



550er-Vergleichstest, Schlußwertung

Jetzt geht's rund

Im zweiten Teil des Vergleichstests werden die schnellen Vierzylinder Honda CBX 550 F2, Kawasaki GP Z 550 und Suzuki GSX 550 ES auf Fahrwerk und Ausstattung geprüft.

Leicht zu bauen, ist eine der schwersten Aufgaben für jeden Konstrukteur. Ein kleiner Hubraum allein macht noch kein fliegengewichtiges Motorrad; schon gar nicht, wenn dieser geringe Hubraum außergewöhnlich viel Leistung produziert.

Wenn eine 550er erst einmal stabil genug für 200 km/h sein muß, rund 200 Kilogramm Zuladung verkraften soll, komfortabel und gut ausgestattet ist, sind 200 Kilogramm Leergewicht sofort überschritten. Die drei Kandidaten des 550er-Vergleichstests liegen klar über dieser Schwelle:

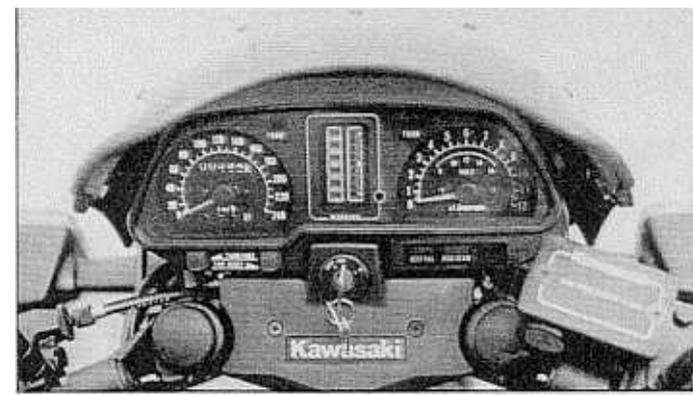
- Die Suzuki GSX 550 ES, 64 PS stark und 201 km/h schnell, bringt mit ihrer kleinen, rahmenfesten Verkleidung und vollem 18-Liter-Tank 216 Kilogramm auf die Waage
- Die Honda CBX 500 F2, von einer etwas ausladenderen Verschalung, die ebenfalls starr mit dem Motorrad verbunden ist, schon bei 180 km/h gebremst, wiegt 213 Kilogramm, und ihr Motor leistet 60 PS
- Die Kawasaki GP Z 550, deren 62 PS für 187 km/h gut sind, ist dank wenig aufwendiger Bauweise mit kleiner Lenkerverkleidung die leichteste im Trio: 210 Kilogramm.

Auch wenn die Fahrleistungswerte zeigen, daß mit diesen 550ern die gerade Verbindung

zwischen zwei Punkten durchaus zufriedenstellend schnell zurückgelegt werden kann, ist es spaßeshalber sinnvoll, geringfügige Umwege in Form von Kurven in Kauf zu nehmen.

Denn wo es rundgeht, können sie ihre beiden besten Seiten ausspielen: die Schlagseiten nach links wie nach rechts.

Sie fallen der Suzuki, der Honda wie der Kawasaki gleichermaßen leicht, auch wenn sie eben nicht zu den leichtesten aller Athleten gehören. Die Unterschiede im Kurvenverhalten der drei sind nur graduell, obwohl die Fahrwerke doch beachtliche Differenzen aufweisen. So dreht sich an der GSX 550 ES ein nur 16 Zoll großes Rad um die vordere Achse, die CBX 550 F2 besitzt einen



18zölligen Pneu, die Kawasaki rollt gar auf einem Vorderrad mit 19 Zoll Durchmesser. Ob der hauchdünne Vorsprung, den die Suzuki in der Bewertung der Handlichkeit für sich verbuchen kann, wirklich auf das Konto des kleinsten Vorderrads geht, ist nicht zweifelsfrei auszumachen. Radstand, Lenkkopfwinkel und Nachlauf liegen jeweils in der Mitte zwischen den Werten der Konkurrenten.

