

VERGLEICH **Honda CB 750 Hornet vs. Suzuki GSX-8S**



SUZUKI
GSX-8S



HONDA CB 750 HORNET

Text: Johannes Müller; Fotos: Tyson Jopson

Diese Mitte ist nicht edel. Wenn mit der GSX-8S die erste sportfähige neue Suzuki seit, äh, ewig auf Hondas CB 750 Hornet trifft, darf man vielmehr von Brot-und-Butter-Bikes sprechen. Aber gerade die verdienen, dass man ihnen herzhafte einschleckt.

BUTTER- BROT & PEITSCHEN

Hach, wir wissen doch selbst nicht, was wir davon halten sollen. Einerseits: Reihenweizylinder mit Hubzapfenversatz als Baukasten-Plattform für mehrere Modelle, vom Naked über die Reiseenduro bis zum Mir-wahrscheinlich-egal. Gääääh. Manchmal könnte man meinen, in der jüngeren Vergangenheit hätte ein zentrales Planungskomitee per Zehnjahresplan den volkseigen gewordenen Kraftrad-Betrieben verordnet, die Entwicklung mehrzylindriger Verbrennungsmotoren, welche nicht oben genanntem Baumuster entsprechen, einzustellen. Auwei. Yamaha hat's erfunden, KTM zog nach, dann BMW, Triumph, sogar Aprilia ist auf den Zug aufgesprungen. China kopiert es sowieso, nun also auch Honda und Suzuki:

Reihenweizylinder mit Hubzapfenversatz als Baukasten und so weiter und so fort. Noch spannungsärmer, Vorsicht Wortspiel, wären lediglich Elektroroller.

Andererseits: Wenn's weniger als 140 PS tun, sagen wir für den zivilen Gebrauch, wenn Hubkolben-Romantik zugunsten pragmatischer und fahrdynamischer Überlegungen wie Gewicht, Bauraum und Kosten in den Hintergrund treten darf, spricht so einiges für diesen vermaledeiten Universal-Standard-Twin als V-Simulant. Also, schrecklich nüchtern gesehen. Die Motoren sind leicht, kraftvoll, kompakt, haben so etwas wie Charakter und sind günstig herzustellen. Auftritt Honda CB 750 Hornet: kämpfende 7400 Euro Grundpreis, schlanke 191 Kilo mit randvollem



HONDA CB 750 HORNET

Tank, eifrige 92 PS darunter. Genug nicht nur, um jüngst die hauseigene Konkurrenz namens CB 650 R eher nebenbei einzudosen, und wie warme Semmeln am Markt einzuschlagen (schönes Bild, oder?), sondern auch um jederzeit entspannt das Rad zu lupfen.

Die neue Hornet ist nicht nur ein Wheelie-Monster vor dem Herrn, sondern auch das Schlechteste, was Suzuki passieren konnte. Zumindest, wenn man wie jeder normale Mensch ihre Eckdaten mit der GSX-8S vergleicht. Die erste wirklich neue Suzuki seit Langem – böse Zungen wollen nun die K5 nennen? – ist nämlich mit 83 PS schwächer, mit 202 Kilo schwerer und mit 8900 Euro zu alldem auch noch signifikant teurer. Manches spricht dafür, Honda könnte mit

der Hornet Suzuki in seinem ureigenen Gut-aber-günstig-Game geschlagen haben.

Show-Time, Go-Time

Verfrüht! Motorräder sind mehr als die Summe ihrer Eckdaten, und Suzuki wäre nicht Suzuki, wenn sie sich bei der GSX-8S nicht etwas gedacht hätten. Drum Brot und Butter bei die Fische! Was im Fall der Hornet vorerst mal heißt, ihre echt beachtliche Top-End-Power auszukosten. Ja, der Twin macht bis 4000 wenig und bis 6000 nicht viel. Dann aber, im oberen Drittel, von sechseinhalb bis jenseits zehn, dampft und zischt das Hornet-Kesselchen. Denn der Unicam-Kurzhuber hat wenig Schwung, aber mäch-



SUZUKI
GSX-8S

tig Bock, peitscht über Drehzahl die federleichte Honda achtbar vorwärts. Vergleicht mal die Beschleunigung mit der der genau doppelt so teuren (!) Ducati Monster SP in diesem Heft. Die fährt nach 13,8 Sekunden 200, die Honda nach 15,9. Welten? Wohl kaum, eher gleiche Liga. Dass man sie dafür herb zwirbeln muss? Unter sportlichen Gesichtspunkten nicht zwingend von Nachteil – ganz wie bei Aprilias forscher 660er-Plattform, an welche die Honda motorisch sehr erinnert, tört das fiebrige Auspressen an. Auf dieser Stulle ist reichlich Schmalz.

