11
13.5.2016 | motorradonline.de

MOTORRAD

MOTORRAD

RWISCHT:
usqvarna
301

XKLUSIV-
ahrbericht

YAMAHA MT-10

Großer Test
Enduroreifen

Top-Test
Ducati Mul
1200 Endur

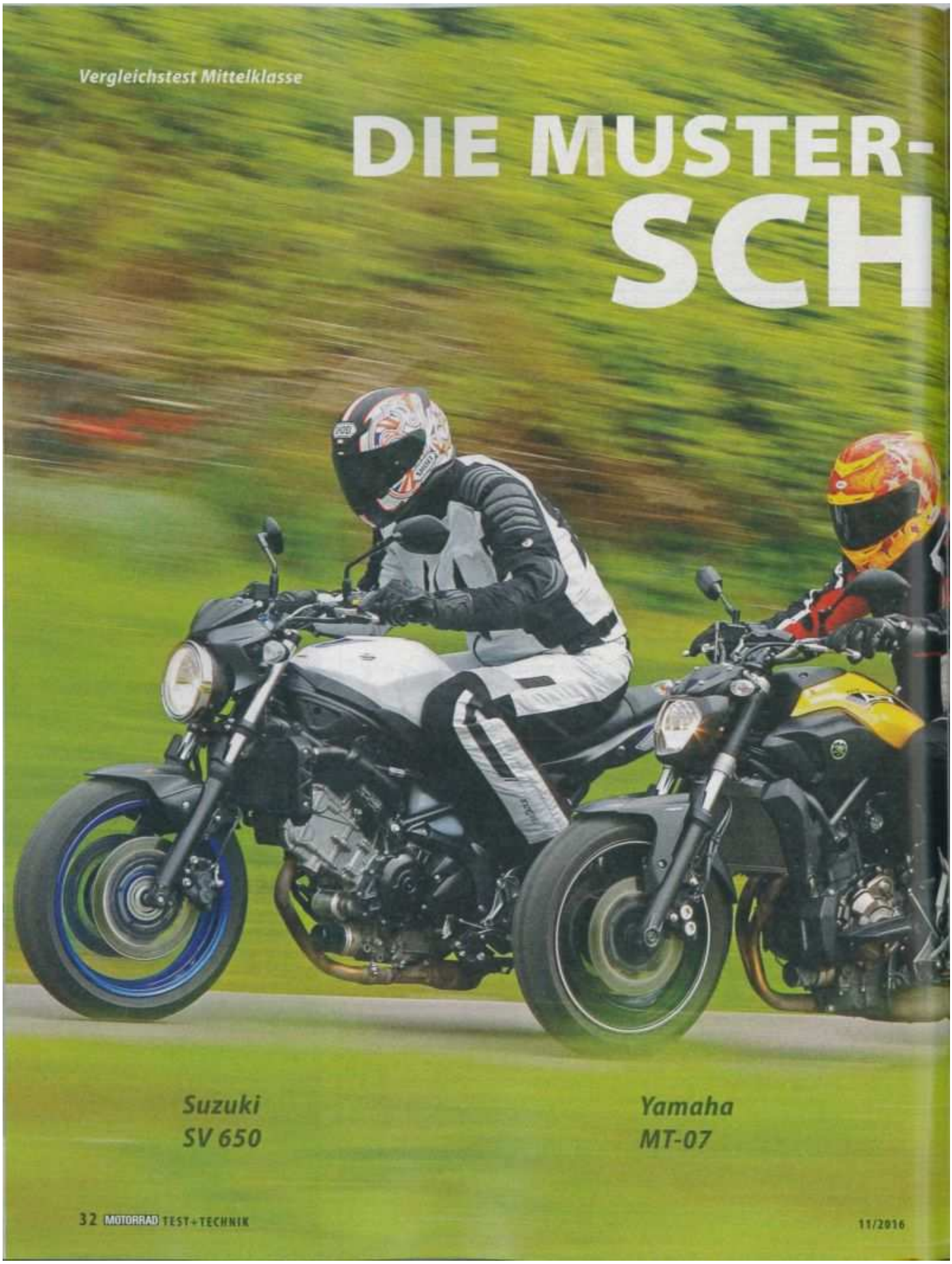
Yamaha

uki SV 650
ER-6n

schland 3,90 €
eich 4,40 € Schweiz 7,70 sFr
4,60 € Dänemark DKR 43,00
5,90 € Griechenland 5,70 € Italien 5,20 €
n 5,20 € Spanien 5,20 € Kanaren 5,40 €

11
90497 303909

DIE MUSTER-SCH



Suzuki
SV 650

Yamaha
MT-07

ÜLER

Die heißesten Kandidaten unter den nackten Mittelklasse-Bikes der vier japanischen Hersteller mit mehr als 70 PS hören auf die Namen Honda CB 650 F, Kawasaki ER-6n und Yamaha MT-07. Die neue Suzuki SV 650 will in dieser Klasse ab sofort wieder ein wichtiges Wörtchen mitreden.

