



Honda
CB 750 Hornet



Triumph
Trident 660



Suzuki
GSX-8S

DIEMITTE WÄCHST

Nach der Honda CB 750 Hornet bereichert jetzt auch die Suzuki GSX-8S das Angebot im Segment der Mittelklasse-Naked-Bikes. Zugleich begründen die beiden Neuheiten einen Trend zu mehr Hubraum, Leistung und Gewicht.

Beginnen wir mit der Maschine, die nicht dabei ist, der Yamaha MT-07. Mit 689 cm³ hätte sie den kleinsten Zweizylinder dieser Konkurrenz und mit 73 PS die geringste Leistung aufgeboden. Das war wohl der Grund für Yamaha, uns keine Testmaschine zur Verfügung zu stellen. Schade, denn trotz dieser Nachteile in der Papierform ist die altbewährte MT-07 für 8374 Euro noch immer eine Bereicherung der Klasse. Und darf bei den folgenden Ausführungen gerne mitgedacht werden.

Den Platz der MT-07 Pure vom Vergleichstest im Frühjahr nimmt die neue Suzuki GSX-8S ein; sie und die Honda CB 750 Hornet sind die Neuheiten im Segment der unverkleideten Motorräder zwischen 7000 und 9000 Euro. Und wie jedes Segment, das eine gute Konjunktur verspricht, entwickelt es sich zum Höheren – die beiden Neuen haben mehr Hubraum und Leistung als die seit 2021 erfolgreiche Trident, deren quirliger Dreizylinder auch schon mehr PS produziert als der Twin der seit acht Jahren etablierten Yamaha.

In Sachen Leistung schließt der neue Reihenzweizylinder der Hornet mit 92 angegebenen und 93 gemessenen PS schon fast zur nächsthöheren Leistungsklasse auf. Von ähnlicher Konstruktion, aber ganz anderem Charakter strebt der Zweizylinder der GSX-8S nach kräftigem Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich, während der britische Dreizylinder dem Ideal der perfekt linearen Leistungsentfaltung sehr nahe kommt. Leider dreht er noch im aufsteigenden Ast der Leistungskurve in den Begrenzer; seine Charakteris-

tik wirkt deshalb seltsam unvollendet. Unwillkürlich stellt man sich die immer gleiche Frage, was dieser Motor wohl noch leisten könnte, wenn man ihn frei ausdrehen lassen würde.

Bei den Fahrleistungen wirkt sich das kaum aus. Auf die leistungsstärkere Honda verliert die Triumph in der Beschleunigung bis 140 km/h 0,7 Sekunden, der drehmomentstarken Suzuki folgt sie wie ein Schatten, und dank ihrer kurzen Übersetzung lässt sie im Durchzug beide um wenige Zehntel hinter sich. Bei der neuer-

lichen Verbrauchsmessfahrt konsumierte sie zudem etwas weniger als im Frühjahr, sodass sich der Nachteil der kurzen Gesamtübersetzung etwas relativiert.

Obwohl die Triumph bei gleichem Tankvolumen wie die Suzuki etwas mehr Benzin verbraucht, ist es die Restreichweiten-Anzeige der Japanerin, die am ehesten Alarm schlägt. Ob das an der vorsichtigen Art der Berechnung liegt oder daran, dass die Suzuki bei leistungsfreudiger Fahrweise mehr schluckt als die Triumph, haben

wir nicht ermittelt. Wir können aber berichten, dass – bezogen auf den nominalen Tankinhalt – noch 0,86 Liter Benzin im Tank der Suzuki schwappen, wenn nur noch drei Kilometer Restreichweite angezeigt werden. Mit der Honda ist man in Sachen Benzin-Management ohnehin am besten dran. Der geringste Verbrauch trifft auf den größten Tank, da kann man schon mal 50 bis 70 Kilometer später tanken.

