

CONTEST

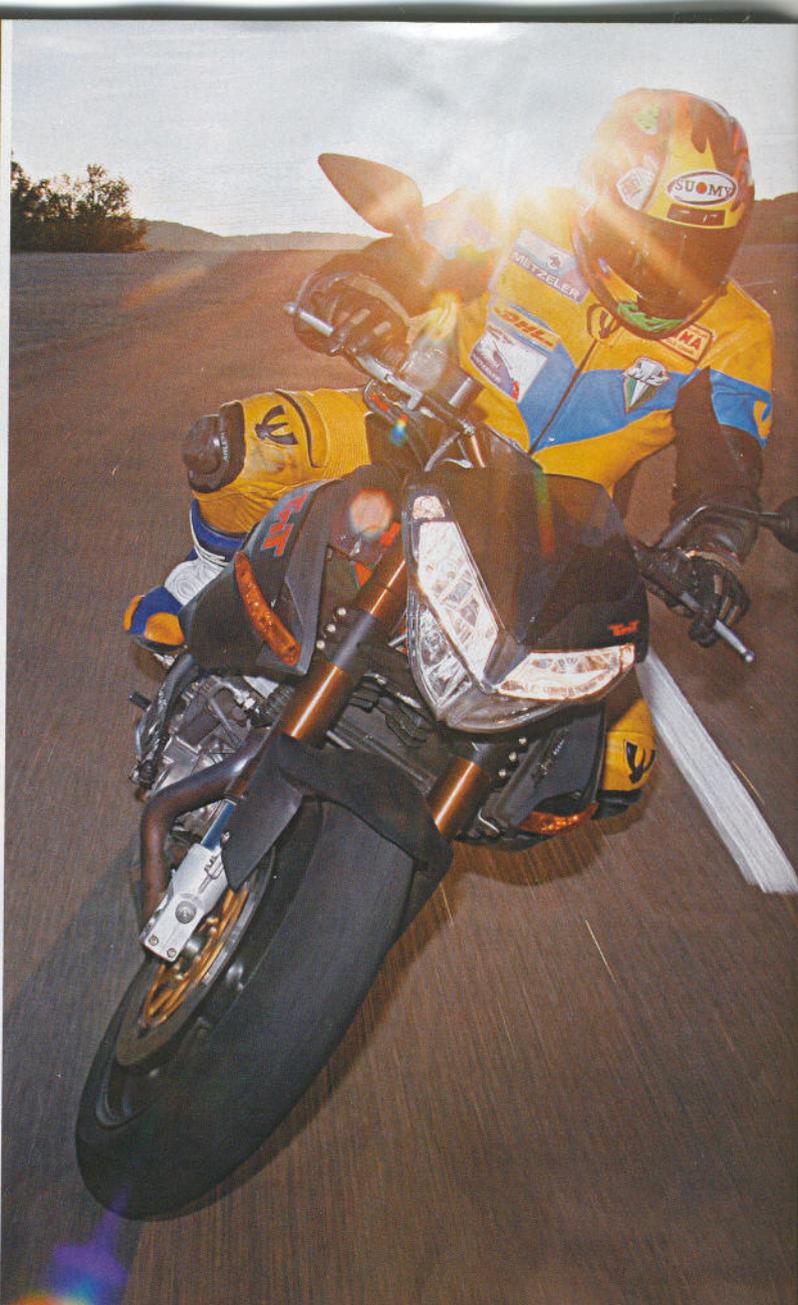
SIEBEN



... SÜNDEN

SPORTLICHE NAKED BIKES

Sieben mal sieben ergibt feinen Sand – oder 49. Sieben Naked Bikes auf der Straße sind zuerst einmal ein wilde Horde. Insbesondere dann, wenn Aprilia Tuono 1000 R, Benelli TNT 1130 Sport, Buell XB12Ss, Ducati Monster S2R 1000, Moto Morini Corsaro 1200, Moto Guzzi Griso 1100 und Triumph Speed Triple am Start sind und bis in die Haarspitzen motiviert angreifen.



1 2

MINIMUM 104 NEWTONMETER, MINDESTENS 125 PS AUS FLÜS

▶ Es grummelt kehlig und unheilvoll. Das Grollen und Donnern schwillt rasch an, legt an Schwingung und Intensität zu. Der dumpf wummernde Bass rückt näher, dringt in den Körper des überraschten Pilzsammlers am Rand der Landstraße und lässt ihn verstört, irritiert und verunsichert um sich schauen. Das indifferente Donnern entfaltet sich zum Konzert sieben entfesselter, großvolumiger Motoren, die sich in Windeseile den Anstieg des kleinen Hügels emporschrauben. Der Rhythmus des Gebrülls verkündet die frohe Botschaft kurvigen Geläufs. 11 Auspufftöpfe schmettern den fetten Beat von

