

# Von Geburt an getrennt

**Mit der nagelneuen ZR-7 verläßt Kawasaki die Klassik-Linie und stellt ein modern gestyltes, preiswertes Naked Bike auf zwei Räder. Damit kopiert man Suzukis Erfolgsgeheimnis und fordert unweigerlich die GSX 750 heraus.**

Die Vorgabe – ein Maximum an Motorrad für ein Minimum an Aufwand – ist an beiden Modellen allgegenwärtig. Viele baugleiche Teile zeigen, daß

das eigene Markenprofil hinter der Kalkulation zurückzusteuken hat. Das ist nicht weiter tragisch, denn die Gesamtkompositionen sind als solche immer noch sehr eigenständig: die Suzuki als etwas pummeliges Retro-Bike mit rundlichem Tank, dem legendären Heck

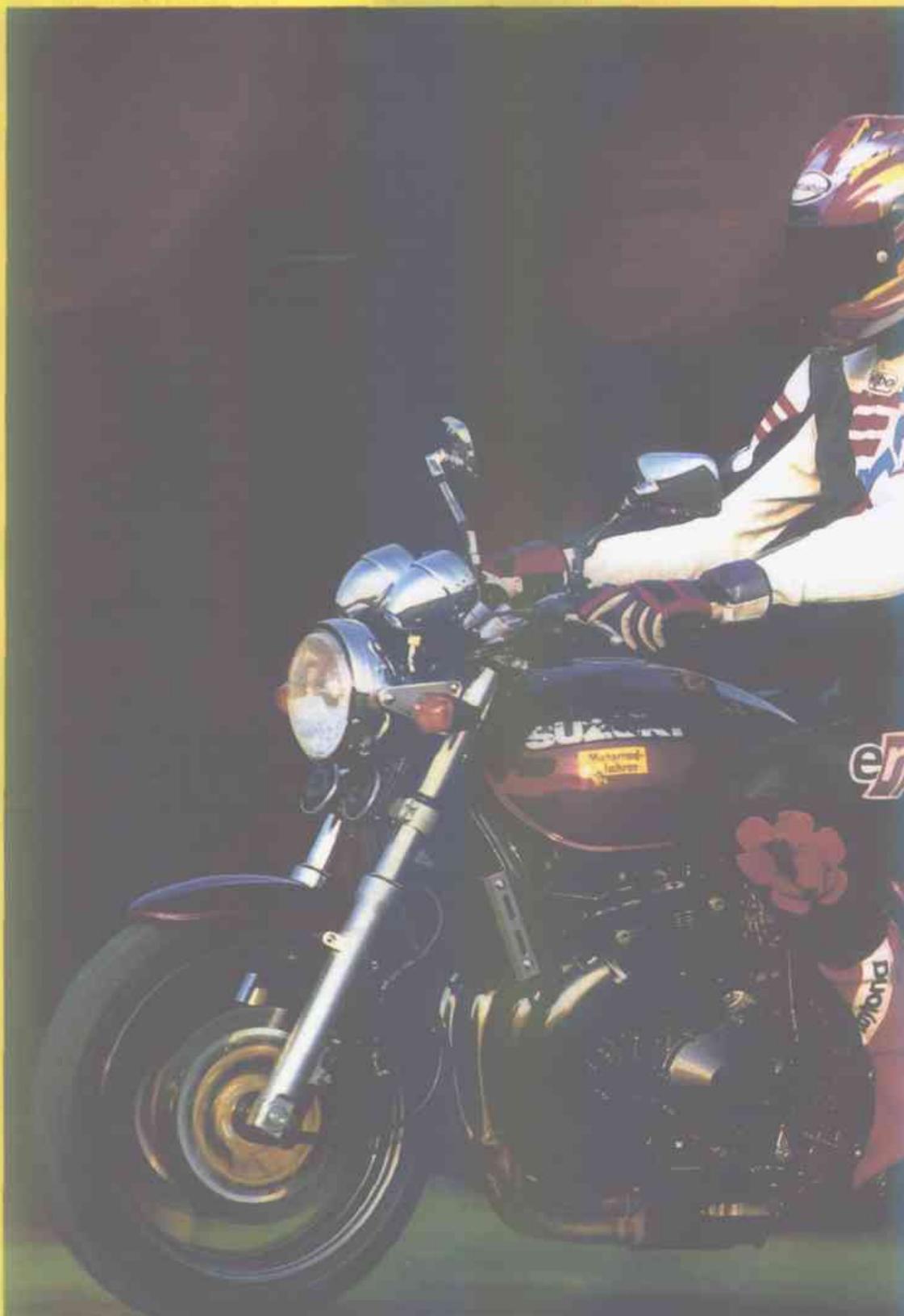
**B**ei Kawasaki ist es der erste ernsthafte Versuch, mittels Dumping einen Verkaufsschlager zu plazieren. Die von den grünen Rennern angeführte Modellpalette geht zwar ganz gut, aber unter die ersten zehn der jährlichen Motorrad-Hitlisten verirrt sich eine Kawa eher selten. Das könnte sich mit der ZR-7 nun ändern, wobei ihr der späte Zeitpunkt der Präsentation zumindest in diesem Jahr noch einen Strich durch die Rechnung machen wird.