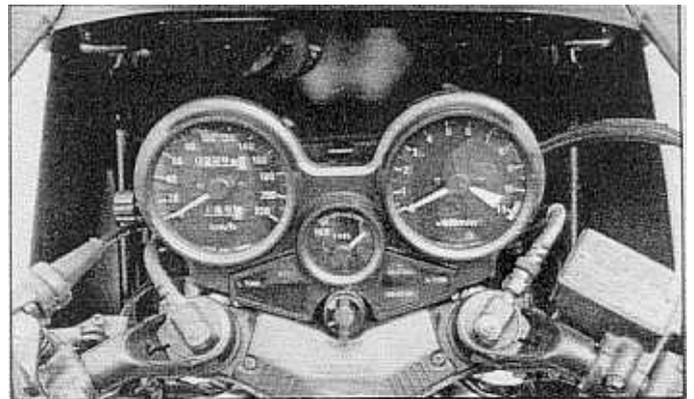
Zwischenstand nach Teil 1

In der Zwischenwertung nach den Kapiteln Motor und Fahrleistungen führt die Suzuki klar vor den Verfolgern. Dank eines sehr kultivierten Triebwerks, vor allem aber durch herausragende Meßwerte in Beschleunigung, Spitze und Durchzug holt die GSX von 130 möglichen Punkten 123.

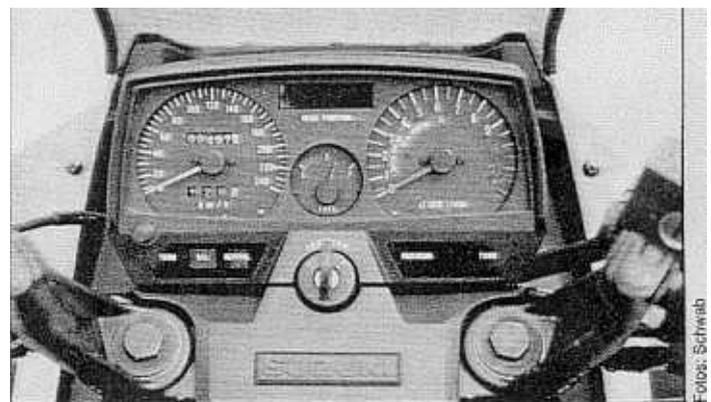
● Suzuki GSX 550 ES	123 Punkte
● Honda CBX 550 F2	111 Punkte
● Kawasaki GP Z 550	108 Punkte

Schnelle Schräglagenwechsel, Lenkkorrekturen in der Kurve und Fahrmanöver vor allem in engen Biegungen gelingen dem-Suzuki-Fahrer meist eine Idee schneller als den Piloten von Honda und Kawasaki. Wer sich im letzten Jahr eine der beiden älteren 550er gekauft hat, muß sich dennoch nicht grämen. Das Fahrverhalten der Suzuki ist zwar geringfügig perfekter, doch in den meisten Fällen entscheidet eher das Fahrkönnen darüber, wer nun der schnellste ist.

Eindeutiger auszumachen sind die Vorteile der Suzuki GSX 550 ES bei schneller Fahrt auf gerader Strecke. Sie rennt ▶



Hinter den kleinen Verkleidungen verstecken sich an allen drei Motorrädern gut ablesbare Anzeigen. Das Cockpit der Honda (oben) ist am sparsamsten, aber völlig ausreichend ausgestattet. Die Kawasaki (links) besitzt noch einen Minicomputer für mögliche Defekte und ein in den Drehzahlmesser integriertes Voltmeter. Die Suzuki (unten) wartet mit einer Ganganzeige auf



Fotos: Schwab

LER

Metzeler ist nicht umsonst die Nr. 1 auf dem deutschen Motorradreifen-Markt

Ein umfangreiches Reifen-Programm für den Geländeort, für jeden Einsatzbereich, für jede Bodenbeschaffenheit. Jahrzehntelange Erfahrung, modernste Entwicklung, Einsatzperfektionierter Technik und harte Testprogramme für alle Reifen bis an die Grenzen der Belastbarkeit, geben die Garantie sportliche Erfolge und für Ihre Sicherheit.