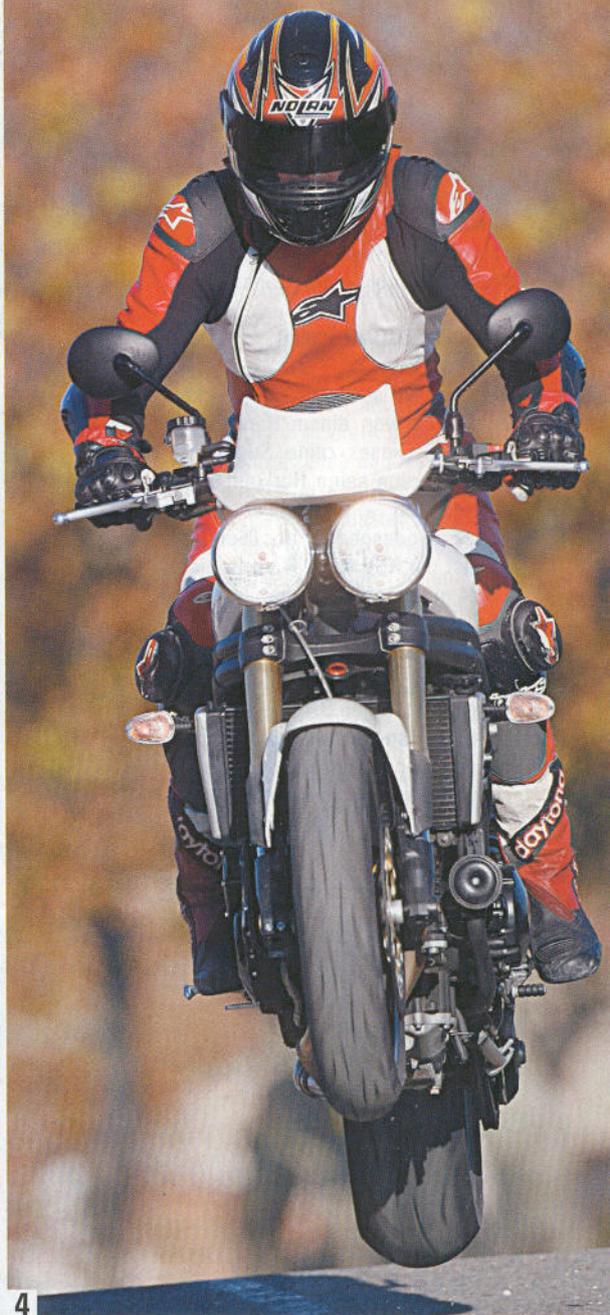
7,68 Litern Hubraum aus 16 Zylindern in die harsche Landschaft der südfranzösischen Cevennen, lassen den verdutzten Pilz-Freak aus dem Bankett des Passsträßchens hinter die erste Baumreihe des Waldes flüchten.

Die Triumph Speed Triple sticht als Erste aus der engen Kurve, hebt mit dem Anschwellen ihres grollenden Dreizylinders kurz das Vorderrad, zischt die kurze Gerade der nächsten Kurve entgegen. Es folgt, nur durch eine Handbreit Abstand getrennt, der Rest der Donner-Truppe. Deren Kampfgebrüll schwillt ab, verebbt dann gänzlich. Ein Männlein steht im Walde, schüttelt den Kopf und versteht die

Welt nicht mehr. Vermutlich wird es nie erfahren, was da eben seinen Weg gekreuzt hat.

Der Leser dagegen weiß es natürlich: PS testet die sieben coolsten Naked Bikes aus Europa und Amerika. Die Darsteller-Liste liest sich wie die eines Blockbusters aus Hollywood. Es geben sich die Ehre: Aprilia Tuono 1000 R, Benelli TNT 1130 Sport, Buell XB12Ss, Ducati Monster S2R 1000, Moto Guzzi Griso 1100, Moto Morini Corsaro 1200 und der Klassen-Primus, die Triumph Speed Triple. Bevor jetzt die Wächter von Sitte, Anstand und Fairness auf die Barrikaden gehen: PS ist sehr wohl bei Verstand und weiß, dass hier Äpfel mit

Birnen verglichen werden. Natürlich hat eine 95 PS starke Ducati Monster in Sachen Fahrleistungen kaum eine Chance gegen einen 133-PS-Kracher wie die Moto Morini Corsaro, und ein Sport-Cruiser wie die Griso muss schon konzeptbedingt von einem nackten Superbike wie der Tuono eine übergezogen bekommen. Es geht auch viel mehr um die Frage, welchen Zuschauer ein spaßiges Naked Bike haben soll. Reichen 101 Buell-PS, oder müssen es die 118 Newtonmeter der Benelli TNT 1130 Sport sein? Wird man mit jeder der sieben zum (Verkehrs-)Sünder? Und ist jede der sieben eine Sünde wert? Oder ist es gar eine Sünde,



3 4

SIGKEITSGEKÜHLTEN MOTOREN - SO WIRD DER FAHRTWIND ZUM ORKAN

- 1 Die Aprilia Tuono besticht durch eigenständiges, kantiges Design und Drehfreude.
- 2 Voll auf Streetfighter macht die Benelli TNT 1130 Sport. Böser Blick, böser Motor, böser Sound. Ein echter Italo-Kracher.
- 3 Der rote Corsar, alias Moto Morini Corsaro 1200. Viel Hubraum, viel Druck.
- 4 Die Erfinderin der Glubschaugen, die Triumph Speed Triple. Nie war sie besser als heute.

Text: Robert Glück; Fotos: Jörg Künstle



im Racing-Leder auf der Griso zu sitzen? Beginnen wir mit den vier Power-Nakeds, allesamt mit flüssigkeitsgekühlten Kraftwerken und reichlich Sport in den Genen.