Leider enden hier die Parallelen der CB 750 Hornet zur famosen Tuono 660 und damit ihr PS-Loblied. Denn anders als das kräftig schlagende Herz der Hornisse ist der ganze Rest vom Kerl – Chassis, Bremse, vor allem Ergonomie, auch Verarbeitung – eher alltägliche Backware vom Discounter. So ruft die Sitzposition mit der einsteigerfreundlichen Kuhle, dem hohen Lenker und den zu weit vorn angebrachten Rasten ungute Flashbacks an die CB 500 F hervor – kein schlechtes Motorrad, aber sicher kein sportliches. Bremse? Okay, nicht mehr und nicht weniger, was sich im Prinzip auch über das Fahrwerk sagen lässt: daheim rum und auf Schlechtweg ziemlich komfortabel und gut ansprechend. Sobald du es aber wissen willst und die 92 PS

benutzt? Bemüht. Eher für 60 als 80 Kilo abgestimmt. Vor allem das Federbein und wie es unterdämpft durch satte 150 Millimeter Weg rauscht, bringen Schaukelei. Auch durch die wenig aktive Sitzposition und die eher hecklastige Gewichtsverteilung lässt sich das Vorderrad einfach nicht schön beauftragen. Manchmal wirkt es, als wolle die Front woanders hinchattern. So bietet die Hornet zwar eine brachiale Handlichkeit, Zielgenauigkeit, Kurvenstabilität und Rückmeldung sind aber nur, nun ja, okay. Erinnern wir: Sie kostet – noch! – 7400 Euro. Gemessen daran geht das Gebotene mehr als nur in Ordnung.

Suzuki? Tatsächlich zurück, Mann

Lieber hätte man diese Zeilen wohl über eine neue GSX-R 750 geschrieben, doch was soll's: Mit der GSX-8S meldet sich Hamamatsu eindrucksvoll zurück. Nach Eckdaten unterlegen? Makulatur, wenn man nur 100 Meter und eine Kurve damit gefahren ist. Wer genau hinzusehen vermag, hat eigentlich sogar schon vorher gecheckt, dass man es mit einem größeren, erwachseneren Motorrad zu tun hat. Eines, das zwar weniger Spitzenleistung bietet als die Honda, aber trotzdem grob eine halbe Klasse über

Schick, fast zu viele Infos, ungewohnte Bedienlogik, mäßige Ablesbarkeit, kann Konnektivität



Ein luftiges Ding: kurz, eher niedrig, tiefe Sitzkuhle, hoher Lenker. Die Ergonomie wendet sich an Einsteiger und Alltagsbetrieb. Schmäler 160er, billig wirkender Auspuff, insgesamt einfachste Machart. Um einen niedrigen Preis zu erzielen, muss man sparen



der Hornet zu verorten ist. Der Auftritt: bulliger, wertiger. Die Ergonomie: mehr die eines normalen Motorrads, das engagierte Landstraßenfahrt und nicht maximal-inklusive A-nach-B-Geprötel als Zielvorgabe hatte. Die Sitzbank liegt höher, ohne hoch zu sein, der Lenker tiefer, ohne tief zu sein, die Rasten mittiger, ohne einen spitzen Kniewinkel zu bedingen. Der Ergonomie-Kompromiss, den die GSX-8S findet, ist ein guter, denn er umfasst, anders als die Honda, auch Ambitionen. Nicht unerwähnt bleiben darf, dass sie sich tatsächlich um so viel schwerer rangiert, wie sie es auch ist. Im Stand warten da zehn Extrakilos.