Erfolge, die zählen: 1982

3 Weltmeister auf der Straße und im Gelände

4 Europameister

8 deutsche Meister und die meisten Medaillen bei den Six-Days.

Der Metzeler-Reifenratgeber

80 Seiten Umfang - kann gegen eine Schutzgebühr von DM 2,- in Briefmarken bei:

Metzeler Kautschuk GmbH Abt. VB

Gneisenaustraße 15
8000 München 50
angefordert werden.



METZELER



e die zählen.

550er-Vergleichstest Schlußwertung

auch bei Höchsttempo noch so selbstverständlich geradeaus, wie sie langgezogene Kurven ungerührt umrundet. Die Honda CBX 550 F2 zeigt sich in dieser Disziplin nicht ganz so mustergültig und wird durch leichten Auftrieb an der Verkleidung etwas unruhig. Noch stärker kommt die Kawasaki GP Z 550 vorn aus den Federn der Telegabel; sie läßt sich durch Längsrillen und Querfugen am meisten beeindrucken.

Geraten bei heftigerer Schräglage größere Unebenheiten unter die Räder, breitet sich allgemein eine gewisse Unruhe aus. An der CBX dämpft das zentrale Pro Link-Federbein um die Mittelage herum nur ungenügend, was zu leichten Schaukelbewegungen führen kann. An der GP Z heizt sich das Federelement des Uni-

Trak-Systems bei längerer Belastung auf, was ebenfalls nachlassende Dämpferwirkung, allerdings über den gesamten Federweg, bewirkt. Nicht einmal die GSX ist ganz frei von Eigenbewegungen des Fahrwerks, die aber weniger vom straff abgestimmten Full Floater-Federbein stammen, als vielmehr in den Reifen oder auch im Rahmen ihre Ursachen haben könnten.

Wie das Rohrgeflecht von Lenkkopf bis Schwingenlager beschaffen zu sein hat, darüber herrscht in Japan-Kreisen weitgehende Übereinstimmung. Der Typ des Doppelschleifenrahmens ist allen drei Kandidaten zu eigen, auch wenn die Suzuki durch eine Besonderheit auffällt. So weit das Auge reicht, sind silberm lackierte, rechteckige Rohre zu bewundern, die sich jedoch an versteckten Stellen hinter den Seitendeckeln oder unter dem Tank sofort wieder in konventionelle Rundrohre verwan-

Sturz- und Verschleißteile

Sturzteile	Honda CBX 550 F2	Kawasaki GP Z 550	Suzuki GSX 550 ES
Kupplungshandhebel	12,20	15,31	14,86
Handbremshebel	12,20	16,60	14,92
Rückspiegel	27,46	20,43	45,20
Lenker	293,80	18,86	10,74
Blinker komplett	34,35	41,36	37,52
Tachometer	207,92	208,99	237,30
Drehzahlmesser	170,63	245,20	299,39
Scheinwerfer komplett	187,58	149,84	136,17
Gabelstandrohr	170,63	184,78	181,93
Gabeltauchrohr	162,72	206,13	228,26
Rad vorn	464,43	597,60	463,30
Rad hinten	489,29	629,92	534,49
Auspufftopf	439,57	247,47	223,74
Tank	555,96	422,72	487,03
Fahrerfußbraste	55,03	16,89	42,38
Soziusfußbraste	33,90	12,53	16,95
Summe	3317,67	2849,82	2974,18
Verschleißteile			
Sekundärkette	184,19	120,25	149,44
Bremsbeläge vorn (Satz)	61,25	47,13	40,68
Bremsbeläge hinten (Satz)	61,25	57,21	40,68
1 Kolben mit Ringen	60,00	60,94	38,42
Zündspule	77,74	80,68	69,27
Luftfilter	13,90	23,10	29,83
Ölfilter	4,86	5,09	6,72
Summe	466,19	394,40	372,04