APRILIA TUONO 1000 R

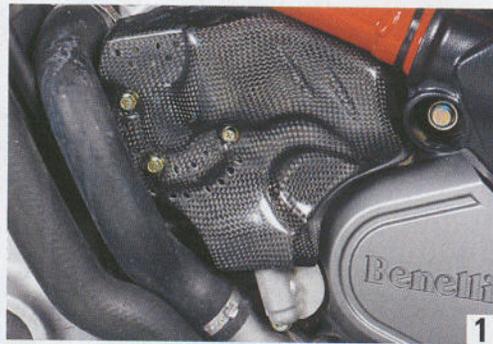
Die Aprilia ist die einzige Nackte, die direkt von einem Renner abstammt. Dieses reine Superbike-Derivat kann seine Herkunft nicht verleugnen – will es auch gar nicht. Organspender der 06er-Tuono ist die RSV Mille R ab Baujahr 2004 mit mächtigem, stabilem Alu-Brücken-Chassis, einem angepassten 60-Grad-Twin, sauber abgestimmten Feder-elementen, einer hammermäßigen Bremse und echten Sportsocken auf den Felgen. Racing pur in allen Bereichen also, obwohl die Aprilia-Ingenieure die



FRIEDE, FREUDE, EIERKUCHEN - WENN DIE LÄNGSTE GERADE NUR 50



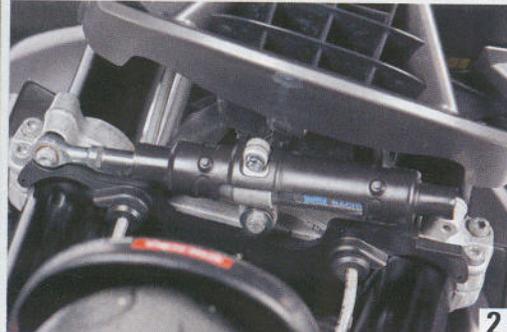
APRILIA TUONO 1000 R 1



1 Die Carbon-Abdeckung der sonst offenen Lichtmaschine kostet 89 Euro, gehört aber an jede TNT.

2 Versprochen, aber immer noch nicht geliefert: die Verlängerung des Auspuffstücks. So stinkt der TNT-Pilot bereits nach wenigen Kilometern nach Abgas.

3 Das komplette Cockpit kann nur bei laufendem Motor über den Starterknopf bedient werden. Wahrlich umständlich – und nervig!



1 Die Tuono wartet mit einem übersichtlichen, exakten und vollständigen Kombi-Instrument auf. Die Bedienung ist dank eines Knopfes an der linken Lenkerarmatur sehr einfach.

2 Der Lenkungsdämpfer von Sachs arbeitet auch bei sehr winterlichen Temperaturen unauffällig und beruhigt eine zuckende Front im Ansatz.

3 Das Nasenbär-Rücklicht ist ab 2006 mit Leuchtdioden bestückt.



BENELLI 1130 SPORT 3



Landstraße als das Einsatzgebiet der Tuono auserkoren haben. So wird die Tuono R auch die einzige Version der nackten Aprilia bleiben, die bis 2005 angebotene Tuono R Factory mit edlem Öhlins-Gebein und geschmiedeten OZ-Felgen wird nicht weiter offeriert.

Die Tuono beherbergt ihren Piloten am sportlichsten. Während Lenkerkröpfung und -position perfekt geraten sind und die Distanz zum Fahrer passt, fällt der Kniewinkel zu eng aus. Die hohen Rasten, immerhin 20 mm dichter am Sitzpolster als bei der Konkurrenz, sorgen für eine unangenehme, weil sehr zusammengefaltete Stellung der Beine. Weiter stören die Auspufftöpfe, mit denen die Fersen des Piloten kollidieren, sobald er bei flotter Gangart mit den Ballen auf die Rasten drückt.

Das wunderbar funktionierende Fahrwerk lässt aber darüber hinwegsehen. Obwohl an der Hinterhand ein nur in Vorspannung und Zugstufe einstellbares Federbein werkelt, gibt es in dieser Disziplin an der Tuono nichts zu kritisieren. Mit viel Federvorspannung am Heck gefahren, sticht die Aprilia energisch in die Kurven, bleibt treu auf ihrer Linie und lässt kaum Wünsche offen. Kaum, wie gesagt, denn der als Erstausrüstung montierte Dunlop D 208 RR verlangt Temperatur, um überzeugend zu arbeiten. Ordentlich warm gefahren, was bei kühler Witterung durchaus mehrere Kilometer dauern kann, trägt er dann seinen Teil zum messerscharfen Handling der Tuono bei.

Der Rotax-Twin wurde für den Einsatz in der Tuono mittels zahl-

METER HAT, WIRFT DAS **RACER-BLUT** DAMPFBLASEN



MOTO MORINI CORSARO 1

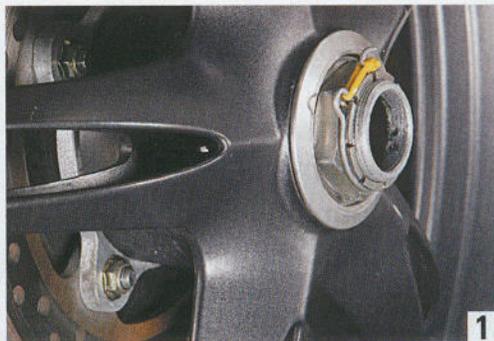


2
3

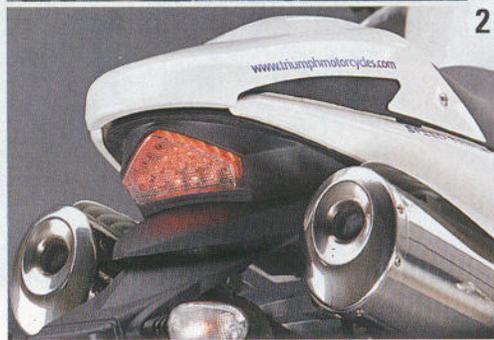
1 Auch die Moto Morini bietet dem Piloten Informationen in Hülle und Fülle an, sofern nicht gerade der Fehlerteufel sein Unwesen treibt. Der Tacho des Test-Motorrads zeigte erst ab ca. 80 km/h verlässlich an, und die Wegstreckenzählung eilte um ein Drittel voraus.