Von Jens Möller-Töllner; Fotos: Jacek Bilski

Honda CB 650 F

Kawasaki ER-6n

Vergleichstest Mittelklasse

Mittelklasse ist kein schöner Begriff. Vernunft-Motorräder, Brot-und-Butter-Bikes – all das hört sich bieder an, vermittelt das Gefühl, dass es zu mehr nicht gereicht hat. Doch diese Perspektive ist nicht ganz richtig, schließlich zählen CB 650 F, ER-6n und MT-07 zu den Topsellern der jeweiligen Marke. Bei Kawasaki und Yamaha liegen sie sogar unangefochten auf Platz eins der Zulassungsstatistik der letzten beiden Jahre. Aktuell sind sie schon wieder ganz vorn zu finden. Sie haben also viele Freunde unter den Zweiradjüngern. Und das hat auch ganz objektive Gründe. Ohne gleich das Testergebnis vorwegzunehmen: Alle liegen unter dem Aspekt Preis-Leistungs-Note der MOTORRAD-1000-Punkte-Wertung auf Einser-Niveau. Davon hätte manch einer in der Schule geträumt. Bei Suzuki wollen sie dahin wieder zurück, schicken für den Vergleich die aktuelle SV 650 an den Start. Die beerbt die Gladius 650. Hat die Neue das Zeug, um unter den nackten Noten-Strebern wieder ganz vorn mitzumischen?

Was geschickt gesetzte Farbakzente ausmachen, demonstriert die Honda. Weißer Rahmen und hintere Felge als Blickfang

Honda CB 650 F

Die Honda hält als Einzige des Vergleichs mit einem Reihen-Vierzylinder dagegen. Aus genau 649 cm³ entwickelt der 87 Pferdestärken bei 11 000/min. Die höchste Leistung des Test-Vierers. Allerdings muss er sich auch mit nur 63 Nm als Maximalwert beim Drehmoment begnügen. Die anderen schaufeln durch die Bank ein paar Newtonmeter mehr auf die Kurbelwelle. Die Leistungsdaten lassen die Motorcharakteristik schon erahnen. Die CB 650 F mag Drehzahlen, benötigt Drehzahlen. Scheinbar wie als Bestätigung dreht ihr Motor ohne Zutun der Gashand schon nach dem Starten etwas höher, werden die Kolben wie von selbst auf das eingestimmt, was sie erwartet.

Das setzt sich nahtlos beim Anfahren fort. Der weit abstehende, selbst mit XXL-

Feine Schwinge, Wave-Bremsscheibe und hochwertiger Kettenspanner an der CB 650 F, die in Thailand gefertigt wird

Selbst für Riesenhände ist der Kupplungshebel nur schwer erreichbar. Das erschwert das Anfahren unnötig

Einmal peilen per Stab, bitte. Als Einzige des Test-Quartetts besitzt die CB 650 F kein Ölschauglas

Das Rücklicht an der Honda wirkt ein wenig klobig, massig. Es ist eher ein Funktions- denn ein Designteil

Händen nur schwer zu greifende und nicht einstellbare Kupplungsgriff, der knappe Dosierpunkt der Kupplung und das dürftige Anfahrdrehmoment verlangen nach viel Drehzahl. Oft stehen beim Losfahren gute 3000 bis 4000 Umdrehungen auf der Uhr des Displays. Soll es mit der CB 650 F zügig vorangehen, muss der Vierzylinder jubeln. Kein Problem, bei ihrem breiten Drehzahlband, das bis fast an 12 000/min heranreicht. Kreischend geht's durchs Winkelwerk. Wer die Lautmalerei aber mit Rasanz gleichsetzt, wird ein Stück weit enttäuscht. Zwar nicht wirklich lahm, aber auch nicht nachdrücklich vorwärtsschiebend, eilt die CB 650 F über Landstraßen. Es bleibt der Wunsch nach mehr Spritzigkeit. Denn obwohl die Honda die höchste Leistung aufweist und damit bei den Beschleunigungswerten oft leicht vor den Mitbewerbern liegt, muss sie sich beim Durchzug hinten anstellen. Wo die anderen im dritten Gang lässig um Kehren kurven, verlangt die Honda die zweite Getriebestufe. Drehzahl als Lebensmaxime.

Dass sie sich dennoch nicht abschütteln lässt, verdankt die CB 650 F ihrem

Egal, wie der Asphalt beschaffen ist, die CB 650 F rollt stabil und mit viel Feedback drüber. Das macht entspannt schnell