In Fahrt, ihr ahnt was kommt, dann aber nicht mehr. Ganz im Gegenteil tut der stämmige, aber nicht aus dem Leim gegangene Ansatz der GSX-8S gut. Längerer Radstand, etwas mehr Nachlauf, mehr Last auf dem Vorderrad, erst recht mit Personal, ein 180er-Hinterreifen, vor allem aber eine um Klassen bessere Fahrwerksabstimmung: Das Gesamt-Fahrverhalten der Suzuki ist jenem der Honda überlegen, und zwar einigermaßen deutlich. Vor allen anderen Eindrücken liegt die GSX-8S außerordentlich satt, nicht nur für ein Fahrzeug dieser Klasse. Verspielt? Durchaus, im großen Gesamtbild sogar ausdrücklich, aber nicht so unstedt wie die Honda. Die GSX-8S baut Urvertrauen auf, legt sozusagen einen Handlauf

in jede Kurve, führt dich durch sie hindurch. Das klingt nun dröge, ist es aber nicht: Verbindliches „Ich-mach-was-du-willst-und-zick-nicht-rum“ funktioniert. Immer und überall, also können wir uns auf das Spaßhaben konzentrieren. Das Vorderrad ist präsenter, greifbarer, die Suzuki folgt viel besser der angepeilten Linie, meldet, obwohl der gleiche, brauchbare Second-Line-Pneu Verwendung findet, präziser zurück.

Auch hier sind die Federelemente zwar von einfachster Machart – einstellbar ist lediglich die Vorspannung des Federbeins –, die Federraten aber passen für Normalgewachsene, die Dämpfung ist nicht nur vorhanden, sondern nachgerade sämig, das Ansprechverhalten einwandfrei. Die Güte des Fahrwerks übertrifft unterm Strich sogar das Preisschild. Achtung, Mitbewerber: So und nicht anders muss man günstige Fahrwerke bauen. „Einwandfrei“ lässt sich auch auf weitere Kategorien übertragen: Wie das Chassis ist auch die Bremse besser als jene der Honda, vor allem, weil sie den kräftigeren Initialbiss bietet, das ABS feiner und etwas später regelt. Ein standesgemäßer Anker. Auch die Traktionskontrolle spielt im Gegensatz zum generell früher und gröber regelnden Honda-System länger mit. Nachgerade albern lässt die GSX-8S die Honda in Sachen Cockpit und Bedienlogik aussehen: Glasklar

Clean, schnörkellos, glasklare Bedienlogik, beste Ablesbarkeit: So geht ein Display!

Erdige Sorgfalt und mehr Motorrad: längerer Radstand, ausgewachsene Erscheinung, Normal-Ergonomie mit nicht zu tiefer Bank und nicht zu hohem, breiterem Lenker. Solide Machart, man beachte Schwinge und Rahmen. Der Mehrpreis ist stets sichtbar



strukturiert, bestens ablesbar, lässt sich auch ohne Bedienungsanleitung auf den ersten Ansatz die Traktionskontrolle deaktivieren. Eine Übung, die bei der Hornet der Eingabe eines Cheat-Codes zu Nintendo-Zeiten gleichkommt. Für die Nachwelt: „User“-Modus, lange „Mode“ drücken, zweimal „rechts“, zweimal „oben“, lange „oben“, lange „Mode“ – bei jedem Start zu wiederholen. Um das E-Kapitel abzuschließen, die Modi und Optionen sind beiderseits nette Dreingabe, aber nicht spielentscheidend. Bei der Hornet empfehlen wir „Power Full“, „Engine

Break 1/3“, „TC OFF“ oder „1/3“, bei der GSX-8S „Power A“ und „TC 1/3“ – alles andere ist bei derart gutmütigen, traktionsstarken Konzepten nur für frühe Fahrversuche oder den Spieltrieb von Belang. Worunter wir auch die Smartphone-Paarungsoption der Honda fassen.

Noch offen war die Leistungsfrage. Wie die Honda im oberen Drittel liefert, haben wir bereits gesehen. Die Suzuki dagegen, das zeigt auch das Leistungsdiagramm, sieht ihre Aufgabe im ersten und zweiten Drittel des Bandes. Ganz erdiger Drücker, lässt sie sich viel früher und auch präzi-

Daten

HONDA CB 750 HORNET

Antrieb

Zweizylinder-Reihenmotor mit zwei Ausgleichswellen, vier über Tassenstößel und Kipphebel betätigte Ventile/Zylinder, 67,5 kW (92 PS) bei 9500/min, 75 Nm bei 7250/min, Bohrung/Hub 87,0/63,5 mm, 755 cm³, Verdichtungsverhältnis 11,0:1, 46-mm-Drosselklappen, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbad-Anti-Hopping-Kupplung, Standgeräusch 93 dB(A), Euro 5, Sechsganggetriebe, Kette, Traktionskontrolle