2 Big Twin, aber kurzhubig – der Corsaro-V wacht erst ab 3000/min auf.

3 Groß und mächtig: die Tüten der Morini.



1
2

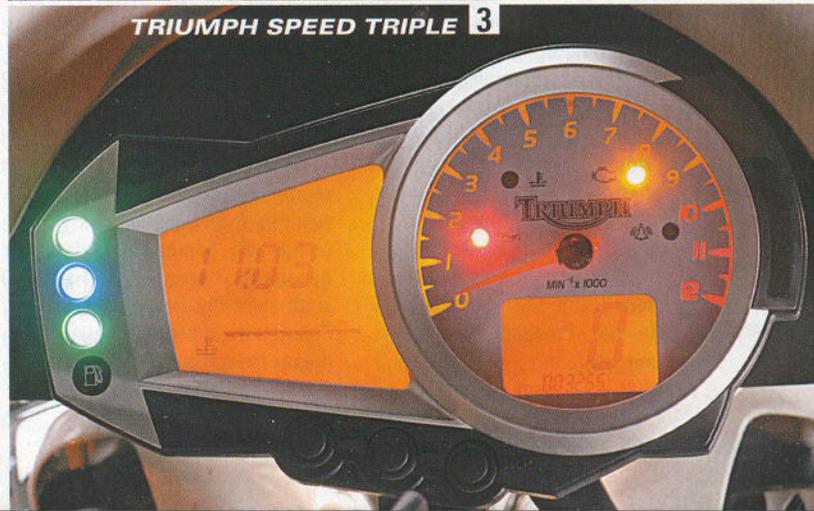


TRIUMPH SPEED TRIPLE 3

1 Die Hinterradfelge der Speed Triple schrumpfte auf 5,50 Zoll und erhielt sehr schöne, hohl gegossene Speichen.

2 Die Auspuffstummel der Triumph neigen ebenfalls dazu, den Piloten zu räuchern. Allerdings in weit geringerer Masse als auf der Benelli.

3 Infotainment, wie es sein soll. Sachlich, übersichtlich und ansprechend präsentiert sich der Bordcomputer der Triple.





APRILIA TUONO 1000 R

Böse, bissig, Brembo! Die Bremsen an der Aprilia sind hübsch anzuschauen und derzeit State of the Art.



DIE HIGHTECH-NAKEDS HABEN DAS POTENZIAL ECHTER SUPER



BENELLI TNT 1130 SPORT

Weltsensation! Das am schlechtesten zu erreichende Zündschloss modernen Motorradbaus. Exklusiv bei Benelli.

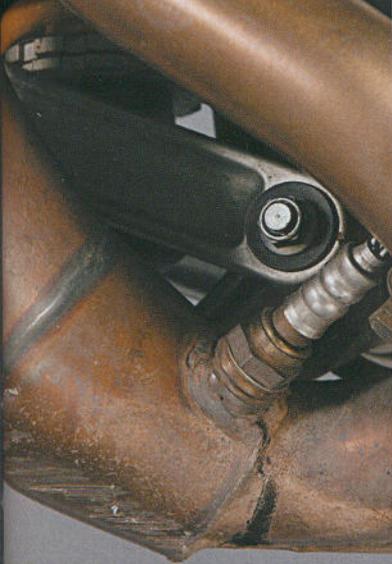
merer Steuerzeiten und angepasstem Mapping auf Durchzugsstärke getrimmt. Leider mit mäßigem Erfolg, denn eine viel zu lange Endübersetzung (anscheinend wegen der Homologation, ein anderer Grund ist kaum vorstellbar) würgt den optimierten Twin ab. So sind heftiges Drehen und verschärfter Schalteintritt im knackigen, aber präzisen Getriebe nötig, um im Reigen der Power-Nakedes ganz vorn mitzuspielen.

BENELLI TNT 1130 SPORT

Drehen bis zum Begrenzer? Schaltvorgänge wie auf einem Zweitakter? Da kann die Benelli TNT nur schmunzeln. Sie ist unumstritten der King of Power, ihr Dreizylinder-Triebwerk ist das gewaltigste und beeindruckendste der gesamten Bande. Von 50 auf 150 km/h zieht die Benelli alle ab. Die Zweitbeste, die Triumph, verliert in dieser Disziplin eine ganze Sekun-

de. Es ist immer wieder überwältigend, wie der knurrige, bössartig fauchende Triple der TNT immer und überall abgeht, dem Piloten die Arme lang zieht und Nackenmuskeln verkrampfen lässt. Nur die heftigen Lastwechselreaktionen und die sehr knochige Schaltbox trüben die Freude am ewigen Druck. Nach wie vor das größte Übel der Benelli ist der mittige Underseat-Endschalldämpfer. Er versucht, weil zu kurz, Piloten

und Bekleidung und wird laut Importeur zum Modelljahr 2006 endlich geändert. Ebenfalls änderungswürdig ist die Abstimmung des Federbeins. Während die mächtige 50-mm-Fork vorn über alle Zweifel erhaben ist und im Straßenbetrieb hinsichtlich Ansprechverhalten und Dämpfung voll überzeugt, mangelt es der Hinterhand deutlich an Sensibilität. Langsame Bewegungen dämpft das Federbein sauber weg, aber



MOTO MORINI CORSARO

Das Kat-Gehäuse der Morini setzt beim Durchfedern auf, was weder gut für den Fahrer noch für den Kat ist.