Daten und Messwerte

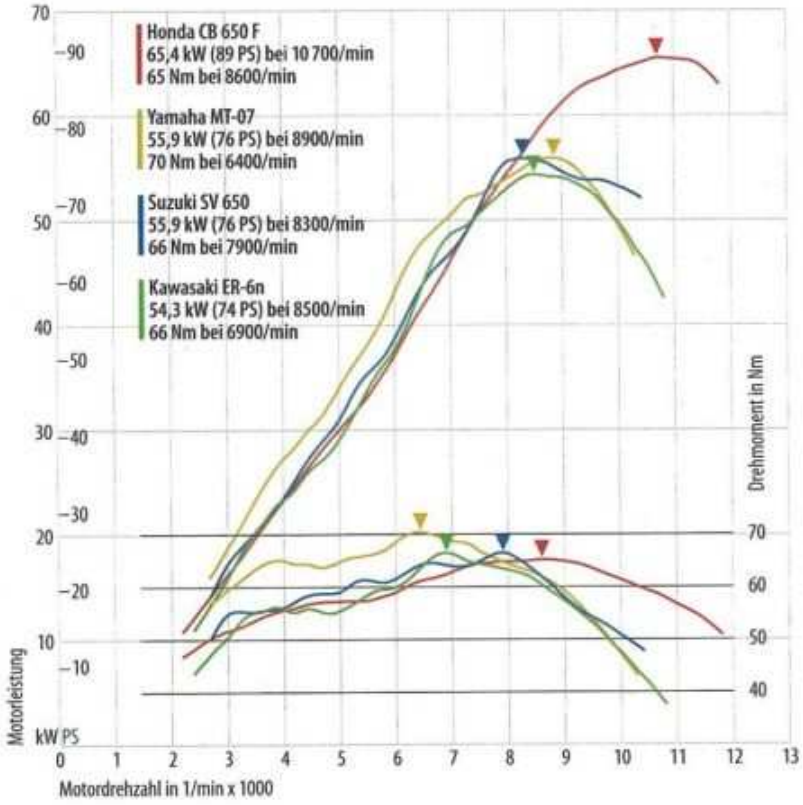
	Honda CB 650 F	Kawasaki ER-6n	Suzuki SV 650	Yamaha MT-07
Motor				
Bauart	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor	Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor	Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor	Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor
Einspritzung	4 x Ø 32 mm	2 x Ø 38 mm	2 x Ø 39 mm	2 x Ø 38 mm
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Bohrung x Hub	67,0 x 46,0 mm	83,0 x 60,0 mm	81,0 x 62,6 mm	80,0 x 68,6 mm
Hubraum	649 cm³	649 cm³	645 cm³	690 cm³
Verdichtung	11,4:1	10,8:1	11,2:1	11,5:1
Leistung	64,0 kW (87 PS) bei 11 000/min	53,0 kW (72 PS) bei 8500/min	56,0 kW (76 PS) bei 8500/min	55,0 kW (75 PS) bei 9000/min
Drehmoment	63 Nm bei 8000/min	64 Nm bei 7000/min	64 Nm bei 8100/min	68 Nm bei 6500/min
Fahrwerk				
Rahmen	Brückenrahmen aus Stahl	Brückenrahmen aus Stahl	Gitterrohrrahmen aus Stahl	Brückenrahmen aus Stahlrohr
Gabel	Telegabel, Ø 41 mm	Telegabel, Ø 41 mm	Telegabel, Ø 41 mm	Telegabel, Ø 41 mm
Bremsen vorne/hinten	Ø 320/240 mm	Ø 300/220 mm	Ø 290/240 mm	Ø 282/245 mm
Assistenz-Systeme	ABS	ABS	ABS	ABS
Räder	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	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17	120/70 ZR 17; 160/60 ZR 17	120/70 ZR 17; 160/60 ZR 17	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung	Dunlop D 222 „M"	Dunlop D 214 „N"	Dunlop Sportmax Qualifier „J"	Bridgestone BT 023 „F" vorne, „M" hinten
Maße + Gewichte				
Radstand	1450 mm	1410 mm	1445 mm	1400 mm
Lenkkopfwinkel	64,5 Grad	65,0 Grad	65,0 Grad	65,5 Grad
Nachlauf	101 mm	110 mm	106 mm	90 mm
Federweg vorne/hinten	120/128 mm	125/130 mm	125/130 mm	130/130 mm
Sitzhöhe[1]	800 mm	790 mm	780 mm	810 mm
Gewicht vollgetankt[1]	212 kg	208 kg	199 kg	184 kg
Zuladung[1]	184 kg	198 kg	221 kg	171 kg
Tankinhalt/Reserve	17,3 liter	16,0 Liter	13,8 Liter	14,0 Liter
Service-Intervalle	12 000 km	6000 km	12 000 km	10 000 km
Preis	7995 Euro	6395 Euro	6495 Euro	6395 Euro
Nebenkosten	245 Euro	200 Euro	150 Euro	275 Euro
MOTORRAD-Messwerte				
Höchstgeschwindigkeit*	195 km/h	200 km/h	205 km/h	207 km/h
Beschleunigung				
0–100 km/h	3,8 sek	3,9 sek	3,9 sek	3,8 sek
0–140 km/h	6,7 sek	7,3 sek	7,2 sek	6,9 sek
0–200 km/h	21,2 sek	–	26,2 sek	24,7 sek
Durchzug				
60–100 km/h	4,8 sek	4,6 sek	4,6 sek	4,0 sek
100–140 km/h	5,8 sek	5,3 sek	5,0 sek	4,7 sek
140–180 km/h	8,8 sek	6,7 sek	6,5 sek	6,4 sek
Verbrauch				
Landstraße/100 km	4,3 Liter/Super	4,0 Liter/Super	3,5 Liter/Super	3,7 Liter/Super
Reichweite Landstraße	402 km	400 km	394 km	378 km

*Herstellerangabe; [1]MOTORRAD-Messungen

ausgewogenen Fahrwerk. Handlich und stabil meistert sie Bögen aller Art, vermittelt genau, was gerade zwischen Reifenaufstandsfläche und Fahrerhänden passiert. Wie bei den anderen auch, ist ihr Fahrwerk nur in der Federbasis hinten einstellbar. Alles andere muss für alles Weitere zwischen flotten Autobahnetappen und Urlaubsfahrt mit Sozius passen. Das gelingt der Honda gut, einzig die Federelemente könnten feiner ansprechen, den Aspekt Komfort mehr betonen. Auch beim Thema Bremsen erlaubt sich die CB 650 F keine Blöße, verzögert sicher und zuverlässig, wenngleich ihr ABS eine Spur zu defensiv abgestimmt ist.

Viel Wert haben sie bei Honda aufs Aussehen der CB 650 F gelegt. Allein schon ihre Lackierung: matt Gunpower Black Metallic/White SE. Wer sich in so ein Kleid schmeißt, will auffallen und vor allem gefallen. Das macht die Honda gut.