LER

Metzeler ist nicht umsonst die Nr. 1 auf dem deutschen Motorradreifen-Markt

Ein umfangreiches Reifen-Programm für den Gelände-
ort, für jeden Einsatzbereich, für jede Bodenbeschaffenheit.
hrzehntelange Erfahrung, modernste Entwicklung, Einsatz
rfektionierter Technik und harte Testprogramme für alle
ifen bis an die Grenzen der Belastbarkeit, geben die Garantie
sportliche Erfolge und für Ihre Sicherheit.



Erfolge, die zählen: 1982

3 Weltmeister auf der
Straße und im Gelände

4 Europameister

8 deutsche Meister
und die meisten
Medaillen bei den
Six-Days.

Der Metzeler-Reifenratgeber

80 Seiten Umfang - kann gegen eine Schutz-
gebühr von DM 2,- in Briefmarken bei:

Metzeler Kautschuk GmbH Abt. VB

Gneisenaustraße 15
8000 München 50
angefordert
werden.



METZELER 

e die zählen.

550er- Vergleichstest Schlußwertung

auch bei Höchsttempo noch so
selbstverständlich geradeaus,
wie sie langgezogene Kurven
ungerührt umrundet. Die Hon-
da CBX 550 F2 zeigt sich in
dieser Disziplin nicht ganz so
mustergültig und wird durch
leichten Auftrieb an der Ver-
kleidung etwas unruhig. Noch
stärker kommt die Kawasaki
GP Z 550 vorn aus den Federn
der Telegabel; sie läßt sich
durch Längsrillen und Querfu-
gen am meisten beeindrucken.

Geraten bei heftigerer Schräg-
lage größere Unebenheiten
unter die Räder, breitet sich all-
gemein eine gewisse Unruhe
aus. An der CBX dämpft das
zentrale Pro Link-Federbein
um die Mittellage herum nur
ungenügend, was zu leichten
Schaukelbewegungen führen
kann. An der GP Z heizt sich
das Federelement des Uni

Trak-Systems bei längerer Be-
lastung auf, was ebenfalls
nachlassende Dämpferwir-
kung, allerdings über den ge-
samten Federweg, bewirkt.
Nicht einmal die GSX ist ganz
frei von Eigenbewegungen des
Fahrwerks, die aber weniger
vom straff abgestimmten Full
Floater-Federbein stammen,
als vielmehr in den Reifen oder
auch im Rahmen ihre Ursach-
en haben könnten.

Wie das Rohrgeflecht von
Lenkkopf bis Schwingenlager
beschaffen zu sein hat, dar-
über herrscht in Japan-Kreisen
weitgehende Übereinstim-
mung. Der Typ des Doppel-
schleifenrahmens ist allen drei
Kandidaten zu eigen, auch
wenn die Suzuki durch eine
Besonderheit auffällt. So weit
das Auge reicht, sind silberne
lackierte, rechteckige Rohre zu
bewundern, die sich jedoch an
versteckten Stellen hinter den
Seitendeckeln oder unter dem
Tank sofort wieder in konven-
tionelle Rundrohre verwan-

