

MOTORRAD

VERGLEICH
ZWEIZYLINDER
TESTSIEGER
BMW
F750GS



VERGLEICHSTEST

BMW
F 750 GS

Ducati Monster 797
Kawasaki Z 650
Suzuki SV 650
Yamaha MT-07



EIN WEITES FELD

Über Günther Grass' gleichnamiges Epos gingen seinerzeit die Meinungen weit auseinander. Hinsichtlich der Qualitäten der aktuellen Zweizylinder-Mittelklasse hingegen herrscht weitgehend Einigkeit. Mehr jedenfalls als darüber, wer alles dazugehört. Ein weites Feld eben.



BMW
F 750 GS

Ducati
Monster 797

Yamaha
MT-07

Suzuki
SV 650

Kawasaki
Z 650

Bei der Zusammenstellung dieses Testfelds waren drei Kandidaten sofort gesetzt: Yamaha MT-07, Kawasaki Z 650 und Suzuki SV 650, hier in der Reihenfolge ihrer Zulassungen 2019 aufgeführt. In Hubraum (rund 650 cm³), Leistung (um 70 PS) und dem Preis plus/minus 7000 Euro liegen die drei eng beieinander. Leistungsmäßig passt die derzeit kleinste Ducati Monster 797 wohl prima ins Feld, mit 803 cm³ und einem Preis von 8990 Euro erweitert sie aber den Rahmen auf der einen Seite. Auf der anderen Seite macht sich unübersehbar BMWs kleinster Twin breit. Schon von Weitem sieht sie eine Nummer größer aus, was nicht nur an ihrem gemäßigten Reiseenduro-Look liegt. Obwohl sie die 750 im Namen trägt, ist sie eine waschechte, wenngleich gedrosselte 850er. Leistungsmäßig liegt sie am oberen Ende des Testfelds, preislich spielt sie in einer eigenen Liga. Wer schon beim Grundpreis von 9450 Euro tief durchatmet,

sollte sich zur Endpreis-Lektüre des BMW-typisch mit allerlei Ornat behangenen Testmotorrads besser hinsetzen: 14 334 Euro. Plus Nebenkosten. Dafür kannst du dir gleich zwei der Japanerinnen in die Garage stellen. Nur mal so als Idee.

Und bevor es jetzt ins Detail geht, noch eine Erkenntnis: Mittelklasse hat definitiv nichts zu tun mit Mittelmaß. Klar, den überirdischen Bums einer Tausender sucht man hier vergebens, auch den weitgehend bar jeglicher Verstellmöglichkeit operierenden Fahrwerken fehlt die Präzision und Finesse hochwertiger Komponenten, doch so what? Das reale Leben findet auch in der 70-PS-Klasse weitgehend in der unteren Hälfte des Drehzahlbands statt, ohne dass es deswegen an Spaß und bei Bedarf Speed mangelt. Und wenn es mal arg pressiert, wie der Schwabe sagt, signalisieren aufgeregt pumpende oder durchschlagende Feder Elemente, wann Schluss ist mit lustig. Ganz ohne Elektronik.

Yamaha MT-07

Sie bietet verdammt viel Motorrad fürs Geld. Kein Wunder, dass sie hinter der BMW R 1250 GS das meistverkaufte Motorrad hierzulande ist



Die MT-07 vereint erfolgreich noch kompakte Abmessungen und einen erwachsenen Auftritt in sich



Doch der Reihe nach, sortiert nach den aktuellsten Zulassungszahlen (Januar bis Juni 2019). Direkt hinter der sich mit 7035 Einheiten in einer eigenen Galaxie befindlichen BMW R 1250 GS kommt mit immerhin 2349 Exemplaren die Yamaha MT-07. Vorgestellt 2013 auf der EICMA hat sie bis heute allein in Europa über 70 000 Fans gefunden. Damit das auch so bleibt, bekam sie für 2018 deutlich gestraffte Federelemente und ein paar optische Liftings (siehe MOTORRAD 11/2018). Der fantastische Reihentwin blieb unangetastet. Er zieht unten, drückt in der Mitte und dreht oben, dass es eine Freude ist. Zwar mit etwas blechernem Klang, dafür aber weitgehend ohne Vibrationen. In den Fahrleistungen markiert er die Spitze, er kann aber auch sparsam. Da nimmt man ihm die etwas harte Gasannahme sowie das leicht hakig zu schaltende Getriebe nicht übel. Groß wie Klein finden eine passende Sitzposition mit leicht nach vorn gebeugtem Oberkörper auf dem recht straffen Polster vor. In der aktuellen Konfiguration lässt das Fahrwerk auch flottere Gangart auf Nicht-Gourmet-Asphalt zu. Nicht zu straff und auch mit Sozius, der hier wie bei allen außer der BMW nur ein spartanisches Plätzchen vorfindet, nicht über-