Leistungsmessung



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

Was die Yamaha MT-07 aus ihrem Motor zaubert, verdient Respekt. Zwar kann der Crossplane-Zweier beim Hubraum gegenüber den Mitstreitern ein leichtes Plus für sich verbuchen, das allein genügt aber nicht, um besonders die deutlich über den anderen liegende Drehmomentkurve zu erklären. Vielmehr profitiert der Yamaha-Motor von seiner langhubiger ausfallenden Auslegung, dem relativ kleinen Durchmesser der Ansaugstutzen, der höchsten Verdichtung und dem über die Abstimmung nahezu perfekt geregelten Zusammenspiel dieser einzelnen Eckwerte. Unterm Strich überflügelt das MT-07-Aggregat die anderen Antriebe dadurch bis fast zur 8000er-Marke deutlich, entwickelt stellenweise gute 10 Nm mehr als der Rest. Da bleibt Suzuki SV 650, Honda CB 650 F und Kawasaki ER-6n nur die Statistenrolle, wobei sich die Werte der SV 650 durchaus sehen lassen können. Gleichmäßig drückt ihr Motor durchs Drehzahlband, bevor ihn jenseits von 8000 Umdrehungen der Elan verlässt. Die ER-6n startet zwar stark, baut dann aber schnell wieder ab und erreicht erst jenseits von 6000/min wieder das Niveau der Suzuki. Nochmals unter den Kurven der Kawasaki ER-6n liegen zu großen Teilen diejenigen der Honda CB 650 F. Aber: In der Spitzenleistung liegt sie klar vorm restlichen Feld. Keine dreht so hoch wie sie, besitzt so ein breites Leistungsband. Das gefällt im Alltag. Soll es sportlich vorangehen, hilft auf der anderen Seite nur viel Schaltarbeit, um die Drehzahlen über 7000/min, oder besser noch über 8000/min zu halten. Wenn die anderen langsam abbauen, wird die Honda erst richtig wach, entwickelt ein Vierzylinder-Feuerwerk.

Auch, weil sie gekonnt aus der eigenen Firmenhistorie zitiert. So eine Krümmerführung schon einmal gesehen? Richtig, die gab es Mitte der 70er-Jahre bei der CB 400 Four bereits. Sie sah damals schon betörend aus und tut es heute immer noch. Gleiches gilt für die weiß lackierte hintere Felge. Kenner fühlen sich beispielsweise an die VFR 400 R erinnert. In der Honda-Historie gibt es schlechtere Vorbilder. Vorbildlich ist auch das passende Stichwort, wenn es um die Sitzposition geht. Mit der CB 650 F kommen alle gut zurecht. Egal ob sie groß oder klein sind, finden ein bequemes Plätzchen vor. Zwar spreizt ihr um den breiten Vierzylinder geführter Rahmen die Beine am stärksten, trotzdem: Das Fahrer-Arrangement gefällt, ist eine gelungene, versammelte Spielwiese.

Unter dem Aspekt Kosten muss die 212 Kilogramm schwere Honda ihrer ständigen Suche nach hohen Drehzahlen Tribut zollen, das können die anderen Motorräder besser. Der Tank der für 7995 Euro beim Händler stehenden CB 650 F bunkert 17,3 Liter Sprit. Die sind bei einem Benzinkonsum von 4,3 Litern auf 100 Kilometern trotzdem noch für mehr als 400 Kilometer gut.

Ob der etwas laschen Honda-Performance unter dem Gesichtspunkt Durchzug scharrt die ER-6n schon mit den Hufen, will zeigen, was in ihr steckt. Seit 2006 gehört sie zum Kawasaki-Programm, im Jahr 2012 erfolgte die letzte bis heute gültige Überarbeitung. Sie ist also ein wenig in die Jahre gekommen. Das fällt schon bei der Sitzprobe auf. Der Fahrer hockt mehr im als auf dem Motorrad, fühlt sich inaktiv aufgehoben. Zudem weist der Lenker eine merkwürdige Kröpfung auf, weshalb die Hände die Griffe leicht verdreht packen müssen. Fein hingegen: Als Einzige des Test-Quartetts besitzt die ER-6n einen einstellbaren Kupplungshebel. Die Bremshebel sind bei allen in der Weite justierbar. Sofort ist der 649 cm³ große Parallel-Twin nach dem Druck auf den Starterknopf da; bis er geschmeidig rundläuft, dreht er wie die Honda einige Augenblicke sehr hoch. Die meisten aktuellen Einspritzanlagen können das besser. 72 Pferde mobilisiert der Twin aus Akashi, wenn seine 60 Millimeter messenden Kolben bei 8500/min 83 Millimeter Hub zurücklegen.

Wobei hohe Drehzahlen genau das sind, was auch der Zweizylinder-Reihenmotor braucht. Unten hält er sich in Sachen Leistungsabgabe zurück, wird erst knapp vor 7000 Umdrehungen lebendig. Wer den Motor immer in diesem Bereich hält, wird mit klassenüblichem Vortrieb belohnt, ohne gegenüber den anderen Ausrufezeichen zu setzen. Dem Kawa-Motor fehlt einfach der emotionale Kick, das spürbare Signal, dass er genau jetzt in seinem Wohlfühlbereich läuft. So macht er zwar alles mit, aber er macht eben auch genau das und nichts mehr. Da weckt selbst die Honda mit ihrer spitzen Leistungsentfaltung mehr Emotionen.