Chassis & Bremsen

Stahl-Brückenrahmen, Lenkkopfwinkel 65,0 Grad, Nachlauf 99 mm, Radstand 1420 mm, Upside-down-Gabel, Gabelinnenrohr Ø 41 mm, nicht einstellbar. Zentralfederbein mit Umlenkung, einstellbar in Federbasis. Federweg vorn/hinten 130/150 mm, Leichtmetall-Gussräder, 3,50 x 17; 5,50 x 17, Reifen 120/70 ZR 17; 160/60 ZR 17; Erstbereifung Dunlop Roadsport 2, 296-mm-Doppelscheibenbremse mit radial angeschlagenen Vierkolben-Festsätteln vorn, 240-mm-Einzelscheibe mit Einkolben-Schwimmsattel hinten, ABS, Service-Intervall 12 000 km

Performance

Max. Hinterradleistung*

63,2 kW (86 PS) bei 225 km/h (errechnet, Motor riegelt bei 207 km/h ab)

Beschleunigung*

0–100 km/h 3,7 s; 0–150 km/h 7,2 s; 0–200 km/h 15,9 s

Durchzug*

50–100 km/h 6,5 s; 100–150 km/h 6,9 s

Höchstgeschwindigkeit*

207 km/h

Maße und Gewicht*

L/B/H: 2080/820/1260 mm, Sitz-/Lenkerhöhe 790/1045 mm, Lenkerbreite: 715 mm, 191 kg vollgetankt, vorn/hinten 49,3/50,7 %

Verbrauch*

Durchschnittstestverbrauch: 5,7 Liter/100 km, Tankinhalt 15,2 Liter, Reichweite: 266 Kilometer

Setup

Gabel

statischer Negativ-Federweg Standard (nicht einstellbar), Druckstufe nicht einstellbar, Zugstufe nicht einstellbar, Niveau Standard

Federbein

statischer Negativ-Federweg 15 mm (Position 4 von 7), Druckstufe nicht einstellbar, Zugstufe nicht einstellbar, Niveau Standard

Testmotorrad/Grundpreis

7690 Euro**/7400 Euro
(jeweils zzgl. 490 Euro Nebenkosten)

SUZUKI GSX-8S

Antrieb

Zweizylinder-Reihenmotor mit zwei Ausgleichswellen, vier über Tassenstößel betätigte Ventile/Zylinder, 61,0 kW (83 PS) bei 8500/min, 78 Nm bei 6800/min, 776 cm³, Bohrung/Hub: 84,0/70,0 mm, 776 cm³, Verdichtungsverhältnis: 12,8:1, 42-mm-Drosselklappen, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbad-Anti-Hopping-Kupplung, Standgeräusch 88 dB(A), Euro 5, Sechsganggetriebe, Kette, Traktionskontrolle

Chassis & Bremsen

Stahl-Brückenrahmen, Lenkkopfwinkel 65,0 Grad, Nachlauf 104 mm, Radstand 1465 mm, Upside-down-Gabel, Gabelinnenrohr Ø 41 mm, Zentralfederbein mit Umlenkung, einstellbar in Federbasis. Federweg vorn/hinten: 130/130 mm, Leichtmetall-Gussräder, 3,50 x 17"/5,50 x 17", Reifen vorn: 120/70 ZR 17, hinten: 180/55 ZR 17, Erstbereifung Dunlop Roadsport 2, 310-mm-Doppelscheibenbremse mit radial angeschlagenen Vierkolben-Festsätteln vorn, 240-mm-Einzelscheibe mit Einkolben-Schwimmsattel hinten, ABS, Service-Intervall 12 000 km

Performance

Max. Hinterradleistung*

55,9 kW (76 PS) bei 181 km/h

Beschleunigung*

0–100 km/h 3,8 s; 0–150 km/h 8,0 s; 0–200 km/h 31,6 s

Durchzug*

50–100 km/h 5,7 s; 100–150 km/h 6,3 s

Höchstgeschwindigkeit*

202 km/h

Maße und Gewicht*

L/B/H: 2170/870/1300 mm, Sitz-/Lenkerhöhe 810/1045 mm, Lenkerbreite: 770 mm, 202 kg vollgetankt, vorn/hinten 51,1/48,9 %