SPORTLER - SIE SIND BEREIT FÜR DIE LANDSTRASSEN-FIESTA



TRIUMPH SPEED TRIPLE

Die Nissin der Triumph sprechen für den Alltag von Vorteil, einen Hauch sanfter als die Aprilia-Stopper.

beim vehementen Kurvenrübern auf schlechteren Straßen gerät es bald an seine Grenzen. Im High-speed-Bereich, also bei schnellen, knackigen Stößen, dämpft es viel zu stark und malträtiert so die Bandscheiben des Fahrers. Präzise Linien sind zwar dennoch möglich, erfordern aber echten Sportsgeist und Nehmerqualitäten des zuständigen Angasers.

Glänzend dagegen funktioniert die radial montierte Vorderrad-

bremse, im Übrigen die gleiche wie an der Tuono. Mehr als zwei Finger werden am Hebel nie benötigt, es sei denn, es soll ein Vorwärtssalto herauskommen.

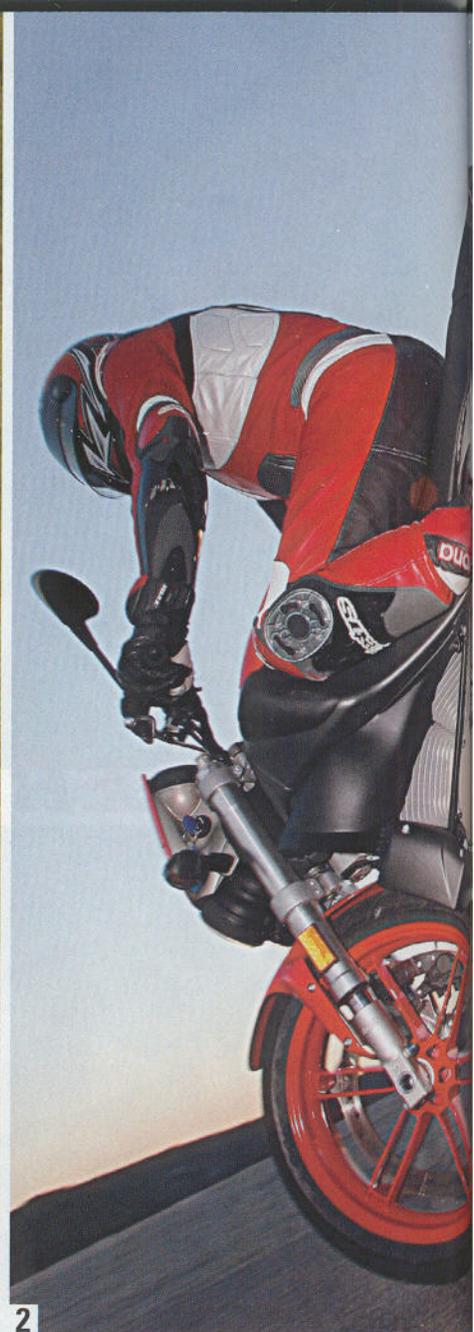
MOTO MORINI CORSARO 1200

Von so einer Bremse kann der Corsaro-Treiber nur träumen. Natürlich erfüllen die konventionellen Brembo-Stopper an der 50er-Marzocchi-Gabel zuverlässig ihren

Dienst, jedoch nicht mit dieser Leichtigkeit und glasklaren Transparenz. Mehr Handkraft wird bei stumpferem Ansprechen benötigt, um das Revival der Marke Moto Morini im Zaum zu halten. Schade eigentlich, denn das Konzept der Corsaro ist ein sportliches, und das sollte konsequenterweise auch eine aggressive Bremsanlage bekommen. Vor allem, wenn das tragende Element ein dynamischer, neu entwickelter 87-Grad-

V2 ist, der trotz seines riesigen Volumens nicht als drehmomentstarker Langhuber, sondern auf hohe Drehzahlen und Spitzenleistung getrimmt auftritt.

1200 cm³ hin oder her, der Twin tut sich unterhalb von 2500/min schwer, ordentlich Dampf zu entwickeln. Richtig vorwärts geht es erst über 3000 Touren, allerdings nie mit der Vehemenz einer Benelli. Am Testmotorrad passte auch die Einspritz-Software noch