Die Suzuki GSX 750 hat sich ihr Revier bereits abgesteckt. Zwischen der 600er und der 1200er Bandit läßt es sich gut leben, und externe Konkurrenz muß sie schon lange nicht mehr fürchten. Die Tage der Honda CB Seventy sind ebenso wie die der Kawasaki Zephyr 750 gezählt.

Nicht etwa, weil diese Motorradgattung vom Aussterben bedroht ist, sondern weil hier in erster Linie über den Preis verkauft wird. Für die Suzuki werden 11.840 Mark, für die neue Kawasaki gerade einmal

**Da wird nicht mehr lange geforscht und entwickelt ...**

11.260 Mark fällig. Da wird nicht mehr lange geforscht und entwickelt, da greift man in die Regale, zieht einen Vierzylinder und eine Doppelschleife heraus und konstruiert das Nötigste drumherum. Zur Pflicht gehören Rundscheinwerfer mit Rundinstrumenten sowie klare Trennlinien zwischen Tank, Seitendeckeln und Heckpartien.



Glasklare Info-Zentralen mit Rundinstrumenten, wahlweise schwarz (GSX) oder weiß (ZR-7) hinterlegt.



der Kawasaki Z1 und den zu dieser Zeit üblichen Stereo-Dämpfern. Die ZR-7 als Kontrapunkt mit modernen Stilelementen, einem Vorderradkotflügel, der sich aerodynamisch an die Gabelholme schmiegt, einem Tank, der von Yamahas R1 stammen könnte und einem



## Sogar der Zephyr-Vierzylinder macht auf jugendlich

Heck, das man bei den Super-sportlern aus den eigenen Reihen geklaut hat. Sogar der alte luftgekühlte Zephyr-Vierzylinder mußte seine Kühlrippen schwärzen und macht jetzt mit eckigem Ventildeckel einen auf jugendlich. Das ergibt eine frische Mixtur und in der Uni-Lackierung eine gewisse Eleganz.

Platz genommen wird auf niedrigen, leicht abgestuften und durchgehenden Sitzbänken, die gut gepolstert vorn wie hinten ausreichend breit ausfallen. Die Kawasaki schmeichelt sich auf Antrieb ein. Ihr

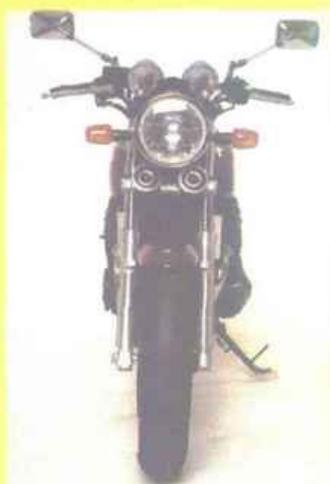
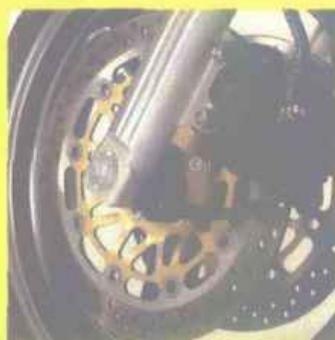
Die beiden Motoren sind Morgenmuffel, die zwar auf Knopfdruck anspringen, aber lange Warmlaufphasen benötigen. Der GSX-Vierzylinder mit den schönen schmalen Kühl-



**Baugleiche Scheibenbremsen mit Tokico-Schwimm-sätteln, die auf 300er Bremsscheiben zugreifen.**

hohes Maß an Laufkultur, vibriert nur mäßig über die gesamte Bandbreite seines Schaffens und bietet ein gut gestuftes, leicht schaltbares Sechsganggetriebe.