Verbrauch*

Durchschnittstestverbrauch: 6,1 Liter/100 km, Tankinhalt 14 Liter, Reichweite: 229 Kilometer

Setup

Gabel

statischer Negativ-Federweg Standard (nicht einstellbar), Druckstufe nicht einstellbar, Zugstufe nicht einstellbar, Niveau Standard

Federbein

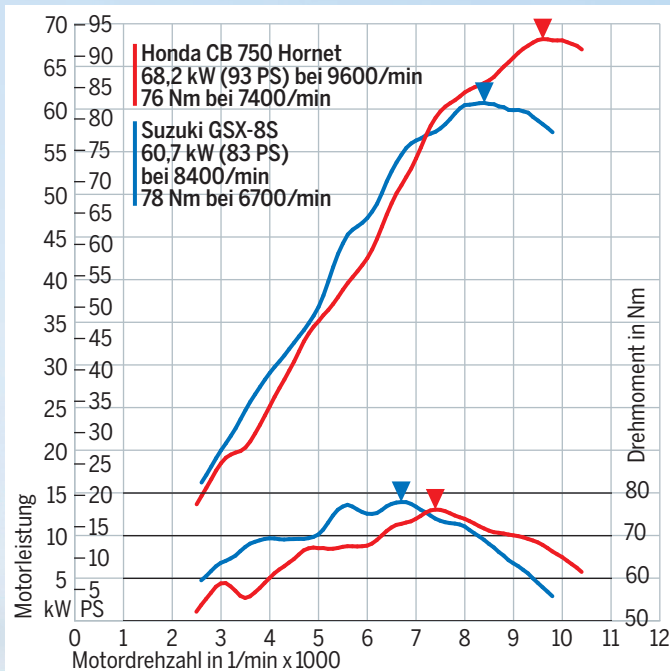
statischer Negativ-Federweg 5 mm (Position 7 von 7), Druckstufe nicht einstellbar, Zugstufe nicht einstellbar, Niveau Standard

Testmotorrad/Grundpreis

8900 Euro/8900 Euro
(zzgl. 329 Euro Nebenkosten)

alle Dämpfungseinstellungen von komplett geschlossen gezählt; statischer negativer Federweg senkrecht stehend ohne Fahrer
U=Umdrehungen; K= Klicks. Herstellerangabe *PS-Messung; **Schaltassistent: 290 Euro

Messwerte



Reihen zweizylinder, 270 Grad Hubzapfenversatz, nahezu identische Kubatur: Man könnte meinen, es kommen ähnliche Charaktere heraus. Aber dem ist nicht so. Denn die recht kurzhubig ausgelegte Honda presst beachtliche 93 PS aus ihren 755 Kubik, die damit einhergehende, gar nicht mal so zahme Auslegung verschiebt den Wonnebereich des Motors ins letzte Drehzahltriertel. Unten reicht es für Alltag und Anfänge, doch erst oben geht richtig die Post ab. Suzuki wählt die weniger kurzhubigere, gefälligere, fleischigere – auch schwungmassigere – Abstimmung zum Preis geringerer Top-End-Power. Im Prinzip ist die Sache daher simpel: Bis 7000 Touren, unter den normalen Fahrern also meistens, geht die Suzi merklich kraftvoller. Darüber, also wenn eher unnormale Fahrer eher unnormale Fahrzustände herstellen, liebe Leserinnen und Leser, schlägt die zudem leichtere, jedoch unnötig lang über-setzte Honda offensichtlich härter zu.