Dieses Mehr als erwartet findet sich bei der ER-6n eher beim Design. Wer glaubt, dass günstige Motorräder auch so aussehen müssen, den belehrt die Kawasaki eines Besseren. Zwar glänzt sie nicht gerade mit allerfeinster Verarbeitung, aber sie schafft es sehr gefällig, unschöne Teile wie Kühlerschläuche hinter schicken Kunststoffteilen zu verstecken. Die Bananenschwinge und der zumindest von der

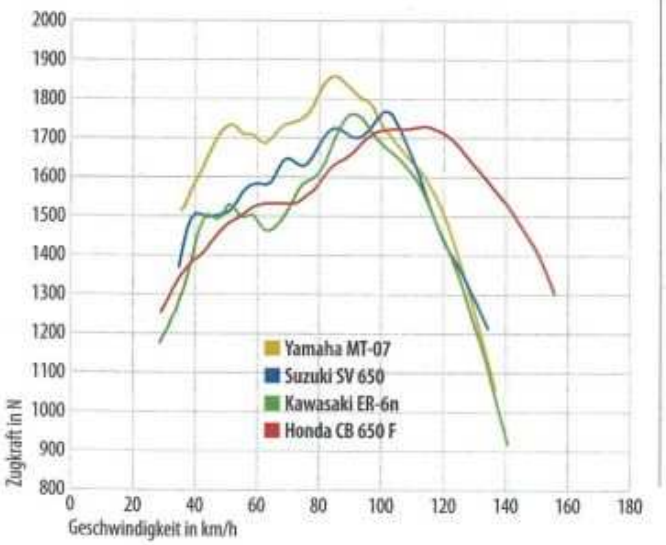
Aus der Kurve raus ...

Die Leistungskurven zeigen, wie viel Power die Test-Motorräder in der höchsten Gangstufe auf die Prüfstandsrolle drücken. In der Realität ist die Zugkraft am Hinterrad aber relevanter, hier am Beispiel des oft genutzten dritten Gangs veranschaulicht.

Die Yamaha MT-07 gibt den Beschleunigungs-Primus, liegt konstant vor den anderen

Was kommt wirklich hinten raus, wenn der Hahn voll gespannt wird? Die Straße schlängelt sich am Hang entlang, eine sacht geschwungene Kehre kommt ins Blickfeld. Zügig bis in den dritten Gang runtergeschaltet, tief ins Eck reingebremst und ab dem Scheitelpunkt mit allen Motorrädern voll beschleunigt. Zu diesem Zeitpunkt meldet der Tacho gute 50 km/h. Aber nicht lange und vor allem nicht auf der Yamaha MT-07. Bis beinahe zum erlaubten Landstraßenlimit liegt sie immer vorne. Ihre tolle Motorperformance und die gelungene Getriebeabstufung sichern ihr einen Vorsprung, den die anderen nicht einholen. Am ehesten bleibt die Suzuki an der MT-07 dran, schiebt ebenfalls mit vielen Newtonmetern am Hinterrad nach vorn. Die ER-6n liegt kurzzeitig auf gleichem Niveau, fällt dann aber wieder stark ab und wird stellenweise von der müde wirkenden Honda übertroffen. Die demonstriert einmal mehr, dass sie Drehzahlen will. Um den Anschluss nicht zu verlieren, sollte sie immer einen Gang tiefer als die anderen Motorräder bewegt werden.

Zugkraft-Diagramm



Auf der ER-6n hilft nur der Glaube an die Reifenhaftung für knackige Schräglagen. Fahrwerks-Feedback: ausbaufähig

Alles im Schwung: Das Design der ER-6n stellt fließende Linien in den Vordergrund, ist modern und attraktiv

Kawasaki ER-6n

Vergleichstest Mittelklasse

rechten Seite aus gesehene fesche Auspuff lassen den Rotstift der Produktplaner nicht erkennen. Die ER-6n ist ein schickes Spaßfahrzeug für 6395 Euro.

Doch wie immer im Leben kommt es nicht nur auf die äußere Schale an, sondern auch auf den inneren Kern. Und wie beim Motor merkt man auch dem Fahrwerk der Kawasaki an, dass das letzte Update länger zurückliegt. Indifferent fällt die Rückmeldung von Gabel und Federbein aus. Da ist stellenweise einiges an Bewegung drin – ohne jedoch, dass der Komfort davon profitieren würde. Im Zusammenspiel mit den Dunlop D 214 in Sonderspezifikation „N" macht dies das Ertasten des Limits schwierig. Dabei könnte die ER-6n richtig schräg ums Eck laufen. An ihre großzügige Schräglagenfreiheit kommt keines der anderen Motor-

Vorbildlich: Einzig an der Kawasaki ER-6n ist der Kupplungshebel in der Griffweite verstellbar

So sieht der obere Gabelstopfen bei allen Testbikes aus. Verstellmöglichkeiten für Dämpfung oder Vorspannung sind nicht zu finden

Direkt und ohne Umlenkung zwischen Rahmen und Schwinge montiert, arbeitet das Federbein

Das Dreieck als Stilmittel, das Rücklicht ist gefällig ins Heck der ER-6n integriert. Design kann die Kawasaki

räder ran. Aber es fehlt eben an Feedback und damit an Vertrauen.

Dies gewinnt sie auch nicht auf der Bremse, die Dosierung gelingt nur mäßig. Wirkung und ABS-Regelverhalten passen dagegen, ohne gegenüber den anderen Bikes Vorteile zu bieten. Die ER-6n setzt Mittelklasse am deutlichsten mit Mittelmaß gleich, zumindest was die reine Funktion betrifft. Diesen Eindruck bestätigt auch die Verbrauchsmessung. Dank 16 Liter Tankinhalt kommt die 208 kg wiegende Kawasaki zwar immer gute 400 Kilometer weit, ein Verbrauch von 4,0 Litern zählt mittlerweile zum klassenüblichen Standard. Glanzlichter vermag die ER-6n, die kein schlechtes Motorrad ist, in diesem Testumfeld nicht zu setzen. Dabei böte ihre schöne Verpackung doch den passenden Rahmen dafür.