Sturz- und Verschleißteile

Sturzteile	Honda CBX 550 F2	Kawasaki GP Z 550	Suzuki GSX 550 ES
Kupplungshandhebel	12,20	15,31	14,86
Handbremshebel	12,20	16,60	14,92
Rückspiegel	27,46	20,43	45,20
Lenker	293,80	18,86	10,74
Blinker komplett	34,35	41,36	37,52
Tachometer	207,92	208,99	237,30
Drehzahlmesser	170,63	245,20	299,39
Scheinwerfer komplett	187,58	149,84	136,17
Gabelstandrohr	170,63	184,78	181,93
Gabeltauchrohr	162,72	206,13	228,26
Rad vorn	464,43	597,60	463,30
Rad hinten	489,29	629,92	534,49
Auspufftopf	439,57	247,47	223,74
Tank	555,96	422,72	467,03
Fahrerfußraste	55,03	16,89	42,38
Soziusfußraste	33,90	12,53	16,95
Summe	3317,67	2849,82	2974,18
Verschleißteile			
Sekundärkette	184,19	120,25	149,44
Bremsbeläge vorn (Satz)	61,25	47,13	40,68
Bremsbeläge hinten (Satz)	61,25	57,21	40,68
1 Kolben mit Ringen	60,00	60,94	38,42
Zündspule	77,74	80,68	69,27
Luftfilter	13,90	23,10	29,83
Ölfilter	4,86	5,09	6,72
Summe	466,19	394,40	372,04

550er- Vergleichstest Schlußwertung

deln. Ein optischer Gag, mehr nicht.

Eindrucksvoll sieht auch die gekapselte Doppelscheibenbremse der Honda aus. Doch im Vergleich zeigt sie nicht nur ein ungewöhnliches Äußeres,

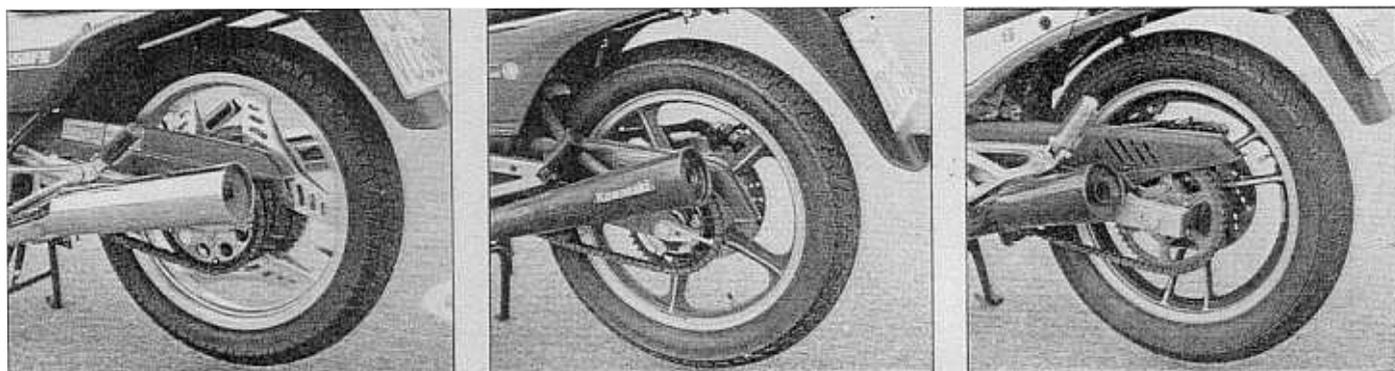
sondern auch innere Werte. Nur 44,6 Meter nach Beginn des Bremsvorgangs bei 100 km/h steht sie schon. Die Kawasaki braucht für die gleiche Übung 47,9 Meter, die Suzuki sogar 49,6 Meter. Wird aus 130 km/h verzögert, gewinnt die CBX noch klarer.

Die Art und Weise, wie diese Werte zu realisieren sind, bringt der Honda weitere Zäh-

ler ein. Denn die Bremsen vorn und hinten lassen sich wunderbar dosieren, mit exakt definiertem Druckpunkt und ohne Gefahr, das Vorderrad durch zuviel Zug am Handhebel zu blockieren. Genau davor muß Angst haben, wer die Kawasaki oder Suzuki schnellstmöglich zum Halt bringen will. Besonders bei der Kawasaki stört eine übermäßige Elastizität in den Bremsleitungen, an der

Suzuki vermiest das ohnehin untaugliche Anti Dive harte Bremsvorgänge.