Eine herausragende Tugend des Triumph-Dreizylinders spürt man in jeder Kurve beim Gasanlegen nach dem Schei-

Suzuki GSX-8S

Die erste, nach langen Jahren neu entwickelte Suzuki besticht durch ihren durchzugsstarken Motor und ein ausgezeichnetes Fahrwerk, das vor allem sportlich motivierte Piloten anspricht



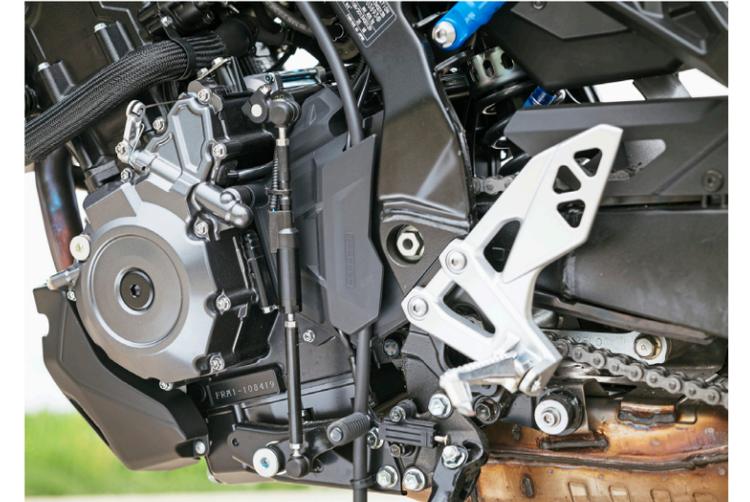
Gut ablesbare TFT-Displays halten jetzt auch in die Mittelklasse Einzug. Die Anzahl der Infos lässt sich noch erweitern



Die Menüsteuerung funktioniert bei der GSX-8S intuitiv und ohne den linken Daumen zu überfordern



Kräftige Bremsen gehören dazu. Vermutlich hat Suzuki die ABS-Abstimmung seit der Präsentation noch verfeinert



Der Schaltassistent mit Blipper-Funktion gehört zur Serienausstattung. Motor und Getriebe sind kompakt gebaut



Ein großer Vorschalldämpfer ermöglicht ein kleines Endrohr, dem ein angenehmer Klang entweicht. So bleibt die Silhouette schön schmal



Das Wichtigste wird hervorgehoben, die Informationen in der unteren Menüleiste liest man besser nur im Stand ab



Weil der Blinkerschalter quasi mit dem Hupenknopf den Platz getauscht hat, hupt man öfter einmal unabsichtlich



Es war wie gehabt: Wer bei den anderen die Federvorspannung einstellen will, braucht das Werkzeug der Honda



Seit dem Test im Frühjahr hat die Hornet einen Schaltassistenten bekommen. Er ist jetzt einzeln zu bestellen und kostet 290 Euro



Als Einzige trägt die Hornet einen konventionellen Endschalldämpfer. Schwinge und Hebelsystem zeugen von nüchterner Verarbeitung

telpunkt: Er vollzieht den Lastwechsel wunderbar geschmeidig, aber ohne störende Verzögerung. Sehr gefällig meistert auch der Suzuki-Zweizylinder selbst im scharfen A-Modus den Übergang, bringt aber noch im moderaten B-Modus sogleich mehr Drehmoment ans Hinterrad. Das ist echtes „power-feeling“.

Am stärksten reagiert die Honda auf Lastwechsel; in einer Folge enger Kurven drängen sich die abrupten Übergänge unweigerlich ins Bewusstsein des Fahrers und fordern besonders präzise Arbeit am

Gasgriff, weil sie spürbare Reaktionen des Fahrwerks mit sich bringen. Den schärfsten Motor-Modus kann man sich für gelegentliche fünf wilde Minuten aufheben.

Trotz der aufwendigen und ähnlichen Konfiguration der Ausgleichswellen unterscheiden sich die beiden Zweizylinder von Honda und Suzuki in Sachen Laufkultur. Der Honda-Motor pulst bis in den mittleren Drehzahlbereich recht angenehm, mit weiter steigender Drehzahl, die er ja durchaus fordert, beginnt er jedoch zu

vibrieren. Etwas vereinfachend kann man sagen, dass es der Suzuki-Twin weitestgehend beim Pulsieren belässt und die Vibrationen des Triumph-Triples durchgehend unerschwinglich bleiben. Anders ausgedrückt: Wenn wir uns in der Besprechung der Punktwertung beim Stichwort „Vibrationen/Triumph“ fragend ansehen und dann noch mal rausfahren, um nur darauf zu achten, dann ist das ziemlich gut.