fordert, wuselt die MT-07 handlich, dennoch stabil durchs Winkelwerk, dass es eine wahre Freude ist. Und das, obwohl die Erstbereifung, der Bridgestone BT 023, eine betagte Konstruktion ist. Doch ganz frei von Schwächen ist auch die Yamaha nicht. Die größte ist die mickrige Zuladung von 170 Kilogramm, was sie hierzulande quasi zum Einsitzer macht. Und neben der stets leicht verzögerten Gasannahme kann auch das ABS nicht voll überzeugen. Zum einen sind die Regelintervalle lang, zum anderen bleibt das Vorderrad bei Reibwertsprüngen relativ lange stehen. Das können andere besser. Doch diesseits des Regelbereichs überzeugen die Stopper mit großem Biss und geringer Handkraft. Dennoch ist die MT-07 ein ganz großer, sehr erwachsen wirkender Wurf und völlig zu Recht so erfolgreich.

Mit 1820 im selben Zeitraum zugelassenen Einheiten folgt die in MOTORRAD 18/2018 ausführlich vorgestellte Kawasaki Z 650 auf die Yamaha und liegt absolut auf Platz vier der aktuellen Zulassungsstatistik. Wer direkt von der Yamsel auf die Kawa umsteigt, fragt sich, wo er denn hier gelandet ist. Im direkten Vergleich wirkt



Summertime: Manchmal möchte man gar nicht so genau wissen, warum man so schwitzt. Das Cockpit ist zwar etwas trist, aber recht informativ und passabel ablesbar



Dioden statt Diademe schmücken das schlanke Heck. Gepäckbefestigung Fehlanzeige. Wer das möchte, braucht den Gepäckträger aus dem Originalzubehör für 166,95 Euro



Immer wieder gern gesehen: Die hübsche Hinterachs-Aufnahme und -führung würde sich auch an teureren Bikes gut machen. Schwinge ohne Buchsen für Montaggeständeraufnahmen



Das Cockpit ist mit dem der Z 900 identisch. Die Balken im Drehzahlmesser zeugen vom Versuch, einen analogen Zeiger digital darzustellen. Das klappt leider nur bedingt



Selbst das voll diodisierte Rücklicht der 650er ist durchgestylt. Daneben sehen die klassisch mit Glühbirnen bestückten Blinker richtig blass aus. Beziehungsweise orange



Die lange Bananenschwinge sieht nicht nur supersportlich aus, sie schafft nebenbei auch Platz für den einteiligen Under-Engine-Auspuff im Brotkastenformat



Klein und gedrungen gibt sich die Kawa, dennoch finden auch Große Platz. Im Gegensatz zum Sozius

die Grüne nachgerade winzig, obwohl die Abmessungen nur wenig voneinander abweichen (z. B. Sitzhöhe Yamaha 800 mm, Kawa 785 mm), scheint die Kawa eine Klasse kleiner zu sein. Der superenge Knieschluss und der schmale Sitz tragen da auch ihren Teil zu bei. Doch was aus der Sicht des Autors, ausgestattet mit langen Haxen und PIIIEPP Kilogramm Betriebsmasse, eher fahradmäßig wirkt, macht bei kleineren Personen den Unterschied zwischen sicherem Stand, ergo Wohlfühlen, und zehenspitzigem Geeiere aus. Und diese Zielgruppe scheint auch bei der Fahrwerksabstimmung anvisiert gewesen zu sein. Denn die Zett ist tendenziell unterdämpft, was sich bei flotter Fahrt durch rüdiges Geläuf in ausgewachsener Schaukelei samt gelegentlichem Durchschlagen äußert. Der Fahrsicherheit tut das keinen wirklichen Abbruch, trotzdem schadet es nicht, das rechte Handgelenk ein wenig nach vorne zu drehen. Dann lässt sich auch leichter der ABS-Regelbereich umgehen. Dieses regelt zwar mit hoher Frequenz, aber harten Intervallen, und löst sehr spät, was vor allem im Soziusbetrieb das Hinterrad ein ums andere Mal in bedenkliche Höhen steigen ließ. Dass bei Kawa Laufruhe noch nie Priorität eins hatte, bestätigt auch der Reihentwin. Im Gegensatz zum Yamaha-Antrieb, der mit seiner 270-Grad-Kurbelwelle einen 90-Grad-V2 imitiert, fungiert der Kawa-Twin mit 180-Grad-Welle als waschechter Gegenläufer. Das heißt, ein Kolben flitzt runter, der Nachbar rauf. Neben dem typischen asynchronen Klang ist diese Konfiguration auch nicht frei von Massenmomenten. Will heißen, es vibriert. Immer. Beim vergnüglichen Ritt durchs kurvenreiche Hinterland mit ständigen Last- und Drehzahländerungen juckt das nicht. Doch bei längerer Konstantfahrt wie auf der Autobahn geht einem das irgendwann auf die Nüsse. Im Wortsinn. Also Augen auf bei der Routenwahl. Dennoch: Wer's gerne hemdsärmelig mag, der greife zur flotten und günstigen Kawa.