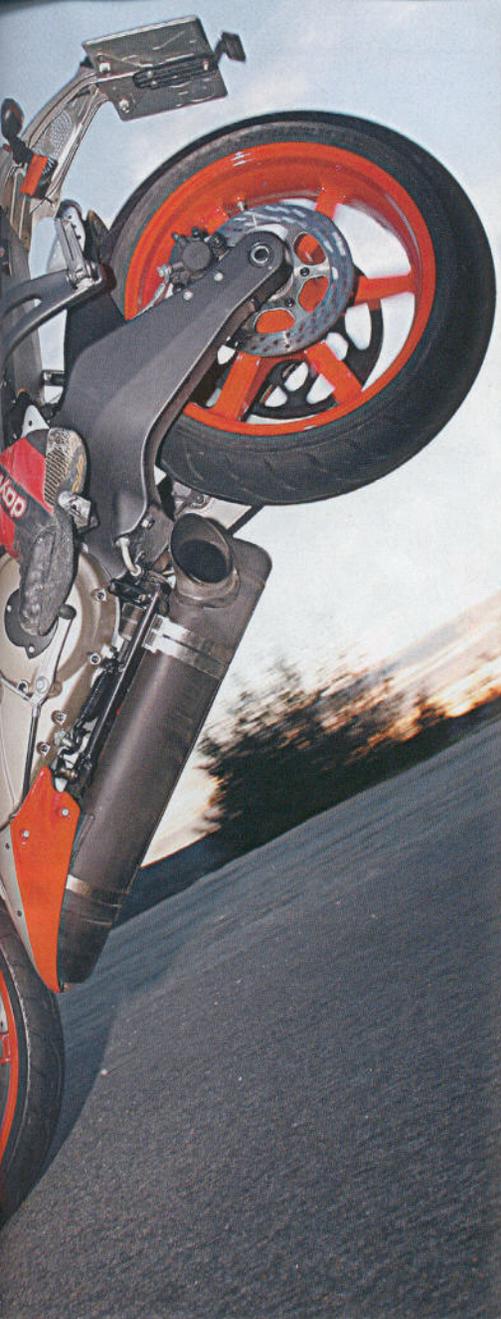


1 2

LEBENSFREUDE IM **FEINRIPP**. FAHRTWINDKÜHLUNG IST ZWAR



- ❑ Die Monster S2R ist ein angenehmes Wheelie-Bike. Der sanfte Motor lässt sich fein dosieren.
- ❑ Die Buell XB12S – alias Langes Gewitter, alias Lightning Long – muss zu Stoppies erst überredet werden, lupft dann aber tapfer und kontrollierbar das Heck.
- ❑ Selbst die Moto Guzzi tanzt auf dem Hinterrad. Überhaupt ist der vermeintliche Cruiser für mehr als eine Überraschung gut.



3

OLD SCHOOL, BEZIEHT ABER EBEN DARAUS SEINEN SPEZIELLEN REIZ

nicht. Ein Testverbrauch, der pro 100 km den nächstsparsameren wassergekühlten Gegner um 1,4 Liter auf 100 km überbot, und völlig verrußte Auspuffenden deuten auf eine extrem fette Abstimmung hin. Daran müssen sie also noch feilen, die Morini-Entwickler.

Fahrwerk und Fahrverhalten halten keine unangenehmen Überraschungen bereit. Konventionelle Geometriedaten bei Radstand, Lenkkopfwinkel und Nachlauf sorgen für ein stabiles, allzeit berechenbares Fahrverhalten. Die Corsaro lenkt willig ein und durchweilt Kurven mit ebenen Oberflächen stabil und präzise. Im Sport-Modus auf schlechten Strecken schwenkt

das Federbein dann leider die weiße Fahne. Es beginnt zu pumpen, braucht seine Dämpfungsreserven voll auf und schlägt durch. Dadurch tendiert die Corsaro dazu, etwas weitere Linien zu fahren als geplant, was ja noch tolerierbar wäre. Was allerdings nicht akzeptabel ist, ist ein beim Durchschlagen aufsetzendes Katalysatorgehäuse. Schäden an Kat und – im schlimmsten Falle – am Piloten sind abzusehen.

Mit etwas Feinschliff an Mapping und Federbein sowie einer bissigeren Bremse könnte die Corsaro völlig überzeugen. So wie die Sitzposition, die jetzt schon wirklich sahnig ist.

TRIUMPH SPEED TRIPLE

Sie ist eine wie keine, die Triple. Irgendwie neu, dennoch schon ein Klassiker. Ihr extrovertiertes Design ist schrill, aber kein Schocker mehr. Schon im letzten Vergleichstest (PS 6/05) bewies die Engländerin, dass sie mittlerweile einen sehr hohen Reifegrad erreicht hat. Konsequentermaßen merzten die Erbauer am aktuellen Modell die Schwächen der Vergangenheit aus, arbeiteten die Stärken noch weiter heraus und erschufen den momentan gültigen Maßstab der Naked Bikes.

Die Triple kokettiert nicht mit der stillen Eleganz einer Audrey

Hepburn, sondern lockt so unverhohlen wie Gina Wild: Sie suggeriert, ständig verfügbar und zu allen Schandtaten bereit zu sein. Allein ihr Dreizylinder ist kaum zu übertreffen. Er bietet zwar nicht die Urgewalt des Benelli-TNT-Motors, gibt sich dafür aber kultivierter. Sanftfüßiges Anschleichen beherrscht er ebenso wie erbarungslose Vollastorgien.

Dazu passend: das ausgewogene Fahrwerk der Triumph. Nicht überhandlich-nervös, sondern stabil, gut berechenbar und frei von Tücken prescht sie über Straßen jeglicher Asphalt-Güte. Erst bei extremer Landstraßenhatz mit sehr hohem Tempo macht sich die eher

weiche Abstimmung von Gabel und Federbein bemerkbar und deutet an, dass man mit einem Naked Bike und keinem Super-sportler unterwegs ist. Während im letzten Test die Bremsanlage noch mit hohem Leerweg negativ auffiel, waren die Nissin-Radialzangen dieses Mal vom Feinsten. Einzige Wermutstropfen der Speedy sind, ähnlich der Benelli, die sehr kurzen Auspufftöpfe. Nach einem langen Tag im Triumph-Sattel hängt dem Piloten der Abgasgeruch im Genick und in der Kombi. Wenn auch lange nicht so schlimm wie auf der TNT.