Die positiven Eigenschaften der gekapselten Honda-Bremsen resultieren vor allem aus einer geglückten Reibpaarung von Scheibe und Belag. Die Verpackung hat eigentlich nur den Zweck, den unvermeidlichen Rost der Gußscheibe zu verstecken.



Der Honda-Auspuff verdeckt die Achse. Wie es richtig ist, zeigen Kawasaki (Mitte) und Suzuki

Technische Daten: Fahrwerk

		Honda CBX 550 F 2	Kawasaki GP Z 550	Suzuki GSX 550 ES
Rahmenbauart		Doppelschleifen-Rohrrahmen		
Federung vorn		Telegabel mit Anti Dive		
Federung hinten		zentrales Federbein		
Einstellung vorn		Luft	Luft	-
Einstellung hinten		Luft	Feder, 4fach	Feder, 5fach
Federweg vorn	mm	140	180	150
Federweg hinten	mm	100	140	117
Standrohrdurchmesser	mm	35	35	38
Reifen vorn		3.60 H 18	3.25 H 19	100/90 H 16
Reifen hinten		4.10 H 18	4.00 H 18	110/90 H 18
Bremse vorn, Ø	mm	gekapselte Doppelscheibe, 226	Doppelscheibe, 226	Doppelscheibe, 260
Bremse hinten, Ø	mm	gekapselte Scheibe, 226	Scheibe, 226	Scheibe, 260
Betätigung vorn/hinten		hydraulisch		
Radstand	mm	1380	1450	1420
Lenkkopfwinkel	Grad	64	62,5	62,75
Nachlauf	mm	97	110	101
Fahrzeuflänge	mm	2085	2290	2140
Sitzhöhe	mm	740	770	800
nutzbare Sitzbanklänge	mm	650	615	580
Lenkerbreite	mm	740	680	740
Wendekreis	mm	4400	5130	5550
Gewicht vollgetankt	kg	213	210	216
Gewicht vorn/hinten	kg (%)	106/107 (49,8/50,2)	100/110 (47,6/52,4)	106/110 (49,1/50,9)
zul. Gesamtgewicht	kg	386	415	405
Preis	Mark	8345	6990	6499

Sehen lassen können sich die Anzeigeeinstrumente an den getesteten Motorrädern. Neben Drehzahlmesser und Tacho ist auch eine Benzinzuhr Standard. Daß der bemitleidenswerte Pilot der Honda sowohl auf einen Minicomputer als auch auf eine Ganganzeige verzichten muß, wie sie von der Kawasaki beziehungsweise der Suzuki angeboten wird, ist zu verkraften. Nicht ganz erfüllt die CBX 550 F2 dagegen ihre Informationspflicht in Sachen Blick nach hinten. Die Rückspiegel sind zwar ausreichend groß, aber durch die Befestigung an der Verkleidung zu weit vom Fahrer entfernt. Die zu klein geratene Rückschau trägt ihr einen Minuspunkt ein.

Den kann die CBX aber schon im nächsten Kapitel locker wieder wettmachen. Denn die Bedienelemente sind schlichtweg perfekt. Nicht so an der Kawasaki, die ihren Fahrer mit einem ungünstig platzierten Schalthebel, aber auch einem Chokehebel unten am Vergaser verärgert. Die Suzuki schließlich fällt durch einen unpraktischen Blinkerschalter, der auch für Fern- und Abblendlicht dient, zurück. Vor ▷

550er- Vergleichstest Schießwertung

allem aber stört die Tatsache, daß zum Umschalten auf Reserve angehalten werden muß, weil eine Klappe den direkten Zugriff versperrt.