Kommen wir damit zur Suzuki und bleiben gleich beim Design. Das orientiert sich bei der aktuellen SV wieder mehr an den Modellen der Jahre bis 2009. Ein gutes Beispiel hierfür ist der Rundscheinwerfer, den nun wieder die Front ziert. Wie die Gladius vorher besitzt auch die SV 650 ein Stahlrahmenkorsett, die älteren Modelle fuhren noch Aluminium-Ware spazieren. Der wei-

Vergleichstest Mittelklasse

tere Blick über die Suzuki verrät: Hier folgt die Form der Funktion. Der einzige V-Motor des Vergleichs hängt mit all seinen Schläuchen und Kabeln zweckdienlich, aber auch ein wenig bieder im Rahmen. Ebenso zweckdienlich wirkt die Stahlschwinge. Edel und schön sieht anders aus. Daran ändert auch die Lackierung wenig, die mit dem blauem Tank-Zierstreifen wenigsten ein kleines optisches Highlight bereithält. Dafür weckt die SV 650 auf andere Art Emotionen. Das fängt beim blubbernden Motorlauf im Stand an. Hier werkelt ein waschechter V-Zwei, hier klingt es nach Verbrennungsmotor. Hat die SV 650 wirklich nur 645 cm^3? Sie klingt nach deutlich mehr Hubraum, satt und voluminös. Die Suzuki verzichtet auf einen Vorschalldämpfer, schickt die Abgase bereits Euro 4-gereinigt auf direktem Weg durch die Edelstahlkrümmer gen Auspuff.

Fein reagiert der Suzuki schon bei niedrigsten Drehzahlen auf Gasbefehle, lastwechselt wenig und läuft noch ruhiger als der Vierzylinder der Honda. Dabei bietet ihr Motor schon vom Fleck weg mehr Temperament als Honda und Kawasaki zusammen. Zügig erklimmt der Zweizylinder die Drehzahlleiter, macht mit Verve Meter. Ein richtiger Gute-Laune-Antrieb. Nur ganz oben geht ihm die Puste merklich aus. 76 Pferdestärken bei 8500/min und 64 Nm bei 8100 Umdrehungen vermeldet das Datenblatt. Dabei dreht der Twin bis knapp 11 500 Touren. Ihn bis in diesen Bereich auszuquetschen, bringt aber nichts. Nach Überschreiten des Leistungsmaximums nimmt sein Elan ab.

Ausgewogen ist das Platzangebot auf der SV 650. Nichts zwickt, nichts zwackt. Trotz gegenüber der Gladius nochmals um zehn Millimeter geschrumpfter Sitzhöhe finden sich selbst Lulatsche damit zurecht. Die würden sich allenfalls einen etwas weiter vorne liegenden Lenker wünschen – für eine aktivere Sitzposition. Straff werkelt das Fahrwerk, ohne jedoch gänzlich unkomfortabel zu agieren. Sicher und präzise trifft die 199 Kilogramm leichte SV 650 den angepeilten Kurvenradius, wenngleich sie sich nicht als Handlingwunder entpuppt und Rückmeldung vermissen lässt. Die Mischung aus Stabilität und Kurvenwilligkeit passt aber, erlaubt ein flottes Tänzchen durch jedes Eck. Ebenso untadelig gibt sich die Suzuki auf der Bremse. Zwar dürften die Schwimmsättel gerne kräftiger in die Scheiben beißen, mit der Bremswirkung lässt es sich aber gut leben.

Das gilt auch für den Verbrauch. 3,5 Liter auf 100 Kilometer verdienen Szenenapplaus. So sparsam saugt nur sie am Spritvorrat im 13,8 Liter fassenden Tank. Trotz spärlichen Volumens sind so fast immer noch 400 Kilometer am Stück ohne Pause drin. Und dass Suzuki den Einstandspreis für die SV gegenüber dem Vorgänger um 800 Euro gesenkt und die Inspektionsintervalle auf 12 000 Kilometer erhöht hat, macht sie endgültig zum Kosten-Streber. Gut und günstig, die SV 650 kann's.

Die MT-07 allerdings auch. Für 6395 Euro steht sie im Laden, bringt also unter dem Aspekt Preis beste Voraussetzungen mit, um ebenfalls als Kosten-Musterschüler

Die Suzuki SV 650 ist nicht die Handlichste, liegt aber satt auf der Straße. Nur die Rückmeldung dürfte besser ausfallen

Weißer Grundton, blaue Farbelemente als Extra: Die SV 650 liebt es sachlich, nüchtern, ist kein Blender, sondern überzeugt durch Funktion

Suzuki SV 650

Das Cockpit liefert alle wichtigen Infos auf einen Blick. Schön: Die Restreichweite sinkt dank des geringen Verbrauchs nur langsam

Ausnahme: Nur die SV 650 und die MT-07 besitzen eine Umlenkung am hinteren Federbein

durchzugehen. Und da sie mit 3,7 Litern auf 100 Kilometer nur wenig mehr als die Suzuki SV 650 verbraucht, schont sie ebenfalls die Geldbörse. Aber die Yamaha ist weit mehr als nur ein purer Sparer. Wenn die SV 650 das Gute-Laune-Motorrad ist, dann ist die MT-07 das Bester-Freund-Bike zum Pferdestehlen. Wie allein ihr Motor zu Werke geht: Der Crossplane-Zwilling mit 270 Grad Hubzapfenversatz und 690 cm^3 – und damit mindestens 40

Klassisches Krümmergewirr und richtiger Auspuff: Das hat nur die SV 650, während alle anderen massige Vorschalldämpfer besitzen

Zwei einzelne Lichter strahlen bei der SV nach hinten, fügen sich perfekt ins schlanke Heck der Suzuki

Wisch und weg: Keine fliegt so handlich um Kurven wie die Yamaha, und das trotz ihres 180er-Hinterreifens

Vergleichstest Mittelklasse

Kubikzentimetern mehr als die anderen – macht auf V-Zwei und prescht immer nachdrücklich vorwärts. Im Durchzug von 60 auf 100 km/h nimmt er der Konkurrenz mindestens 0,6 Sekunden ab. Er dreht unbeschwert durchs Drehzahlband, spricht fein an. Einzig die Schaltung könnte präziser ausfallen, die Lastwechsel geringer. Aber sonst? Alles eitel Sonnenschein.