Schaltfaules Fahren ist auf der Honda nur dann zu empfehlen, wenn man bewusst gemächlich dahincruisen will.



Honda CB 750 Hornet

Die Sitzposition auf der Hornet und die Abstimmung ihrer Federelemente sind eher tourentauglich ausgelegt, das Einlenkverhalten und die Leistungscharakteristik dagegen ausgesprochen sportlich

Das erledigt der Hornet-Motor mit besten Manieren – höflich, aber wenig engagiert. Doch wer ihn probierhalber auf freier Strecke ausdreht, entzündet sein Feuer. Er liebt Drehzahlen und belohnt diejenigen, die ihm freien Auslauf lassen, mit einer satten Extraportion Leistung.

Wie schon angedeutet, entfaltet der Suzuki-Twin seinen Charakter auf andere Art. Er zieht besonders kräftig im Bereich bis 7000/min und erreicht seinen Leistungszenit bei 8400/min, also 1200/min früher

als der Hornet-Motor. Kurz nach der 7000er-Marke flacht die Kurve spürbar und im Diagramm sichtbar ab, und man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass dies eher an der Motorsteuerung als an der Gestaltung der Kanäle, des Brennraums und der Nockenprofile liegt. Haben die Motorenentwickler von Suzuki aus Versehen zu viel Leistung generiert, oder welchen Grund mag die vermutliche Selbstbeschränkung haben?

Verwunderlich ist aber vor allem, dass im intensiven und direkten Vergleich der

Eindruck entsteht, Honda und Suzuki hätten aus Versehen Motoren und Fahrwerke vertauscht – die Charakteristik des Suzuki-Motors passt besser zum Honda-Fahrwerk und umgekehrt. Es muss an dieser Stelle aber auch betont werden, dass Suzuki letztlich das besser ausgewogene Gesamtsystem geschaffen hat.

Der Reihe nach: Die Honda Hornet ist schon beim Vergleichstest im Frühjahr (siehe MOTORRAD 8/2023) als komfortables Motorrad aufgefallen mit einer Ergonomie, die eher zum touristischen als zum

sportlichen Fahren geeignet ist. Ich wünschte mir einen um zwei bis drei Zentimeter höheren Sitz, und zwar nicht wegen des zu engen Kniewinkels, sondern weil die Position auf dem Motorrad etwas zu tief und zu wenig vorderradorientiert ausfällt. Sie passt nicht hundertprozentig zur Agilität, mit der die Hornet dank ihres schmalen Hinterreifens und vergleichsweise kurzen Nachlaufs einlenkt.

Dieser Eindruck hat sich bestätigt, nicht aber der Eindruck, den die Abstimmung der Federelemente hinterließ.

Im März bei deutlich kühleren Temperaturen hielt ich sie für ausreichend straff gedämpft, um die Hornet – das gleiche Testexemplar – noch knapp in den sportlichen Bereich des fahrwerkstechnischen Spektrums zu bringen. Nach den jüngsten Erfahrungen muss ich diese Aussage revidieren. Wer die Hornet im Sommer in Süddeutschland so schnell in die Kurven laufen lässt, wie er von ihr dazu animiert wird, wird eine irritierende Neigung zum Vorderrad-Chattering bemerken. Dieser Befund bestätigte sich unter der extremen

Belastung im langsamen Toptest-Slalom und in der Kreisbahn. Mangels Testgelände konnten wir die neue Honda im Frühjahr dieser Prüfung nicht unterziehen, doch als jüngst die GSX-8S das komplette Toptest-Prozedere absolvierte, musste sie zum Vergleich ebenfalls ran. Dabei bewies sie übrigens mehr Schräglagenfreiheit als die GSX-8S, doch leider lässt sich diese nicht so unbeschwert nutzen.

Ein Wechsel von Reifen, die bereits 2500 Kilometer gelaufen waren, auf einen neuen Satz brachte keine Änderung, und

abgesehen von der Federvorspannung hinten lässt sich am Fahrwerk nichts einstellen. So erweist sich die Hornet als komfortabel gefedertes und gedämpftes Motorrad, das seinen Fahrer in touristischer, für sportliches Fahren nicht optimaler Position platziert, dabei aber fulminant einlenkt und einen Motor von ausgesprochen sportlicher Charakteristik hat.