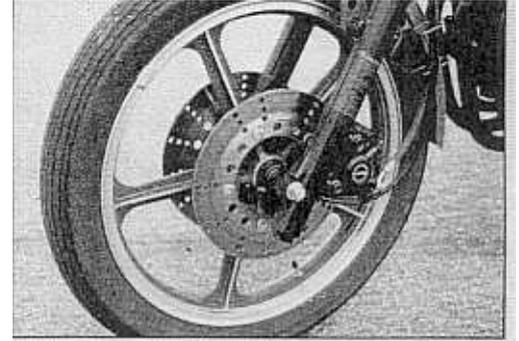
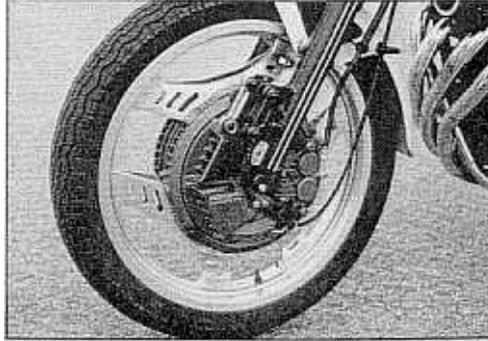
Ansonsten kann auf der GSX 550 ES nicht weiter geklagt werden, denn der Komfort ist tadellos. Einzig die recht straffe Abstimmung des hinteren Full Floater-Federbeins verhindert die volle Punktzahl, die von Sitzposition und Sitzbank her berechtigt wäre. Komfortabler federt und dämpft die Honda, doch ihre Bank ist etwas zu hart

ausgefallen. Darüber hinaus bietet die Verkleidung der zum Vergleich herangezogenen F2-Version den besten Windschutz. Höchstgeschwindigkeit läßt sich aufrecht sitzend problemlos über längere Distanzen ertragen. Was der Honda hier Lob einbringt, trug ihr aber

bei der Wertung der Fahrleistungen entsprechende Nachteile ein, weil das Spitzentempo auch bei einer gebückten Fahrhaltung nicht weiter ansteigt.

Da die Honda-Bank nach hinten breiter wird, sitzt der Bei-

fahrer fast sogar besser als sein Chauffeur. Die bessere Hälfte der Kawasaki-Sitzgelegenheit ist etwas zu kurz; auf der Suzuki rutscht der Passagier leicht nach vorn. Zu hoch angebracht für Menschen mit längeren Beinen sind an allen drei die Soziasfußrasten.



In der Wertung der Bremsen hat die Honda CBX (links oben) die Nase vorn. Die gekapselte Doppelscheibe läßt sich präzise dosieren. Die Kawasaki-Bremse (oben) und die der Suzuki fallen dagegen zurück



Meßwerte				
		Honda CBX 550 F 2	Kawasaki GP Z 550	Suzuki GSX 550 ES
Bremsverzögerung				
100-0	m (m/s ²)	44,6 (8,65)	47,9 (8,05)	49,6 (7,78)
130-0	m (m/s ²)	71,2 (9,16)	80,3 (8,12)	82,7 (7,88)
Tachometerabweichung				
Anzeige 50/80	km/h	50/76	46/71	48/77
Anzeige 100/130	km/h	96/127	90/119	95/125
Anzeige V _{max} sitzend		183	181	194
effektiv	km/h	180	175	185
Drehzahlmesserabweichung				
Anzeige 3000	1/min	3000	2800	2800
Anzeige 5000	1/min	4850	4600	4700
Anzeige 7000	1/min	6700	6600	6700
Verbrauch/Benzin				
Testverbrauch	Liter/100 km	Super	Super	Super
Tankinhalt/Reserve	Liter	18/3,8	18,5/3,5	18/3,5
Aktionsradius	km	285	308	276

An der GP Z 550 und der GSX 550 kommt das wenigstens der Servicefreundlichkeit zugute. Denn die hochgezogenen Auspufftüten, die die Fußrasten verdrängten, geben immerhin den Zugang zur Hinterachse frei, was den Radwechsel ungemein erleichtert. Plagen muß sich der Mechaniker aber nicht nur mit dem hinteren Rad der CBX 550, sondern genauso mit dem vorderen. Die gekapselte Bremse macht Routinearbeiten wie Reifenwechsel oder Montage neuer Bremsbeläge zur schweißtreibenden Beschäftigung.