Beim Fahrwerk lässt die Yamaha ebenso fast nichts anbrennen. Allerdings würde ihr Dämpfer mehr Reserven vertragen – für ein Mehr bei der Zuladung und ein präziseres Fahrverhalten über Flickstellen hinweg. Hier neigt das Federbein vor allem in Kurven zum Pumpen. Andersherum glänzt das Fahrwerk der MT-07 mit dem besten Komfort, bügelt schlechten Asphalt geschmeidiger glatt als der Rest. Und klappt

Die MT-07 ist das Leichtgewicht. Dass an ihr nicht viel dran ist, zeigt schon ihre Form, kurz und gedrungen

Yamaha MT-07

Kräftige Beißer: Die Vierkolben-Festsättel der MT-07 erlauben knackige Verzögerungen bei guter Dosierung

Wie die SV 650 und die ER-6n besitzt die MT-07 ein Ölschauglas. Zur Kontrolle des wichtigen Schmiersafts genügt ein Blick

V-förmig ist das Rücklicht der Yamaha gestaltet, das sich nahtlos in die Heckverkleidung einfügt

Kein echtes Ride-by-wire: Wie bei der MT-07 führen bei allen Modellen noch ein Öffner- und ein Schließerzug zur Einspritzanlage

Glückliche Gesichter: Diese Motorräder machen einfach richtig Laune, die beim Blick aufs Preisschild noch besser wird

Vergleichstest Mittelklasse

mit ihren 184 Kilogramm vollgetankt so handlich wie keine andere gen Scheitelpunkt ab. Easy going allerorten.

Dass die MT-07 zudem die beste Bremsanlage an Bord hat, die mit feister Wirkung und guter Dosierbarkeit überzeugt, rundet ihren Aufritt weiter ab. Nur zu lang sein sollte ihr Fahrer nicht. Die Sitzposition fällt überaus versammelt aus, platziert den Piloten dicht am Lenker. Können Großgewachsene mit dem Kniewinkel lässig leben, zwingt sie der Abstand zum Lenker in eine passive Haltung. Kleingewachsene stört das nicht, für sie entpuppt sich die MT-07 als formidables Spielmobil für jede Gelegenheit. Sie ist ein Musterschüler mit der richtigen Portion Fun zwischen dem Stahl-Brückenrahmen und damit weiterhin eine dicke Empfehlung in der Mittelklasse.

In Summe muss sie sich der ausgewogeneren Suzuki jedoch äußerst knapp geschlagen geben, die ihr den Platz an der Sonne streitig macht. Die SV 650 ist damit zurück – und wie! ■

www.motorradonline.de/mrd201611032

MOTORRAD-Testergebnis

1 Suzuki SV 650
Ein Einstand nach Maß. Auch wenn die SV 650 außer bei den Kosten in keinem Kapitel vorn liegt, sichert ihr ihre Ausgewogenheit den Testsieg. Sie kann fast alles richtig gut und das zum kleinen Preis – die Gladius ist vergessen, es lebe die SV 650.

2 Yamaha MT-07
Quirliger Motor, handliches Fahrwerk, beste Bremse: Die Zutaten der MT-07 stimmen nach wie vor. Sie zeigt eindrucksvoll, dass richtig gut und günstig sich nicht ausschließen. Und mit einem anderen Federbein sähe die Sache schnell wieder anders aus …

3 Honda CB 650 F
Die Honda besitzt den leistungsstärksten Antrieb und landet bei der Motorenwertung doch auf dem letzten Platz. Etwas Feinschliff an dieser Stelle und die CB 650 F würde sich schnell weiter vorn etablieren. So reicht es nur zu Platz drei.

4 Kawasaki ER-6n
Neben den ersten SV 650-Modellen von Suzuki war die ER-6n mit ein Wegbereiter der modernen Mittelklasse, begeisterte Anfänger und Fortgeschrittene. Nur haben sich die anderen weiterentwickelt, während die Kawasaki den Stillstand kultiviert.