„Die hat ja ein Superbike-Fahrwerk“ – so der spontane Ausruf eines Kollegen, der die Suzuki erstmals über eine fahrerisch anspruchsvolle Strecke geschweicht hatte und

nach kurzer Zeit von ihrem fahrdynamischen Potenzial begeistert war. Tatsächlich besticht die GSX-8S mit einer nicht nur für diese Klasse außergewöhnlichen Lenkpräzision, Vorderradführung und Rückmeldung.

Dazu passt die Sitzposition; sie bietet die drei Zentimeter mehr Sitzhöhe, die ich mir für die Honda gewünscht habe, sowie einen etwas breiteren Lenker und insgesamt mehr Möglichkeiten, das Gewicht je nach Fahrsituation zu verlagern. Und während die Honda schon ohne Fahrer mehr Gewicht auf der Hinterhand trägt als

vorn, eine Tendenz, die sich mit aufsitzen dem Fahrer noch verstärkt, ist die Suzuki wie ein Supersportler frontlastig ausgelegt. Diese Kombination von Gewichtsverteilung, Ergonomie und Fahrwerksgeometrie macht die GSX-8S zwar nicht zum handlichsten Motorrad des Vergleichs, aber zum sportlichsten. Unterstützend dabei wirkt die straffe Abstimmung der Dämpfung. Den Preis dafür müssen Suzuki-Fahrer auf schlechten Straßen in Form geringerer Federungskomforts bezahlen. Da ist die Honda besser.

Triumph Trident 660

Im Reich der Mitte, das von Zweizylindern dominiert wird, ist die Trident mit ihrem höchst kultivierten Dreizylinder ein herausragendes Motorrad. Ein sportliches und gut aussehendes dazu



Puristisch, aber gut ablesbar präsentiert sich das Anzeige-Instrument. Passend zum runden Scheinwerfer und rundlichen Tank



Das Federbein mit zu weicher Feder. Mit der geringsten Vorspannung, die hier zu sehen ist, sollte man nicht fahren



Ein Prinzip, zahlreiche Variationen: hier die Triumph-Interpretation des Themas Pfeiltasten/Bestätigungstaste



Der Dreizylinder ist auch ein optisch gefälliger Motor. Schön, dass Edelstahl-Abgasanlagen mittlerweile zum Standard zählen



Als Einzige trägt die Trident Doppelkolben-Schwimmsättel. Der Bremsleistung tut das keinen Abbruch



LED-Technik ermöglicht knapp bemessene Scheinwerfer mit ordentlicher Ausleuchtung



Man kann sie aber auch als Breitband-Lichtquelle mit integriertem Tagfahrlicht gestalten



Auch der klassische Rundscheinwerfer gewinnt mit moderner Lichttechnik an Leuchtkraft

Daten

	Honda CB 750 Hornet	Suzuki GSX-8S	Triumph Trident 660
Motor			
Bauart	Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor	Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor	Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor
Einspritzung	2 x Ø 46 mm	2 x Ø 42 mm	3 x Ø 38 mm
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbakcupplung (Anti-Hopping)	Mehrscheiben-Ölbakcupplung (Anti-Hopping)	Mehrscheiben-Ölbakcupplung (Anti-Hopping)
Bohrung x Hub	87,0 x 63,5 mm	84,0 x 70,0 mm	74,0 x 51,1 mm
Hubraum	755 cm ³	776 cm ³	660 cm ³
Verdichtung	11,0:1	12,8:1	12,0:1
Leistung	67,5 kW (92 PS) bei 9500/min	61,0 kW (83 PS) bei 8500/min	60,0 kW (81 PS) bei 10250/min
Drehmoment	75 Nm bei 7250/min	78 Nm bei 6800/min	64 Nm bei 6250/min
Standgeräusch	93 dB(A)	88 dB(A)	94 dB(A)
Fahrwerk			
Rahmen	Brückenrahmen aus Stahl	Brückenrahmen aus Stahl	Rohrrahmen aus Stahl
Gabel	Upside-down-Gabel, Ø 41 mm	Upside-down-Gabel, Ø 41 mm	Upside-down-Gabel, Ø 41 mm
Bremsen vorn/hinten	Ø 296/240 mm	Ø 310/240 mm	Ø 310/255 mm
Assistenzsysteme	ABS, Traktionskontrolle	ABS, Traktionskontrolle	ABS, Traktionskontrolle
Räder	3.50 x 17; 4.50 x 17	3.50 x 17; 5.50 x 17	3.50 x 17; 5.50 x 17
Reifen	120/70 ZR 17; 160/60 ZR 17	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17	120/70 R 17; 180/55 R 17
Bereifung	DunlopRoadsport2,,L“	DunlopRoadsport2,,X“	Michelin Road 5 „A“
Maße + Gewichte			
Radstand	1420 mm	1465 mm	1401 mm
Lenkkopfwinkel	65,0 Grad	65,0 Grad	65,4 Grad
Nachlauf	99 mm	104 mm	107 mm
Federweg vorn/hinten	130/150 mm	130/130 mm	120/134 mm
Sitzhöhe ¹	780 mm	810 mm	810 mm
Gewicht vollgetankt ¹	191 kg	202 kg	194 kg
Zuladung ¹	179 kg	198 kg	201 kg
Tankinhalt/Reserve	15,2 Liter	14,0 Liter	14,0 Liter
Service-Intervalle	12 000 km	12 000 km	16 000 km
Preis	7400 Euro	8900 Euro	8145 Euro
Preis Testmotorrad	7690 Euro ²	9140 Euro ³	8739 Euro ⁴
Nebenkosten	590 Euro	329 Euro	450 Euro