Die BMW ist das krasse Gegenteil zur Kawa. Seriös, bodenständig und zumindest als Testmotorrad verdammt teuer. Es ist nicht sicher, ob die 1134 Käufer (macht Gesamttrag neun in der Zulassungsstatistik), die dieses Jahr bis dato zugeschlagen haben, ähnlich heftig ihre Kreuze im Konfigurator gemacht haben. Aber



Kawasaki Z 650

In Sachen Handling macht der Kawa keiner was vor. Leider ist ihre Grundabstimmung etwas soft geraten, was sich besonders zu zweit negativ bemerkbar macht. Doch hinten fährt sowieso niemand freiwillig mit

BMW F 750 GS

Schräge Lagen nimmt die GS mit Bravour. Dass sie nicht ganz so agil zu bewegen ist wie ihre Klassenkameradinnen, verwundert angesichts ihrer Statur und des daraus resultierenden Gewichts nicht



Das 515 Euro teure TFT-Display ging angesichts seiner Informationsfülle auch als mobiler „Brockhaus“ durch. Der Garmin Navigator VI kostet inklusive Bike-Vorbereitung stolze 1020 Euro



Den Schaltassistenten gibt's im Dynamik-Paket für 640 Euro. Leider funktioniert er nicht annähernd so gut, wie er teuer ist. Besonders beim Blibbern (Herunterschalten) bedarf es kräftigen Nachdrucks mit dem Stiefel



Nicht, dass wir der Meinung sind, dass die BMW unbedingt einen Lenkungsdämpfer bräuchte, aber sie hat einen. Serienmäßig und aufpreisfrei



es ist wahrscheinlich. Bei dem hier zu Verfügung stehenden Platz ist es unmöglich, auch nur ansatzweise auf sämtliche Features der GS einzugehen, den Top-Test gab es in MOTORRAD 14/2018. Hier die wichtigsten Eigenschaften in Kürze: Wer gerne auch länger zu zweit unterwegs ist, für den ist die BMW die einzige Option. Fahrwerk, Antrieb und Platzangebot machen das locker mit. Egal auf welchem Untergrund nimmt sie souverän die Herausforderungen der Straßenbauer und der Topografie an. Beim Antrieb stören die stets leicht verzögerte Gasannahme sowie die lange Übersetzung. Die Bremse macht ihren Job auch bei voller Beladung sehr gut, die Investition in den Schaltassistenten kann man sich sparen. Zumindest beim Testmotorrad arbeitete er ruppig und mit hohen Bedienkräften.

Kommen wir zur eigentlichen Überraschung und Siegerin der Herzen, zur Suzuki SV 650. Mit bislang 965 neu zugelassenen Exemplaren schafft sie es auf Platz 14 im Gesamtklassament. Die SV ging 2016 aus der Gladius hervor, die wiederum 2009 aus der alten SV hervorging. Alle drei eint der wirklich famose V2, der zwar regel-

mäßig an die aktuellen Bestimmungen angepasst wurde, im Wesentlichen aber unverändert blieb. Zu Recht. Wer gelassen bevorzugt, klopft bei knapp über 50 km/h den Sechsten rein und lässt den Vau ziehen. Gemütlich bewegt, ist der zusammen mit der Yamaha am knausrigsten, 3,5 Liter reichen ihm dann für 100 Kilometer. Soll es zügiger vorangehen, steppt man in der zwar etwas hart zu schaltenden und mit nicht ganz kurzen Wegen operierenden Schaltbox und genießt den ab 5000/min einsetzenden, von gierigem Schnorcheln aus der Airbox unterstützten Biss. Dank niedriger Sitzhöhe (780 mm) und relativ weit nach hinten reichendem Lenker fühlen sich auch kleiner Gewachsene auf der SV wohl. Etwas unausgewogen präsentiert sich dagegen das Fahrwerk. Was der Gabel an Dämpfung fehlt, hat das hintere Federbein zu viel. Wird auf schlechtem Untergrund die transparent und dezent bissig agierende Bremse aktiviert, geht die Vorderhand gern mal auf Block. Kein Problem, das man nicht lösen könnte. Dass die Suzuki im Winkelwerk dennoch großen Spaß bereitet, dürfte zu einem nicht unerheblichen Teil an den Dunlop-Roadsmart-III-Reifen liegen. Ohne Kraftaufwand lässt sie sich abwinkeln, um dann dem Kurvenverlauf



Im Gegensatz zu ihrer Vorgängerin trägt die neue GS ihren Tank nicht mehr unter der Sitzbank, sondern ganz traditionell vor dem Fahrer. Sie ist die Einzige im Feld, mit der man gut zu zweit fahren kann

mit hoher Neutralität und kaum vorhandenem Aufstellmoment beim Bremsen zu folgen. Leider bereiten die ellenlangen Schleifnippel in den Fußrasten dem schrägen Treiben ein frühes Ende.