Der luftgekühlte Motor der ZR-7, der leicht modifiziert aus der Zephyr übernommen wurde, kontert auf anderem Niveau. Der Zweiventiler weist bei gleicher Kubikzahl deutlich



## Daten und Meßwerte Kawasaki ZR-7

### Höchstgeschwindigkeit:

solo 203 km/h  
zwei Personen 180 km/h

### Beschleunigung 0 - 100 km/h:

solo 3,7 s

### Durchzug 50 - 120 km/h:

(im größten Gang):

solo 9,8 s

zwei Personen 13,6 s

Tachoabweichung: 5 %

### Benzinverbrauch (Normal):

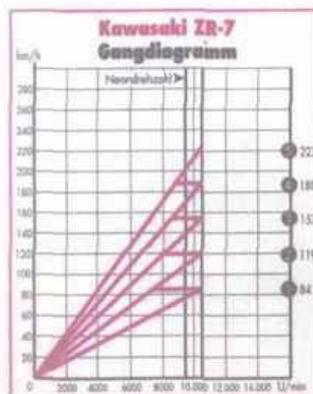
Testverbrauch: 6,4 l/100 km

Reichweite 343 km

**Der Zweiventiler hält sich wecker und malt eine satte Drehmomentkurve.**

(Alle Messungen mit 2D Data Recording.)

Leistungskurve auf Dynojet-Prüfstand



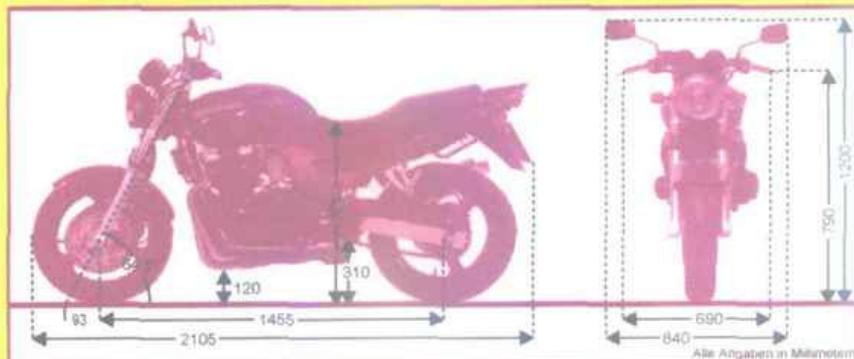
stahl-Auspuffanlage, die – mit Interferenzrohren versehen – dem Vierzylinder noch ein paar Newtonmeter einhaucht. Unterm Strich läßt sich der Motor schallfauter fahren und hat seine Stärken mehr im mittleren Drehzahlbereich. Zu bemängeln sind die nervigen Vibratio-

**Ein kurzer Nachlauf weist die ZR-7 als handliches Motorrad aus.**

Mix aus breitem Superbike-Lenker, schmalen Knie-schluß und tiefen Rasten ergibt ein leicht nach vorn geneigtes, fahraktives Paket, das auf Dauer keinerlei Fragen aufwirft. Man sitzt zwar mehr auf der Maschine als bei der GSX, fühlt sich aber besser integriert.

Auf der Suzuki geht es etwas hausbackener zu: Mit aufrechtem Oberkörper greift man auf einen schmalen Rohrlenker, während einem der bauchige Tank die Beine leicht spreizt. Dazu kommt ein recht sportiver Kniewinkel mit hohen Rasten und tiefer Sitzbank.

rippen kann seine GSX-R-Vergangenheit nicht verleugnen: nicht mehr ganz so taufrisch wie damals, aber immer noch bestimmt vom Drang nach hohen Drehzahlen. Kaum verwunderlich also, daß die Punkte von Maximal-Leistung und Drehmoment dicht bei dicht liegen und das Triebwerk sich erst ab 5000 Touren so richtig ins Zeug legt. Dabei beweist der Sportler ein



mehr Hub auf und zaubert – nicht unerwartet – eine satte Drehmomentkurve auf den Dynojet-Prüfstand. Mit ein Verdienst der neuen 4-in-1-Edel-

nen zwischen 5- und 7500 Touren und das hakelige, nicht so exakte Fünfganggetriebe in Kombination mit der schlecht dosierbaren Kupplung.