DIE TRADITIONALISTEN

Fulminante Leistung schön und gut, aber wie viel Power braucht erwachsener Landstraßen-Spaß

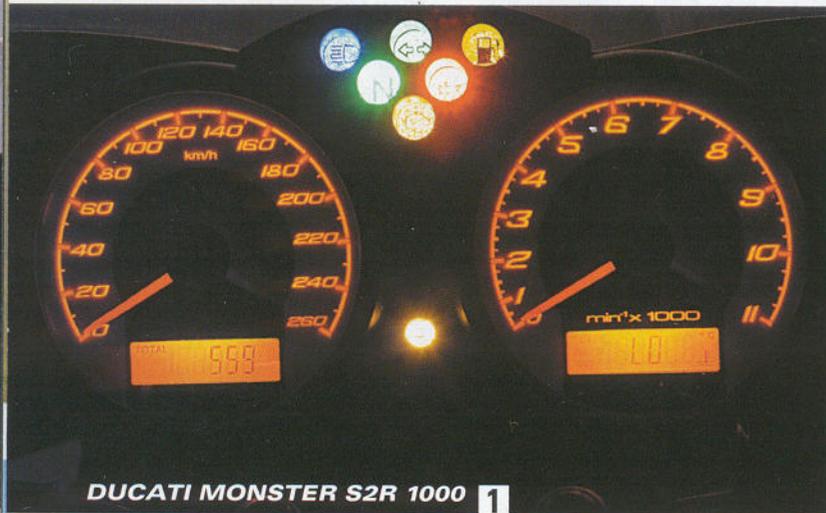
denn wirklich? Können es auch unter 100 PS sein? Ziehen die klassischen, luftgekühlten Naked Bikes überhaupt noch eine Scheibe Wurst vom Teller?

Klare Fragen, die Ducati Monster S2R, Buell XB12Ss und Moto Guzzi Griso 1100 einstimmig und mit einem klangvollen Ja beantworten. So schön es auch ist, auf der wahnsinnigen Drehmomentwelle von Benelli und Triumph zu reiten und die PS-Feuerwerke der Aprilia und Morini zu zünden. Zum ordentlichen Angasen außerhalb der Vernunft sind die Luftkühler allemal gut genug.

Interessant dabei: Zwar vertrauen alle drei Kandidaten auf Twins in V-Konfiguration und feingerippte Zylinder, das ist dann aber auch schon das Ende der Gemeinsamkeiten.



DREI PROTAGONISTEN MIT VIBES, CHARAKTER UND



DUCATI MONSTER S2R 1000 1



2



3

1 Klassisches Cockpit mit zwei Runduhren und Zeigern. Dennoch stellt es alle nötigen Informationen dar.

2 Ein Ärgernis ist die hohe Bedienkraft der Kupplung. Hier hätte Ducati im Hinblick auf bessere Alltagstauglichkeit ruhig schon mal was verbessern können.

3 Ob schön oder nicht, bleibt Geschmacksache. Tatsache ist: So gibt es endlich würdige Schräglagenfreiheit.



1

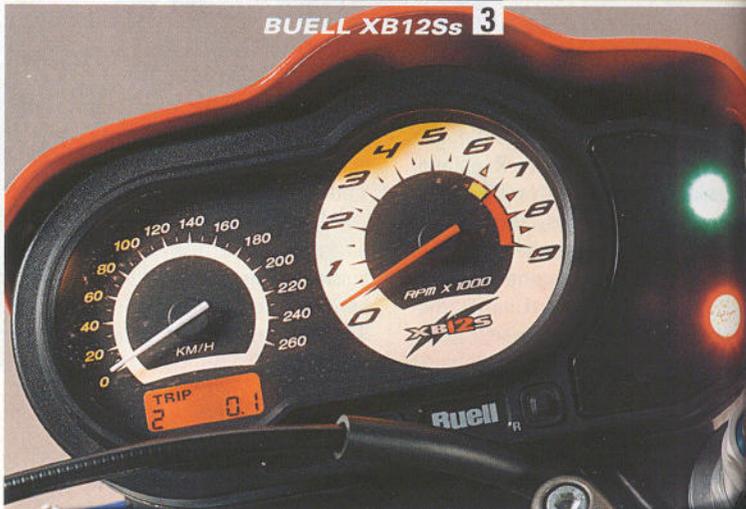


2

1 Der Hammer aus Milwaukee. 1200 Kubik mit langhubiger Charakteristik passen, obwohl eigentlich ein Widerspruch, gut in den Ami-Sportler.

2 Das „Long“ der Buell. Die Schwinge wurde 40 mm länger, dadurch wuchs der Radstand auf 1360, der Nachlauf auf moderate 119 mm. Auch das Tankvolumen stieg um 2,2 auf 16,7 Liter.