Leistung an der Kurbelwelle, Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 250



Direkte Konkurrenz? Jein – formal sind beide eng beisammen, doch die GSX-8S ist mehr Motorrad

Bewertung

	max. Punkte	HONDA CB 750 HORNET	SUZUKI GSX-8S
Antrieb			
Beschleunigung	20	8	7
Durchzug	20	7	10
Leistungsentfaltung	30	24	25
Ansprech-/Lastwechselverhalten	20	17	18
Laufkultur	20	16	18
Getriebebetätigung	20	17	17
Getriebeabstufung	20	13	13
Kupplungsfunktion	20	18	18
Zwischensumme	170	120	126
Fahrassistenzsysteme			
ABS-Funktion	10	7	8
Traktionskontrolle	10	6	7
Sonstige Assistenzsysteme	10	3	2
Zwischensumme	30	16	17
Fahrwerk			
Lenkpräzision	20	15	16
Handlichkeit	20	16	14
Fahrstabilität	20	14	16
Kurvenstabilität	20	14	16
Rückmeldung	30	18	19
Fahrwerksabstimmung vorn	20	16	17
Fahrwerksabstimmung hinten	20	14	15
Bremswirkung	20	17	18
Bremsdosierung	20	17	17
Aufstellmoment beim Bremsen	10	7	7
Zwischensumme	200	148	155
Alltag und Fahrspaß			
Sitzposition	20	14	16
Windschutz	10	1	1
Ausstattung/Verarbeitung	20	13	14
Verbrauch	20	15	14
Fahrspaß	30	27	27
Zwischensumme	100	70	72
Gesamtsumme	500	354	370
Platzierung		2.	1.

ser ans Gas nehmen. Nimmt der Honda in der Durchzugsmessung dann ein paar Zehntelsekunden und in 80 Prozent aller gewöhnlichen Fahrsituationen ein paar Meter ab. Der Suzuki-Motor läuft zudem auffällig vibrationsarm in allen Lagen – ob es nun Verdienst der patentierten Ausgleichswellen-Anordnung ist oder einfach die zahmere Auslegung mit mehr Schwungmasse? Dahingestellt. Passend blubbert der 8S-Motor satt-bassig, weniger aufdringlich als das Plärren der Hornet. Extrem fein, der neue Suzuki-Twin.

Das dicke „Aber“ zum Schluss

Doch besteht die Welt des sportlichen Motorradfahrens im Idealfall nicht aus den anderen 20 Prozent? Den außergewöhnlichen Fahrsituationen, wenn Bartl den Most und so? Dann sähe die Sache folgendermaßen aus: Bis Tempo 140 schenken sich beide wenig. Voll benutzt ist auch die Suzuki schneller, als die Polizei erlaubt. Ab dann aber fährt die Hornisse zunehmend Meter heraus. Ab 170 – scheint als sind wir nun auf der Autobahn, hm? – gehen der 8S schlicht die Pferde aus. Auf 200 schließlich braucht sie mit 31,9 Sekunden rund doppelt so lang – Verdienst von 10 PS. Am Resultat ändert dieser eine Aspekt nichts, mit Ausnahme des Beschleunigungsvermögens ist die GSX-8S das in allen Belangen bessere Motorrad. Nur folgerichtig, sie kost' ja mehr. Suzuki jedenfalls hat sich in der Tat etwas gedacht, die GSX-8S als harmonisches Ganzes konzipiert und konsequent ausentwickelt. Man könnte sogar sagen, sie haben so Honda in seinem ureigenen Qualitäts-Game geschlagen. Was sich zuletzt auch an der Verarbeitung festmachen lässt – auch die erzeugt bei der Blauen mehr Besitzerstolz. ■

Fazit

1. SUZUKI GSX-8S Ein bodenständiges, aber mit Sorgfalt entwickeltes Motorrad. Wir bestätigen: in keiner Disziplin eine Schwäche. Und ergänzen: Vor allem im Fahrverhalten, aber auch was Benimm und Durchzug des Motors angeht, liefert die Suzuki Erstaunliches. Ja, im Top-End muss sie sich abledern lassen. In allen anderen Aspekten ist die Suzuki der Honda aber überlegen. Sie ist mehr Motorrad und deshalb den nicht geringen Mehrpreis wert. Breites Einsatzspektrum zwischen Ambition und Alltag!

2. HONDA CB 750 HORNET Wie ein Feuerzeug, das jemand – sicher versehentlich – im Bällchenbad hat liegen lassen: Wenn man sie voll und ganz benutzt, hat die Honda, die sich im Grunde eher an Einsteiger wendet, mehr Punch als Chassis. Pfeffriges Beschleunigungsvermögen trifft auf ein Fahrwerk, das im Alltag zwar viel Komfort bietet, wenn es drauf ankommt aber wie die Ergonomie Grenzen setzt. Viel „Bang“ für wenig „Buck“.