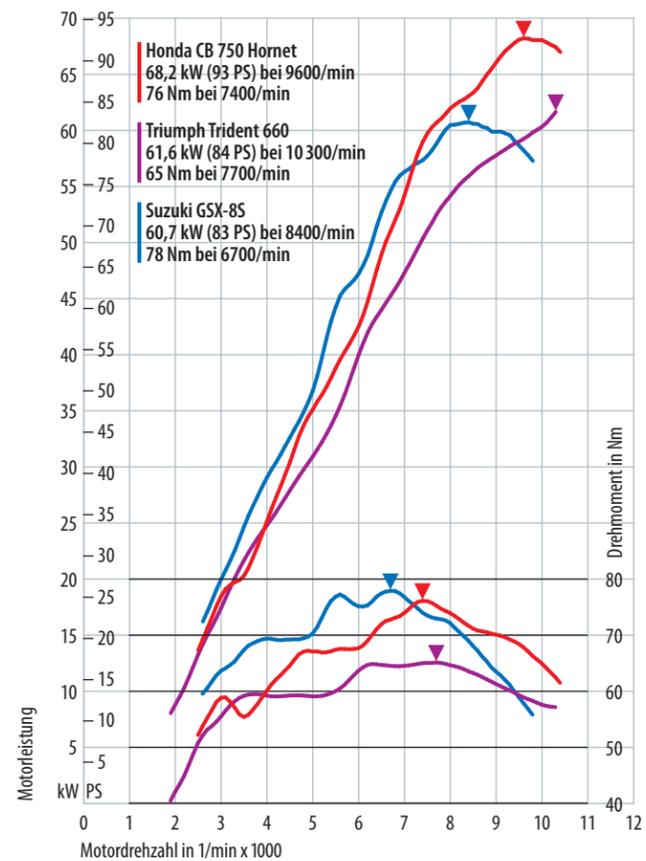
Herstellerangaben; ¹MOTORRAD-Messungen; ²inkl. Schaltassistent (290 Euro); ³inkl. LED-Blinker (240 Euro); ⁴inkl. Farbe Orange (100 Euro), Flyscreen (159 Euro), Schaltassistent (335 Euro)

Messwerte

	Honda CB 750 Hornet	Suzuki GSX-8S	Triumph Trident 660
Höchstgeschwindigkeit*	205 km/h	210 km/h	196 km/h
Beschleunigung			
0–100 km/h	3,7 sek	3,8 sek	4,0 sek
0–140 km/h	6,3 sek	6,9 sek	7,0 sek
0–200 km/h	15,9 sek	31,6 sek	–
Durchzug			
60–100 km/h	4,9 sek	4,5 sek	4,0 sek
100–140 km/h	5,2 sek	4,9 sek	4,7 sek
140–180 km/h	7,5 sek	7,9 sek	7,6 sek
Verbrauch			
Landstraße/100 km	3,7 Liter	3,9 Liter	4,1 Liter
Reichweite Landstraße	411 km	359 km	341 km