Darauf kann man bei der letzten im Bunde, der Ducati Monster 797, lange warten. Sie und die SV trafen in MOTORRAD 14/2017 schon mal aufeinander. Damals stand die SV noch auf Dunlop-Sportsmart-II-Reifen und hatte damit in den fahrrelevanten Rubriken einen schweren Stand gegenüber der Ducati. Für die sich 2019 bislang 134 Italophile erwärmen konnten, was sie auf Platz 132 in der Gesamtwertung bringt. Ihr Wesen unterscheidet sich fundamental von dem der SV. Während die es allen recht machen will,

Die SV ist der beste Beweis dafür, dass die Verwendung klassischer Linien nicht zwingend zum Retro-Bike führt

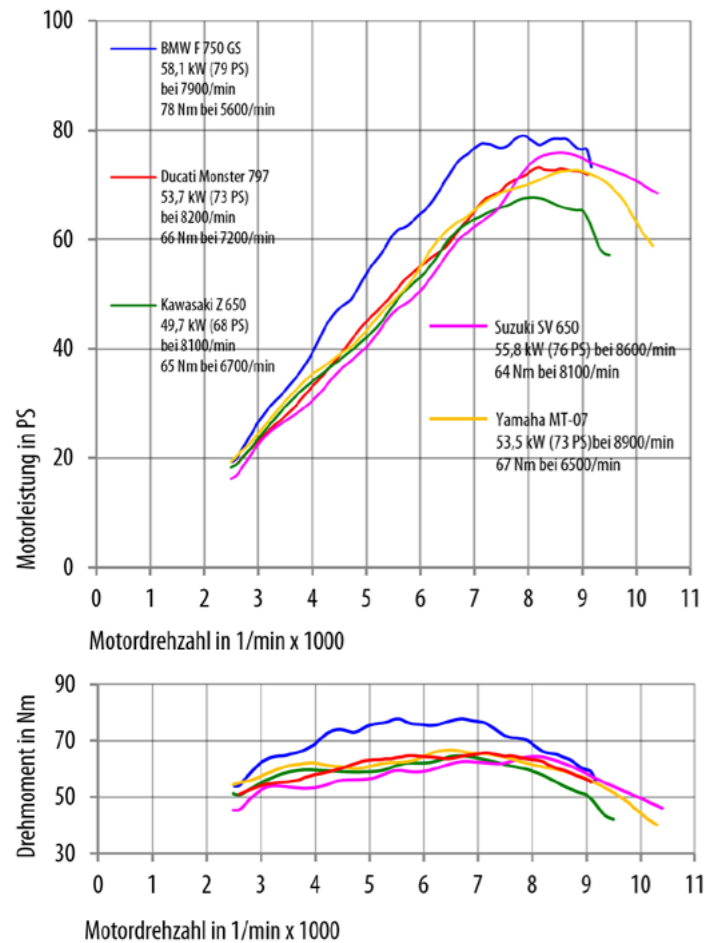


Sooo viel zeigt das Cockpit nun auch wieder nicht an, als dass man diese Infos nicht auch noch in zwei schöne Rundinstrumente hätte packen können. Die würden ihr stehen



Als ob der Gitterrohrrahmen nicht schon Blickfang genug wäre. Leute, schaut euch dieses abgründige Blau an! Kommt in echt noch viel besser als auf dem Papier

Leistungsmessung



Suzuki SV 650

Obwohl der V2 schon 20 Jahre auf dem Gehäuse hat, ist er immer noch voll auf der Höhe der Zeit. Wer mehr Motorrad fürs Geld will, muss lange suchen

Auf den ersten Blick sieht die BMW wie der absolute Überflieger aus. Doch dieses Diagramm sagt nur die halbe Wahrheit. Wohl produziert die GS zwischen 3000 und 8000/min jeweils die höchsten Werte, aber eben nur an der Kurbelwelle. Bedingt durch die lange Gesamtübersetzung kommt dieser Überschuss nicht am Hinterrad an. Zudem schlägt das hohe Gewicht aufs Gemüt, was die Durchzugswerte sehr schön belegen. Ganz anders die Kawa: Trotz nominell und gemessen geringster Leistung lässt sie sich von den anderen dank niedrigen Gewichts und gut gewählter Übersetzung nicht die Butter vom Brot nehmen. Ganz im Gegenteil. Trotzdem ist sie sparsam. Auch die Kurven der anderen drei sind mustergültig. Der kleine Hänger der Suzuki bei 4000/min fällt in der Praxis nicht auf.

Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf dem Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5%



Ducati Monster 797

Die hier abgebildete Monster ist ein gebrauchtes 2018er-Modell. Das aktuelle kommt serienmäßig mit kleinem Windschild und Sozusplatz-abdeckung und hieß früher 797 plus



LCD-Cockpit mit wild blinkendem Schaltblitz (oben in der Mitte). Die Menüführung ist nicht ganz intuitiv, und warum sich die rechte Anzeige nicht ändern lässt, weiß der Himmel

muss man die Monster nehmen, wie sie ist. Hoch zum Beispiel, 830 Millimeter Sitzhöhe, gleich viel wie die BMW. Für beide gibt es aber, gegen Aufpreis versteht sich, niedrigere Bänke. Der Ducati-Lenker ist breit, kaschiert so hervorragend das im Testfeld am wenigsten agile Handling, von Trägheit kann aber auch bei ihr keine Rede sein, und reckt den Oberkörper in eine aufrechte, leicht nach vorn gebeugte Hoppla-jetztz-komme-ich-Position, die zum gepflegten Fast-forward-Modus animiert. Dazu passen die mit ebenso hoher Haftung wie Rückmeldung und Neutralität agierenden Pirelli Diablo Rosso II sowie die bei gemächlichem Tempo besonders hinten eher unwillig ansprechenden Feder-



Dem luftgekühlten V2 merkt man sein Alter an. Seit der Umstellung auf Euro 4 hat er neben etlichen PS auch die Lebens-, sprich Drehfreude verloren

elemente. Auch die Bremsen, die Duc hat als Einzige radial angeschlagene Festsättel vorne, mögen's heiß. Will sagen flott. Während die hintere Scheibe Einsatz verlangt und dennoch etwas gefühllos agiert, setzt das vordere Pendant den Zug am Hebel linear und transparent in Verzögerung um. Schade nur, dass das ABS im Regelbereich zu früh öffnet und so Bremsweg verschenkt. Leider hat der altehrwürdige luftgekühlte Twin seit Umstellung auf Euro 4 etwas an Agilität verloren, dafür aber besonders untenrum an Kultur gewonnen. Wenn es denn sein soll, wird der sechste Gang schon ab 2500/min akzeptiert, richtig wohl fühlt er sich aber erst über 4000/min. Das Getriebe verlangt etwas Nachdruck am

Daten

	BMW F 750 GS	Ducati Monster 797	Kawasaki Z 650	Suzuki SV 650	Yamaha MT 07
Motor					
Bauart	Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor	Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor	Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor	Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor	Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor
Einspritzung	2 x Ø 48 mm	2 x Ø 50 mm	2 x Ø 36 mm	2 x Ø 39 mm	2 x Ø 38 mm
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping)	Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping)	Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping)	Mehrscheiben-Ölbadkupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Bohrung x Hub	84,0 x 77,0 mm	88,0 x 66,0 mm	83,0 x 60,0 mm	81,0 x 62,6 mm	80,0 x 68,6 mm
Hubraum	853 cm ³	803 cm ³	649 cm ³	645 cm ³	690 cm ³
Verdichtung	12,7:1	11,0:1	10,8:1	11,2:1	11,5:1
Leistung	57,0 kW (78 PS) bei 7500/min	54,0 kW (73 PS) bei 8250/min	50,2 kW (68 PS) bei 8000/min	56,0 kW (76 PS) bei 8500/min	55,0 kW (75 PS) bei 9000/min
Drehmoment	83 Nm bei 6000/min	69 Nm bei 5750/min	66 Nm bei 6500/min	64 Nm bei 8100/min	68 Nm bei 6500/min
Fahrwerk					
Rahmen	Brückenrahmen aus Stahl	Gitterrohrrahmen aus Stahl	Gitterrohrrahmen aus Stahl, Motor mittragend	Gitterrohrrahmen aus Stahl	Brückenrahmen aus Stahlrohr
Gabel	Telegabel, Ø 41 mm	Upside-down-Gabel, Ø 43 mm	Telegabel, Ø 41 mm	Telegabel, Ø 41 mm	Telegabel, Ø 41 mm
Bremsen vorne/hinten	Ø 305/265 mm	Ø 320/245 mm	Ø 300/220 mm	Ø 290/240 mm	Ø 282/245 mm
Assistenzsysteme	ABS	ABS	ABS	ABS	ABS
Räder	2.50 x 19; 4.25 x 17	3.50 x 17; 5.50 x 17	3.50 x 17; 4.50 x 17	3.50 x 17; 5.00 x 17	3.50 x 17; 5.50 x 17
Reifen	110/80 19; 150/70 R 17	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17	120/70 ZR 17; 160/60 ZR 17	120/70 ZR 17; 180/60 ZR 17	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung	Bridgestone Battlax A 41 „G“	Pirelli Diablo Rosso II vorne „D“	Dunlop D 214 „W“	Dunlop Roadsmart III	Bridgestone BT 023 „F“ vorne, „M“ hinten
Maße + Gewichte					
Radstand	1559 mm	1435 mm	1410 mm	1445 mm	1400 mm
Lenkkopfwinkel	63,0 Grad	66,0 Grad	65,5 Grad	65,0 Grad	65,5 Grad
Nachlauf	105 mm	90 mm	100 mm	106 mm	90 mm
Federweg vorne/hinten	151/177 mm	130/150 mm	125/130 mm	125/130 mm	130/130 mm
Sitzhöhe ¹	830 mm	830 mm	785 mm	780 mm	800 mm
Gewicht vollgetankt ¹	237 kg	197 kg	188 kg	199 kg	185 kg
Zuladung ¹	203 kg	193 kg	199 kg	221 kg	170 kg
Tankinhalt/Reserve	15,0/3,5 Liter	16,5 Liter	15,0 Liter	13,8 Liter	14,0 Liter
Service-Intervalle	10 000 km	12 000 km	6000 km	12 000 km	10 000 km
Preis	9450 Euro	8990 Euro	6695 Euro	6595 Euro	6795 Euro
Preis Testmotorrad	14 334 Euro ²	9210 Euro ³	6695 Euro	6595 Euro	7273 Euro ⁴
Nebenkosten	390 Euro	305 Euro	300 Euro	329 Euro	375 Euro