Dafür ist das Einstellen der Ventile schneller erledigt, weil die Honda – wie auch die Suzuki – Schlepphebel zwischen Nockenwelle und Ventilschä- ▷

550er- Vergleichstest Schlußwertung

ten bemüht. Bei dem etwas älteren Kawasaki-Entwurf muß noch mit Tassenstößeln und den zugehörigen Einstellplättchen hantiert werden.

Daß die GP Z eindeutig den geringsten Durst zeigt, was ihr auch den weitesten Aktionsradius einträgt, kann an ihrer Platzierung nichts mehr ändern. Dennoch war es bestimmt kein Fehler der Kawasaki-Oberen,

sie unverändert ins zweite Jahr des 550er-Rennens zu schicken. Freunde, die klassisches Styling und kernige Technik mögen, wird sie immer noch genug finden.

Die Honda CBX 550 war im letzten Jahr noch unbestrittener Klassenprimus; möglicherweise deswegen, weil in diesem Jahr die komfortablere, aber langsamere Verkleidungsversion F2 in den Test aufgenommen wurde, fällt sie in diesem Vergleich etwas zurück. Daß sie jedoch von der Spitze des Siegertreppchens

auf den zweiten Platz abgerutscht ist, hat einen ganz anderen Grund.

Dieser Grund hat einen Namen: Suzuki GSX 550 ES. Der stärkste Motor brachte sie an

die Spitze, und in den übrigen Vergleichsdisziplinen leistete sie sich keine Ausrutscher, auch wenn einige Details verbesserungsbedürftig sind. Die Suzuki gewinnt.

Ulrich von Löhneysen



1 Suzuki GSX 550 ES 281 Punkte

Ein bärenstarker Viertaktmotor sichert der Suzuki den entscheidenden Vorsprung. Dazu ein sehr sauberes Fahrverhalten, aber Minuspunkte bei Bremsen und Bedienung



2 Honda CBX 550 F2 269 Punkte

Das komfortabelste Motorrad im Vergleich, mit ausgezeichneten Bremsen und schnell genug trotz größter Verkleidung. Verbesserungsbedürftig in Wirtschaftlichkeit und Serviceaufwand



3 Kawasaki GP Z 550 262 Punkte

Die Kawasaki hat ihre Vorzüge in geringen Betriebskosten und kann in den Fahrleistungen gerade noch mithalten. Bis auf die schwammigen Bremsen keine größeren Schwächen

550er-Vergleichstest: Schlußwertung

	Honda CBX 550 F2	Kawasaki GP Z 550	Suzuki GSX 550 ES
Fahrwerk und Bremsen			
Fahrstabilität	9	8	10
Handlichkeit	9	9	10
Kurvenverhalten	9	9	9
Abstimmung Telegabel	9	8	9
Abstimmung Federbeine	8	8	9
Gewicht	9	9	9
Bremsweg	10	9	8
Dosierbarkeit Bremse vorn	10	6	8
Dosierbarkeit Bremse hinten	10	9	9
Summe	83	75	81
Ausstattung			
Information	9	10	10
Bedienung	10	8	7
Lichtausbeute	8	8	8
Komfort Fahrer	9	8	9
Komfort Beifahrer	9	8	8
Reichweite	8	10	8
Summe	53	52	50
Wirtschaftlichkeit			
Sturz- und Verschleißteile	7	10	10
Verbrauch	8	9	8
Servicefreundlichkeit	7	8	9
Summe	22	26	27
Punkte Teil 1	111	108	123
Punkte Teil 2	158	154	158
Gesamtsumme	269	262	281