MOTORRAD-Messungen; *Herstellerangabe

Leistungsmessung



Diese Linien liefern eine treffende Darstellung dessen, was man beim Fahren fühlt. Der kräftige Antritt des Suzuki-Motors lässt sich damit ebenso nachvollziehen wie das überschäumende Temperament des Honda-Twins – leichte und messbare Durchzugsschwächen im unteren Drehzahlbereich wegen eines Durchhängers bei etwa 3500/min inklusive. Auch lässt sich sicher rathen, was der Triumph-Dreizylinder noch könnte, wenn der dürfte, was er offensichtlich will. Die Werksangabe übertrifft er jedenfalls locker um drei PS. Das maximale Drehmoment aller drei Motoren liegt um einen spezifischen Wert von 100 Nm bezogen auf den Liter Hubraum, der noch immer als die Schwelle gilt, die ein hoch entwickelter Motor erreichen sollte.

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



MOTORRAD -Punktwertung

	Maximale Punktzahl	Honda CB 750 Hornet	Suzuki GSX-8S	Triumph Trident 660		
Motor						
Durchzug	40	21	23	25	<p>➕ In den Kriterien, die für die Laufkultur relevant sind, sammeln die Trident und mit geringem Abstand dahinter die GSX-8S richtig Punkte. Die Hornet beschleunigt beiden davon.</p> <p>➖ Die lange Übersetzung und die Motorcharakteristiken bremsen die Hornet beim Durchzug.</p> <p>Sieger Motor: Triumph</p>	
Beschleunigung	40	24	19	18		
Topspeed	20	12	12	11		
Motorcharakteristik	30	21	22	23		
Ansprech-/Lastwechselverhalten	30	21	23	24		
Laufruhe	30	21	23	24		
Kupplung	20	16	14	15		
Schaltung	20	12	15	14		
Getriebeabstufung	10	8	9	9		
Starten	10	9	9	8		
Summe	250	165	169	171		
Fahrwerk						
Handlichkeit	40	32	31	29	<p>➕ Es gibt kein Kriterium, in dem die Suzuki eine Schwäche zeigt. Selbst die straffe Abstimmung zieht nur geringe Einbußen an Komfort nach sich. Die Handlichkeit der Honda ist fulminant.</p> <p>➖ Kleine Nachteile bei der Kurvenstabilität für Trident und Hornet – aus verschiedenen Gründen.</p> <p>Sieger Fahrwerk: Suzuki</p>	
Stabilität in Kurven	40	28	32	29		
Lenkverhalten	40	29	31	29		
Rückmeldung	10	8	9	8		
Schräglagen-/Bodenfreiheit	20	16	15	16		
Geradauslaufstabilität	20	15	15	15		
Fahrwerksabstimmung vorn	20	13	14	13		
Fahrwerksabstimmung hinten	20	13	14	11		
Federungskomfort	20	13	12	11		
Fahrverhalten mit Sozius	20	14	15	13		
Summe	250	181	188	174		
Alltag						
Ergonomie Fahrer	40	29	30	28	<p>➕ Was die Honda für einen moderaten Preis an Ausstattung bietet, verdient ein Lob. Und die Reichweite ist dank des größten Tanks bei geringstem Motorradgewicht hervorragend.</p> <p>➖ Alle drei lassen mit ihren schmalen, kurzen Hecks kaum eine Möglichkeit, mal eben ein Gepäckstück aufzuschnallen. Die Hornet ist in dieser Hinsicht ein klein wenig praktischer.</p> <p>Sieger Alltag: Honda</p>	
Ergonomie Sozius	20	9	8	7		
Windschutz	20	0	0	0		
Sicht	10	8	8	8		
Licht	20	15	15	15		
Ausstattung	30	12	10	11		
Handhabung/Wartung	20	13	15	14		
Fahrzeuggewicht vollgetankt	10	7	7	7		
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	1	1	1		
Gepäckunterbringung	10	2	1	0		
Zuladung	10	4	6	7		
Reichweite	30	26	22	20		
Verarbeitung	20	14	15	15		
Summe	250	140	138	133		
Sicherheit						
Bremswirkung	40	26	27	27	<p>➕ Kräftige, gut dosierbare Bremsen bringen der Suzuki und Triumph leichte Vorteile. Das ABS der Suzu ist das beste.</p> <p>➖ Aufstellmoment und Assistenzsysteme der Trident.</p> <p>Sieger Sicherheit: Suzuki</p>	
Bremsdosierung	30	24	25	25		
Bremsstabilität Solo/mit Sozius	20	13	14	13		
Aufstellmoment beim Bremsen	10	9	9	7		
ABS-Funktion	20	14	15	12		
Lenkerschlagen	10	8	8	8		
Assistenzsysteme	20	10	10	7		
Summe	150	104	108	99		
Kosten						
Testfahrzeugpreis	30	22	20	20		<p>➕ Preis, Verbrauch und Inspektionskosten bringen der Hornet den Sieg in diesem Kapitel.</p> <p>➖ Hier gibt's nichts zu meckern.</p> <p>Sieger Kosten: Honda</p>
Garantie	10	5	5	8		
Verbrauch (Landstraße)	30	26	25	24		
Inspektionskosten	20	19	18	17		
Unterhaltskosten	10	6	7	7		
Summe	100	78	75	76		
GESAMTWERTUNG	1000	668	678	653	<p>Sieger Preis/Leistung: Honda Erst die zweite Stelle hinterm Komma entscheidet diese Wertung zugunsten der Honda.</p>	
PLATZIERUNG		2.	1.	3.		
Preis-Leistungs-Note*	Bestnote 1,0	1,0	1,0	1,3		