Herstellangaben; ¹MOTORRAD-Messungen; ²inkl. Comfort-Paket (650 Euro), Touren-Paket (730 Euro), Dynamik-Paket (640 Euro), Connectivity TFT-Display (515 Euro), Licht-Paket (250 Euro), Notruf eCall (265 Euro), Variokoffer (654 Euro), Diebstahlwarnanlage (190 Euro), Navigationssystem (820 Euro), Vorbereitung für Navigation (170 Euro); ³inkl. Sturzbügel (220 Euro); ⁴inkl. Kennzeichenträger (156 Euro), LED-Blinker (72 Euro), Motorprotektoren (250 Euro)

Messwerte

	190 km/h	195 km/h	191 km/h	205 km/h	207 km/h
Höchstgeschwindigkeit*					
Beschleunigung					
0–100 km/h	4,2 sek	4,2 sek	3,9 sek	3,9 sek	3,8 sek
0–140 km/h	7,9 sek	8,3 sek	7,3 sek	7,1 sek	6,9 sek
0–200 km/h	–	–	–	25,8 sek	24,7 sek
Durchzug					
60–100 km/h	5,6 sek	5,0 sek	3,8 sek	4,6 sek	4,0 sek
100–140 km/h	5,7 sek	5,6 sek	4,3 sek	5,0 sek	4,7 sek
140–180 km/h	8,8 sek	11,9 sek	7,5 sek	6,5 sek	6,4 sek
Verbrauch					
Landstraße/100 km	3,8 Liter	4,2 Liter	3,6 Liter	3,5 Liter	3,5 Liter
Reichweite Landstraße	395 km	393 km	417 km	394 km	400 km

MOTORRAD-Messungen; ¹Herstellangaben

Hebel, sortiert die Gänge dann aber knackig und präzise. Was im Alltag an der Duc am meisten stört, ist der mit 6,65 Metern gewaltige Wendekreis. Das ist ein ganzer Meter mehr als bei der Suzuki, die anderen drei liegen bei knapp über fünf Metern. Und wo die noch locker in einem Zug wenden können, muss der Ducatista oft schon zurücksetzen. Damit muss man eben leben. Zwar sammelt die Monster einerseits am wenigsten Punkte, ein schlechtes Bike ist sie deswegen keineswegs. Andererseits sorgt nur sie für die italienischen Momente im Leben. Sie ist in diesem weiten Feld ganz klar das emotionalste Bike und trifft direkt ins Herz. Oder eben gar nicht. Und das ist gut. ■

MOTORRAD-Fazit

Dass Mittelklasse nicht gleich Mittelmaß bedeutet, war schon vor diesem Test klar. Interessant ist, wo bei den einzelnen Herstellern die Mitte verortet wird. Die Zusammenstellung des Testfelds sorgte auch redaktionsintern für heftige Diskussionen, aber es sollten eben sämtliche Zweizylinder in diesem Leistungssegment an den Start gehen. Ginge es nach dem Autor, gäbe es in diesem Test drei erste Sieger. Und nein, wir wurden weder bestochen noch bedroht. Bislang. Anregungen, Kritik, Meinungen gerne an unten stehende Adresse.