MOTORRAD-Punktewertung

	Maximale Punktzahl	Honda CB 650 F	Kawasaki ER-6n	Suzuki SV 650	Yamaha MT-07	
Motor						
Durchzug	40	20	23	25	27	**Kleiner Motor, berauschender Charakter,** das zeichnet den Antrieb der MT-07 aus. Er überzeugt mit den besten Durchzugswerten und lässt sich auch bei der Beschleunigung nicht lumpen. Nur die Schaltung gibt sich etwas knochig. Das kann die SV 650 besser. Die liegt der MT-07 insgesamt dicht auf den Fersen, gefällt mit gutem Lastwechselverhalten, glänzt wie die Yamaha bei der Getriebeabstufung und beim Starten. Und die anderen beiden? Liegen klar dahinter. Einzig beim Beschleunigen und beim Topspeed zeigt die CB 650 F kurz ihr Potenzial. Ansonsten weiß sie sich ähnlich wie die ER-6n nicht so recht in Szene zu setzen.
Beschleunigung	40	19	18	18	19	
Topspeed	30	14	13	14	14	
Motorcharakteristik	30	19	17	23	25	
Ansprechverhalten	20	13	12	14	15	
Lastwechsel	20	12	13	14	13	
Laufruhe	20	12	10	13	14	
Kupplung	10	7	7	8	7	
Schaltung	20	12	12	14	12	
Getriebeabstufung	10	8	8	9	9	
Starten	10	8	8	9	9	
Summe	**250**	**144**	**141**	**161**	**164**	**Sieger Motor: Yamaha MT-07**
Fahrwerk						
Handlichkeit	40	30	29	29	33	**Hier schlägt die Stunde der CB 650 F.** Stabil zieht sie ihre Bahn, egal ob geradeaus oder in Kurven. Zudem liefert ihr Fahrwerk eine klare Rückmeldung an den Piloten und lässt sich auch von einem Sozius nicht beeindrucken. Die handliche MT-07 kostet vor allem ihr weich abgestimmtes Federbein Punkte. Das verwöhnt zwar mit Komfort, lässt aber in Sachen Stabilität und Abstimmung wieder viele Punkte liegen. Knapp hinter der Yamaha sortieren sich SV 650 und ER-6n ein, wobei die Kawasaki mit viel Schräglagenfreiheit Punkte sammelt, während die Suzuki eher das Rundum-sorglos-Paket als einzelne Spitzenwerte abliefert.
Stabilität in Kurven	40	26	25	25	22	
Lenkverhalten	40	27	26	27	29	
Rückmeldung	10	8	5	5	7	
Schräglagen-/Bodenfreiheit	20	16	17	14	14	
Geradeauslaufstabilität	20	15	14	14	14	
Fahrwerksabstimmung vorn	20	12	11	12	11	
Fahrwerksabstimmung hinten	20	12	12	12	9	
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	1	1	1	1	
Federungskomfort	10	5	4	6	8	
Fahrverhalten mit Sozius	20	14	12	13	11	
Summe	**250**	**166**	**156**	**158**	**159**	**Sieger Fahrwerk: Honda CB 650 F**
Alltag						
Ergonomie Fahrer	40	29	25	27	27	**Und wieder liegt die Honda vorne.** Ihre Ergonomie gefällt vorne wie hinten, dazu kommen noch Bestwerte bei der Gepäckunterbringung und bei der Reichweite. Hoch fällt die Zuladung der Suzuki, gering diejenige der MT-07 aus. Dadurch verliert die Yamaha viele Zähler. 221 Kilogramm darf die Suzuki draufpacken, nur 171 die MT-07. Die Lampen, deren Verkleidung sowie die Cockpits von Honda und Suzuki bieten ebenso etwas Windschutz wie die kleine Scheibe der ER-6n. Mit ihrem tief liegenden Scheinwerfer samt zierlichen Instrumenten steht bei der Yamaha hier die Null.
Ergonomie Sozius	20	12	12	7	4	
Windschutz	20	1	1	1	0	
Sicht	20	13	13	14	13	
Licht	20	13	12	12	13	
Ausstattung	30	14	15	14	17	
Handhabung/Wartung	30	17	18	19	19	
Gepäckunterbringung	10	4	2	0	1	
Zuladung	10	4	6	10	3	
Reichweite	30	26	25	25	24	
Verarbeitung	20	13	12	12	14	
Summe	**250**	**146**	**141**	**141**	**135**	**Sieger Alltag: Honda CB 650 F**
Sicherheit						
Bremswirkung	40	26	26	27	29	**Beim Kapitel Sicherheit führt kein Weg an der MT-07 vorbei.** Beste Bremswirkung und -dosierbarkeit sowie geringstes Fading sind Garanten für den Vorsprung. Dass die Yamaha sich beim Bremsen zudem wenig aufstellt und nur eine vernachlässigbare Tendenz zum Lenkerschlagen aufweist, rundet ihren Kapitelsieg weiter ab.
Bremsdosierung	30	24	20	21	24	
Bremsen mit Sozius/Fading	20	13	11	13	14	
Aufstellmoment beim Bremsen	10	7	8	7	8	
ABS-Funktion	20	12	13	14	13	
Lenkerschlagen	20	14	13	13	14	
Assistenzsysteme	10	0	0	0	0	
Summe	**150**	**96**	**91**	**95**	**102**	**Sieger Sicherheit: Yamaha MT-07**
Kosten						
Garantie	30	15	15	17	15	**Die Suzuki hat das eigene Portemonnaie immer im Visier.** Ihr Verbrauch liegt nahe am Optimum, ihre Inspektions- und Unterhaltskosten fallen gering aus, die zusätzliche Mobilitätsgarantie gibt Extrapunkte.
Verbrauch (Landstraße)	30	23	24	27	26	
Inspektionskosten	20	19	13	19	15	
Unterhaltskosten	20	12	15	15	15	
Summe	**100**	**69**	**67**	**78**	**71**	**Sieger Kosten: Suzuki SV 650**
GESAMTWERTUNG	**1000**	**621**	**596**	**633**	**631**	**Sieger Preis-Leistung: Suzuki SV 650/Yamaha MT-07**
PLATZIERUNG		**3.**	**4.**	**1.**	**2.**	**Zwei Einser-Kandidaten unter sich. Viele Punkte und geringer Preis sichern die Bestnote.**
Preis-Leistungs-Note	**Bestnote 1,0**	**1,5**	**1,5**	**1,0**	**1,0**	