*Die Preis-Leistungs-Note berechnet sich aus dem Grundpreis zuzüglich des funktionsrelevanten Zubehörs



Manch ein Triumph-Kenner wird an dieser Stelle vielleicht einwenden, dass die Trident 660 ja wohl auch ein sehr sportliches Motorrad sei, und hat damit sicherlich recht. Doch im Vergleich hat sich herausgestellt, dass sie hier und da Potenzial verschenkt. Sie glänzt zwar auch mit satter Vorderradföhrung, will sich aber anders als die GSX-8S im Verlauf einer Kurvenfahrt ständig aus der Schräglage aufrichten und muss mit fühlbarem Druck auf kurveninnere Lenkerende auf Kurs gehalten werden. Diese Neigung kann man dank der haftfähigen Michelins auf trockener Fahrbahn zwar ohne Bedenken „überfahren“, doch wenn's nass und rutschig wird, ist das Lenkgefühl weniger behaglich.

In Sachen Federungskomfort büßt die Trident sowohl auf die Honda als auch auf die Suzuki Punkte ein, und das trotz reichlich Federweg an der Hinterhand. Der Grund ist eine zu weiche Feder. Mit aufsitzendem Fahrer sackt das Heck auf der voreingestellten Stufe 3 der Federvorspannung bereits um 51 Millimeter weg. Auf Stufe 5 ist der sogenannte statische Negativfederweg – ohne Fahrer gemessen – bereits 0, mit Fahrer federt die Hinterhand aber immer noch fast 50 Millimeter ein. Beim Fahren war zwischen beiden Einstellungen auch kein Unterschied zu spüren. Kurz: Die Härte der Trident-Hinterradfederung ist diejenige, die nach ganz weich kommt, weil sie schon bei moderaten Bodenwellen weit in der Progression arbeitet. Das ist schade, weil sich dieses Problem mit wenig Aufwand lösen ließe.

Auf der Habenseite dieser Abstimmung steht eine tendenziell bessere Bremsstabilität wegen des reichlich zur Verfügung stehenden Negativfederwegs, der das Hinterrad länger am Boden hält. Diese kann die Trident auch gut gebrauchen, weil ihr ABS beim ganz harten Bremsen, also simulierten Notbremsungen, immer mal wieder ein schnelles Anheben des Hecks zulässt. Meist passiert das nicht, aber ein Muster dafür, wann es passiert, ließ sich nicht erkennen.

Die beiden Japanerinnen sind in dieser Disziplin vorbildlich berechenbar. Dazu drängt sich die Vermutung auf, dass Suzuki seit der Präsentation (siehe MOTORRAD 10/2023) die Abstimmung des ABS noch einmal überarbeitet hat, weil sich das Phänomen des „harten Bremshebels“ nicht mehr zeigte und das System feiner regelte.