Autor: Stefan Glück
stefan@motorradonline.de
Fotos: Flash Art

MOTORRAD-Testergebnis

- 1 BMW F 750 GS**
Angesichts der durch jede Menge aufpreispflichtiger Extras mehr als kompletten Ausstattung und dem Umstand, dass sie eigentlich in einer anderen Klasse unterwegs ist, ist der Testsieg wenig überraschend. Die BMW ist ein ebenso gutes wie teures Bike.
- 2 Suzuki SV 650**
Die Suzuki ist mindestens die Siegerin der Herzen. Ihr Antrieb, ob schon 20 Jahre alt, überzeugt noch immer. Auch der Rest kann sich nach wie vor sehen lassen. Sie hat keine echten Schwächen, kostet am wenigsten und ist günstig im Unterhalt. Ein Bike für Rechner.
- 2 Yamaha MT-07**
Die einzige Schwäche der Yamaha ist ihre mickrige Zuladung. Der Antrieb ist erste Sahne, und die Überarbeitung des Fahrwerks für 2018 hat ihr sehr gutgetan. Sie ist vielseitig wie ein Turnschuh und fährt sich auch so. Dennoch wirkt sie sehr erwachsen.
- 4 Kawasaki Z 650**
In diesem Umfeld wirkt die Kawa winzig, obwohl sie es nicht ist. Bei ihr stören die stets präsenten feinen Vibrationen und die recht weiche Fahrwerksabstimmung, die bei zügiger Fahrt schnell an ihre Grenzen kommt. Im Gegensatz zur Schräglagenfreiheit.
- 5 Ducati Monster 797**
Monster werden nicht gebaut, um Vergleichstests zu gewinnen, sondern Herzen. Das funktioniert, trotz des etwas müde wirkenden Motors. Fahrwerksmäßig ist sie voll dabei, doch etwas weniger Härte hinten ergäbe mehr Komfort bei gleicher Fahrstabilität.