## Daten und Meßwerte Suzuki GSX 750

### Höchstgeschwindigkeit:

solo 205 km/h  
zwei Personen 187 km/h

### Beschleunigung 0 - 100 km/h:

solo 3,7 s

### Durchzug 50 - 120 km/h:

(im größten Gang):

solo 10,5 s

zwei Personen 14,2 s

Tachoabweichung: 7 %

### Benzinverbrauch (Normal):

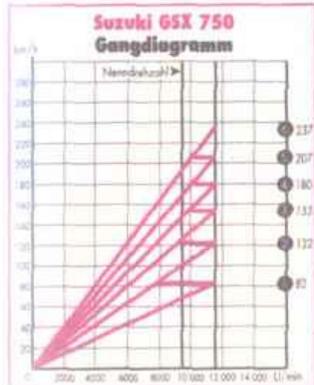
Testverbrauch: 6,2 l/100 km

Reichweite: 290 km

**Die Suzuki kommt erst ab 5000 Touren so richtig in Fahrt.**

(Alle Messungen mit 2D Data Recording)

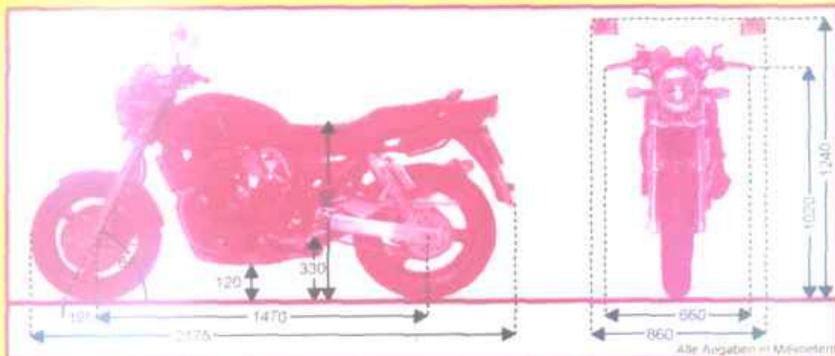
Leistungskurve auf Dynojet-Prufstand



Beide Vierzylinder sind luftgekühlt, verzichten aber nicht auf einen Ölkühler und gönnen sich eine komplette Edelstahl-Anlage.



Beiden Fahrleistungen geht es Kopf an Kopf durch die Lichtschranken: Die Suzi läuft gegen Ende einen Tick schneller, die Kawa hat im Durchzug leichte Vorteile, und beide gehen aus dem Stand in 3,7 Sekunden auf die 100 Stundenkilometer. Auch beim Verbrauch tut man sich nicht weh. Die 6,4 Liter der ZR-7 stehen 6,2 Liter



## Die Suzi läuft schneller – die Kawa zieht besser durch

Normal auf 100 Kilometern über die GSX gegenüber. Das ergibt bei der Kawa einen ordentlichen Radius von 343 Kilometern, bei der GSX sind es 290 Kilometer.

Diese Strecken legt man mit

recht unterschiedlichen Fahrwerken zurück. Die neue Kawa ist ein echter Softie im positiven Sinne, die mit einer 41er Telegabel und einem angelenkten Zentralfederbein ihre Passagiere mit hohem Komfort verwöhnt. Dabei kann man ihr nicht einmal mangelnde Stabilität vorwerfen. O.k., die Gabel neigt bei harten Manövern schon mal dazu, auf Block zu gehen, aber der Alltag wird von

**Kurvenflitzer mit serienmäßig guter Bereifung und hohen Schräglagenfreiheiten.**

ihr blendend gemeistert. Gleiches gilt für das Single-Federbein, das sich sogar in der Zugstufe und Federbasis mehrfach anpassen lässt und das Werk mit einer guten Abstimmung verläßt.

Dies trifft auf die Suzuki nur bedingt zu. Sie wirkt deutlich straffer und liebt vornehmlich gut ausgebaute Asphaltbänder mit wenigen Unebenheiten. Die beiden Showa-Elemente

im Heck sind ein wenig überdämpft, die Front taucht ohne Belastung schon tief ein und bietet von daher weniger Reserven. Mit dieser Auslegung liegt die GSX zwar satter auf der Straße, neigt bei Bodenwellen aber auch schneller dazu, aus der Spur zu laufen. Trotz acht Kilo Mindergewicht wirkt die Suzi schwerfälliger



und erfordert mehr Kraft beim Einlenken. Im direkten Vergleich ist die ZR-7 leichtfüßig und einen Hauch handlicher. Das gesamte Fahrwerk ist zwar spürbar mehr in Bewegung, aber weit davon entfernt, unruhig oder nervös zu wirken.

Die Bremsen stammen mehr oder minder aus den gleichen Zubehörregalen von Nissin und Tokico. Einziger Unterschied: Die Anlage der Kawa-



## Auf den letzten Metern verspielt die ZR-7 viel Sympathien

saki läßt sich einen Tick besser dosieren. In beiden Fällen steigt die Wirkung proportional zur Handkraft an, und das ist gut so. Gleiches Niveau auch bei der Reifenwahl. Die Bridgestone-Pneus kombinieren hohe Laufeistungen mit guten Haft-

werten und neutralem Handling.