Suzuki GSX-8S



Honda CB 750 Hornet



Triumph Trident 660





Warum schauen die Motorräder in die Landschaft, nicht aber die Fahrer? Weil es einiges zu besprechen gibt

Nicht ganz so schlicht wie die nur in der hinteren Federvorspannung einstellbaren Fahrwerke ist die Anpassung der Elektronik. In Anbetracht der hochkomplexen Systeme von Supersportlern oder luxuriösen Reiseenduros gestaltet sie sich aber immer noch sehr übersichtlich, zumindest was die elektronischen Fahrhilfen betrifft. Die Hornet bietet die drei Fahrmodi Sport, Standard und Rain mit vorkonfigurierten Einstellungen für die Leistungsentfaltung, die Traktionskontrolle und das Motorbremsmoment. Ein vierter Modus, genannt User, erlaubt die individuelle Einstellung dieser drei Funktionen in jeweils drei Stufen. Bei der GSX-8S lässt sich die Motorcharakteristik in drei Stufen variieren, ebenso die Traktionskontrolle, die aber auch abgeschaltet werden kann.

Noch einfacher gestaltet sich bei der Trident 660 der Wechsel zwischen den beiden Fahrmodi Road und Rain. Wer möchte, kann die Traktionskontrolle ganz abschalten, diese Möglichkeit verbirgt sich aber schon tiefer im Einstellmenü. Zu einfach soll es einem damit offenbar nicht gemacht werden.

Mehr Möglichkeiten, dem Elektronik-Spieltrieb zu frönen, bieten die Hornet und die Trident in Gestalt der Konnektivität mit Smartphones. In Kombination mit einem Bluetooth-Helm ermöglicht sie Telefonie

oder Musikhören oder aber die Anzeige von Navigationshinweisen im Cockpit. Diese Funktionen bleiben bei den Fahrern der GSX-8S verwehrt, doch damit es nicht zu einfach wird, bietet sie ein reiches Angebot an Konfigurationen des Anzeige-Instruments mit verschiedensten Informationen. Die wichtigsten unter ihnen sind bei allen dreien erfreulich gut abzulesen; dies gilt auch für das puristische runde Anzeige-Instrument der Trident.

Zum Abschluss noch ein kurzes Referat zur Verarbeitungsqualität. Sie ist – so weit sich das außerhalb eines Dauertests feststellen lässt – bezüglich der Funktionalität, also der Zuverlässigkeit der Elektronik, oder der Qualität der Oberflächen und Beschichtungen auf einem einheitlich hohen Niveau. Verarbeitungsqualität hat jedoch auch ästhetische Aspekte, und in dieser Hinsicht bieten die beiden höherpreisigen Maschinen des Vergleichs, die Suzuki und Triumph, mehr als die nüchterne Hornet. Ein Alu-Hauptrahmen, eine Alu-Schwinge oder eine farbenfrohe Lackierung mit eingearbeitetem, großem Logo haben unbestreitbar ihre Reize.



Autor: Ralf Schneider
ralf@motorradonline.de

Fotos: Rossen Gargolov, mps-Fotostudio

MOTORRAD-Testergebnis

- 1 Suzuki GSX-8S**
 Der alte Spruch „Sie kam, sah und siegte“ ist mal wieder angesagt. Vor allem dank des sehr guten Fahrwerks und der treffsicher gestalteten Ergonomie gewinnt die Suzuki diesen Vergleich. Eine solide Leistung zeigt auch der kräftige, kultivierte Motor.
- 2 Honda CB 750 Hornet**
 Ein Sportmotor im Tourenfahrwerk – das wirkt im Vergleich nicht so harmonisch wie ein Tourenmotor im Sportfahrwerk. Dessen ungeachtet ist die Hornet ein äußerst attraktives Angebot, das eine Menge Motorrad zu einem moderaten Preis bietet.
- 3 Triumph Trident 660**
 Abgesehen von der zu weichen Federung und den sich daraus ergebenden Folgen sind es Kleinigkeiten, welche die Trident auf den dritten und letzten Platz bringen. Sollte sie überarbeitet werden, darf der Dreizylinder gerne bleiben, wie er ist.