MOTORRAD-Punktewertung

	Maximale Punktzahl	BMW F 750 GS	Ducati Monster 797	Kawasaki Z 650	Suzuki SV 650	Yamaha MT-07	
Motor							
Durchzug	40	18	17	26	25	27	+
Beschleunigung	40	16	16	18	19	19	Der Yamaha-Motor ist ein Prachtwerk. Wäre jetzt noch das Getriebe weniger hakig zu schalten und die Gasannahme etwas direkter, wäre die Dominanz klarer. Erstaunlich auch, wie gut sich der in Ehren ergraute Suzuki-V2 schlägt. Der nominell schwächste Kawa-Antrieb ist ein quicklebendiges Kerlchen, nur die stets präsenten Vibrationen stören.
Topspeed	20	10	10	10	12	12	-
Motorcharakteristik	30	20	18	20	22	23	Ausgerechnet die beiden Hubraumstärksten, BMW und Ducati , lassen bei den Fahrleistungen Punkte liegen. Hier wie da liegt das an der sehr langen Endübersetzung.
Ansprech-/Lastverhalten	30	22	25	24	24	23	Sieger Motor: Yamaha
Laufruhe	30	20	19	18	20	21	
Kupplung	20	15	13	15	14	14	
Schaltung	20	12	11	14	14	12	
Getriebeabstufung	10	7	8	8	9	9	
Starten	10	8	8	7	9	9	
Summe	250	148	145	160	168	169	
Fahrwerk							
Handlichkeit	40	29	28	32	29	30	+
Stabilität in Kurven	40	28	27	25	25	25	In Sachen Handling und Schräglagenfreiheit führt an der Kawa kein Weg vorbei. Die BMW verbindet dank Dynamic ESA Fahrkomfort und Stabilität. Sie ist nicht unhandlich, wirkt aber etwas kopflastig und benötigt klare Impulse zum Einlenken. Die Ducati profitiert von ihrem breiten Lenker.
Lenkverhalten	40	28	27	28	27	28	-
Rückmeldung	10	7	7	6	6	7	Soziusbetrieb mag die Kawa am wenigsten, ihr soft gedämpftes Fahrwerk ist dann schnell überfordert. Bei der Suzuki stören die früh aufsetzenden Angstnippel, bei der Ducati das hart abgestimmte, direkt angelenkte Federbein.
Schräglagen-/Bodenfreiheit	20	15	15	16	14	15	
Geradauslaufstabilität	20	16	14	14	14	14	
Fahrwerksabstimmung vorn	20	13	12	11	11	12	
Fahrwerksabstimmung hinten	20	14	12	12	12	12	
Federungskomfort	20	8	4	5	5	7	
Fahrverhalten mit Sozius	20	14	14	11	14	13	
Summe	250	172	160	160	157	163	Sieger Fahrwerk: BMW
Alltag							
Ergonomie Fahrer	40	31	28	26	27	27	+
Ergonomie Sozius	20	15	7	7	8	6	Auf der BMW ist die Besetzung vorne wie hinten vorzüglich untergebracht. Als Einzige hat sie eine Verkleidung und verweigert sich auch dem Gepäcktransport nicht. Die anderen vier sortieren sich mit deutlichem Abstand dahinter ein.
Windschutz	20	1	0	0	0	0	-
Sicht	10	7	6	6	6	7	Auf den ersten Blick sieht es so aus, als ob die BMW den anderen zeigt, wo es langgeht. Doch es ist eben die Strategie der Bayern, nur voll ausgestattete Fulldresser für Tests herauszugeben. Denn vieles, was bei ihr Punkte bringt, muss in teuren Paketen dazugekauft werden. Allerdings bietet die Konkurrenz diese Möglichkeiten überhaupt nicht.
Licht	20	15	12	12	12	13	
Ausstattung	30	19	9	13	12	15	
Handhabung/Wartung	20	16	11	11	12	12	
Fahrzeuggewicht vollgetankt	10	5	7	8	7	8	
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	5	2	1	1	2	
Gepäckunterbringung	10	5	1	1	2	1	
Zuladung	10	7	6	7	10	2	
Reichweite	30	25	25	27	25	25	
Verarbeitung	20	14	14	14	12	14	
Summe	250	165	128	133	134	132	Sieger Alltag: BMW
Sicherheit							
Bremswirkung	40	27	27	26	26	27	+
Bremsdosierung	30	22	23	22	22	23	Woher die Dominanz der BMW in dieser Rubrik kommt, ist auf den ersten Blick ersichtlich: Es ist die Armada der elektronischen Helferlein in Form von Fahrmodi, Traktionskontrolle, Schaltautomat, Tempomat und so weiter.
Bremsstabilität Solo/mit Sozius	20	14	13	12	14	14	-
Aufstellmoment beim Bremsen	10	8	8	8	8	8	Die Bremse der Ducati ist knackig und gut dosierbar, leider verschenkt das ABS durch zu frühes Lösen wertvolle Meter.
ABS-Funktion	20	14	12	14	14	13	
Lenkerschlagen	10	7	7	7	7	7	
Assistenzsysteme	20	15	0	0	0	0	
Summe	150	107	90	89	91	92	Sieger Sicherheit: BMW
Kosten							
Testfahrzeugpreis	30	13	19	25	25	23	+
Garantie	10	2	5	5	5	5	Niedrigster Preis, mit Ducati die längsten Serviceintervalle. Wenn's ums Geld geht, führt an der Suzuki kein Weg vorbei.
Verbrauch (Landstraße)	30	25	23	26	27	27	-
Inspektionskosten	20	18	17	13	19	15	Die BMW kostet in der getesteten Konfiguration rund das Doppelte der drei Japanerinnen. Noch Fragen?
Unterhaltskosten	10	8	8	8	8	8	
Summe	100	66	72	77	84	78	Sieger Kosten: Suzuki
GESAMTWERTUNG	1000	658	595	619	634	634	Sieger Preis-Leistung: Suzuki
PLATZIERUNG		1.	5.	4.	2.	2.	Dieselbe Punktzahl, aber 678 Euro günstiger als die Yamaha: Die Suzuki hat quasi eine Eins mit Sternchen.
Preis-Leistungs-Note	1,0	2,1	2,1	1,2	1,0	1,0	





BMW Motorrad

FOLGE DEINEM FAHRGEFÜHL. MAKE LIFE A RIDE.

Die Welt erwartet Dich – bist Du bereit? Mit der **F 750 GS** und ihrem wassergekühlten Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor mit 57 kW (77 PS) und einem Drehmoment von 83 Nm meisterst Du alle Herausforderungen. Denn auch wenn Du die Straße mal verlässt, hast Du mit diesem Allrounder dank leichten Handlings, automatischer Stabilitätskontrolle (ASC) und ABS jederzeit alles im Griff. Das optionale TFT-Display mit multifunktionalem Connectivity System und Bluetooth-Verbindung zu Deinem Smartphone hält Dich dabei stets auf dem Laufenden. Fahr Deinen Abenteuern entgegen – und lass Dich treiben. Mehr Infos auf bmw-motorrad.de/f750gs