Den Sieg vor Augen, verspielt die Kawasaki auf den letzten Metern noch viel von ihrem Vorsprung. Beim Blick unters Plastik werden schon die ersten Rostnester einer viel zu dünn aufgetragenen Rahmen-

**Naked-Parade mit unterschiedlichen optischen Schwerpunkten. Die Stahlschwinge der ZR-7 und das Alu-Pendant der GSX.**



### Technische Daten

	Kawasaki ZR-7	Suzuki GSX 750
<b>Motor</b>		
max. Leistung	56 kW (76 PS) 9500 U/min	63 kW (86 PS) 9500 U/min
max. Drehmoment	63 Nm bei 7300 U/min	67 Nm bei 8500 U/min
Bauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	739 cm <sup>3</sup>	750 cm <sup>3</sup>
Verdichtung	9,5 : 1	10,7 : 1
Bohrung x Hub	66 x 54 mm	70 x 48,7 mm
Kühlung	luftgekühlt	luftgekühlt
Ventile	zwei pro Zylinder	vier pro Zylinder
Nockenwelle	zwei/obenliegend (dohc)	zwei/obenliegend (dohc)
Getriebe	Fünfganggetriebe	Sechsganggetriebe
Kupplung/Betätigung	Mehrscheiben-Ölbad/mech.	Mehrscheiben-Ölbad/mech.
Sekundärtrieb	Kette	Kette
Gemischauflbereitung	Gleichdruckvergaser, 32 mm	Gleichdruckvergaser, 32 mm
Schmierung	Naßsumpschmierung	Naßsumpschmierung
Starter	E-Starter	E-Starter
Abgasreinigung	Sekundärluftsystem	keine
<b>Elektrische Anlage</b>		
Lichtmaschine Leistung	308 Watt	550 Watt
Batterie	12 V/10 Ah	12 V/8 Ah
<b>Fahrwerk</b>		
Rahmen	Doppelschleifen-Rohrrahmen	Doppelschleifen-Rohrrahmen
Federung v./Standrohr	Telegabel/41 mm	Telegabel/43 mm
Verstellmöglichkeiten	keine	keine
Federung hinten	Zentralfederbein, Stahlschwinge	zwei Federbeine, Alu-Schwinge
Verstellmöglichkeiten	Federbasis, Zugst.-Dämpfung	Federbasis
Federweg vorn/hinten	130/130 mm	130/120 mm
<b>Räder</b>		
Felgenreöße vorn/hinten	3.50 x 17/5.00 x 17	3.50 x 17/5.50 x 17
Reifengröße vorn/hinten	120/70 ZR 17/160/60-ZR 17	120/70 ZR 17/170/60 ZR 17
Serienbereifung	Bridgestone BT 57	Bridgestone BT 54
Bremsen vorn	Doppelscheibe, Schwimmsattel	Doppelscheibe, Schwimmsattel
Bremsen hinten	Einzelscheibe, Schwimmsattel	Einzelscheibe, Festsattel
Brems Scheibe vorn/hinten	300/240 mm	300/240 mm
<b>Gewichte/Füllmengen</b>		
Gewicht vollgetankt	228 kg	220 kg
zulässiges Gesamtgewicht	410 kg	435 kg
Tankinhalt/Reserve	22 l/4,0 l	18/3,5 l
<b>Preis</b>	<b>11.260 DM</b>	<b>11.840 DM</b>
Garantie	zwei Jahre	zwei Jahre
Wartungsintervalle	1000 km/dann alle 6000 km	1000 km/dann alle 6000 km
Versicherung (HDI/Steuer (f. 1 Jahr)	268,00 DM/108 DM	455,20/108 DM

lackierung sichtbar – ein dauerhaftes Ärgernis. Die GSX zeigt mit ordentlicher Grundierung und ausreichendem Lackauftrag, daß man auch hinter der Kulisse ordentlich arbeitet.

Trotzdem steht die neue ZR-7 am Ende glänzend da. Sie bietet dem Preisbrecher von Suzuki auf breiter Front Paroli und entscheidet die Fahrwerkswertung souverän für sich. Suzuki muß sich für die gute GSX 750 nicht schämen. Das bessere Motorkonzept und ein anständiges Finish entschädigen für die etwas mißratene Fahrwerksabstimmung.