie nur je eine Scheibe im 18-Zoll-Vorderrad haben. Den zwiespältigsten Eindruck beim Verzögern hinterläßt die Suzuki. Mit 45 Metern Bremsweg setzt sie sich erstaunlich gut in Pose, tanzt jedoch in der Bremsdosierung vollkommen aus der Reihe. Zum einen benötigt die vordere Einzelscheibe hohe Handkräf-

te, zum anderen behindert das ohnehin nahezu nutzlose Anti Dive die Suche nach dem Druckpunkt. Um das Maß gänzlich voll zu machen, läßt sich die Trommel im Hinterrad nur mit sehr viel Gefühl dosieren, da sonst das Rad sofort blockiert.

Eine Ausnahme ist nur die Cagiva. Sie absolvierte die Notbremsung aus 100 km/h in sensationellen 42,5 Metern, ob-

wohl sie mit 205 Kilogramm der schwerste Brocken des Vergleichs ist. Doch sie ist schließlich auch die einzige, die über drei 260 Millimeter große Scheiben aus griffigem Grauguß verfügt.

Unterm Strich erweist sich der Newcomer, die Honda XBR 500, als überlegener Sieger mit 215 von 255 erreichbaren Punkten. Last not least verhehlen ihr dazu auch die durchdachte Ausstattung, die große Reichweite (400 Kilometer) und ihr eigenständiger Charakter.

Mit der Silbermedaille plaziert sich die Kawasaki GP Z 305 als bester Zweizylinder im Feld. Ihr drehfreudiger, sparsamer Motor und ihr überzeugendes Fahrwerk bringen sie weit nach vorn. Dieses Ergebnis verwundert deshalb nicht, weil sie sich in den Sparten Reichweite (447 Kilometer), Gewicht und Bedienung mit Bestnoten nachhaltig empfiehlt.

Den undankbaren dritten Platz erntet die Yamaha SR 500, was ihrem außergewöhnlichen Charakter keinen Abbruch tut. Trotz des für Motorradverhält-

nisse biblischen Alters von sieben Jahren verliert sie nur 15 Punkte auf die brandneue XBR.

Platz Nummer vier geht an die Honda CB 450 N. Sie hat den Rang hinter der SR 500 vor allem ihrem günstigen Preis (5178 Mark), der Leistungscharakteristik ihres sanften Zweizylinders und der Handlichkeit zu verdanken. Die noch tolerierbaren Fahrwerkschwächen bedingen jedoch Punkteabzug.

Nur den fünften Platz erreichte die Cagiva Alazzurra 350, obwohl sie das erwachsenste Motorrad der 27-PS-Klasse ist. Die unglückliche Drosselung des Motors warf sie schon im ersten Teil zu weit zurück, als daß sie sich in der Fahrwerkwertung noch hätte verbessern können.

Die Suzuki GSX 400 S als Schlußlicht büßte vor allem bei den Fahrwerkskriterien wertvolle Punkte ein, die sie auch mit den guten Noten in der Ausstattung nicht ausgleichen konnte. Sie konnte dem übrigen Feld selbst mit ihrem leistungsstarken Vierventilmotor nicht mehr folgen.

Michael Griep/Helmut Rebold