3 Verspielt und spartanisch ausgestattet: das Cockpit.



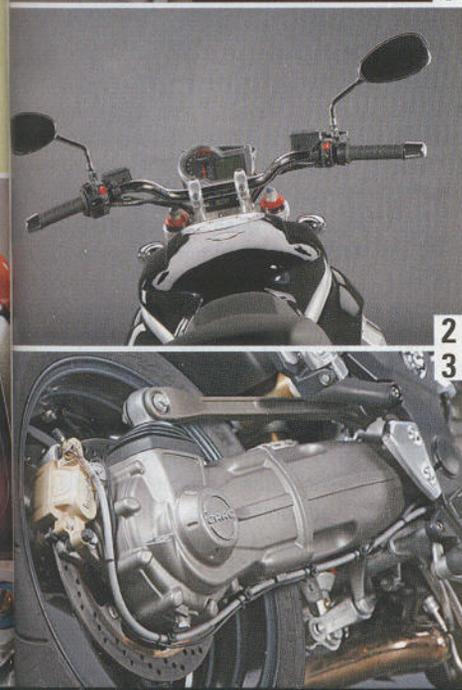
BUELL XB12Ss 3



AUSSTRAHLUNG - ODER: ES MUSS NICHT IMMER GRAUBROT SEIN, MUTTI!



MOTO GUZZI GRISO 1100 **1**



2

3

- 1** Informationen im Überfluss bietet die Moto Guzzi. Design und Menüführung sind der Aprilia sehr ähnlich – wen wundert's: Beide Marken gehören einem Konzern an.
- 2** Der breiteste Lenker im Test. Mit 780 mm ist die Guzzi-Stange 5 Zentimeter mächtiger als die der Mitbewerber.
- 3** Einziger Kardan, der systembedingt viel Spiel hat. Dafür baut er, gut spürbar im Nasen, wahnsinnige Traktion auf.

BUELL XB12Ss

„Geh deinen eigenen Weg“, so die Maxime von Eric Buell. Mit der Lightning Long, alias XB12Ss, verließ Eric zwar den Pfad der ultrakompakten Fahrmaschine, den er bislang beschritten hatte, baute dennoch eine echte Buell. In der XB12Ss kommt der gestreckte Rahmen der Ulysses inklusive der 40 mm längeren Schwinge zum Einsatz. Dadurch wirkt die Lightning größer und biegt weniger radikal um die Ecke als bisher. Schade eigentlich, denn die sehr kompakte Sitzposition, gefühlsmäßig fast auf dem Steuerkopflager, passt nun nicht mehr so richtig. Die Lightning Long kommt sehr träge aus der Mittellage, ihr hoher Schwerpunkt fordert Tribut. Handlichkeit ist genauso wenig ihre Stärke wie das unbeirrte Durcheilen von Kurven auf schlechterem Asphalt: Die Buell kipzelt um die Längsachse und stellt sich auf. Wobei ein guter Teil dieses Unbills auf die montierten Dunlop D 208 zurückzuführen ist. Geblieben und sehr geschätzt ist der ausgewogene 1200-Kubik-Twin, der Leistung cool aus dem Ärmel schüttelt, statt sie hektisch via Drehzahl zu hyperventilieren. Eine ultra-leichtgän-

gige Kupplung, kaum Vibrationen und Lastwechsel sowie eine klasse abgestimmte Einspritzung machen ihn zu einem Wonnespender.

DUCATI MONSTER S2R 1000

Da kann die Monster noch einen draufsetzen. In ihren 13 Jahren auf dem Markt wurde sie sorgsam weiterentwickelt und präsentiert sich geschmeidiger denn je. Allein dieser eingespritzte 1000er-Desmo mit Doppelzündung ist eine Wucht. Kein Motor im Test läuft sanfter und kultivierter, hängt sahniger am Gas. Seine lineare Leistungsentfaltung wirft ihn in die Kategorie „samtfüßiger Tiger“: Punch und Biss quasi aus dem Stand durch alle Drehzahlen. Dieser Motor und seine Einbaulage im stabilen, aber nicht sehr handlichen Gitterrohrgeflecht machen die Monster zu einem traumhaften Wheelie-Bike. Der hochgezogene Auspuff lässt nun endlich ordentliche Schräglagen zu, in die die Monster allerdings mit einem Schuss Einsatz gebracht werden will. Am Handling und der eigenwilligen Sitzposition, die den Piloten stark über den Tank spannt, ist der Monster auch als S2R des Jahrganges 2006 ihr tatsächliches Alter anzumerken.



BUJELL XB12Ss

Die Felge pulverbeschichtet, die 375-mm-Bremsscheibe außen gefasst. Buell geht technisch gerne eigene Wege.



LOGISCH GIBT ES DYNAMIK UND FAHRSPASS UNTER 1000



Am Carbon-Deckel mit Schriftzug kann der Laie die S2R 1000 von der 800 Kubik großen S2R unterscheiden.

DUCATI MONSTER S2R 1000



Hier sollte Ducati möglichst rasch etwas tun. Die Bremsen sind ebenfalls nicht ganz auf der Höhe der Zeit. An der S2R werkelt dieselbe Brembo-Anlage wie an der Corsaro, mit demselben Ergebnis: Handkraft und Dosierbarkeit könnten besser sein. Dennoch kann der Klassiker aus Bologna voll punkten. Noch nie gab es so viel Ducati zu so einem Tarif. Kein Schnäppchen, aber ganz nah dran.

MOTO GUZZI GRISO 1100

Gleiches gilt für die Guzzi, der Überraschung dieses Testfelds schlechthin. Nie gab es eine bessere Moto Guzzi als diese Griso. Trotz ihrer geschickten Tarnung, die Cruiser-Optik soll den Betrachter auf eine falsche Fährte locken, steckt ganz viel Sport in ihr. Servostarter gedrückt, den breiten Lenker in die Fäuste geklemmt – Start

frei! Der längs eingebaute 1100er gehört ebenfalls zu den sehr gut Erzogenen: Er schüttelt nicht, nimmt sauber Gas an und liefert seine knapp 90 Pferde schön gleichmäßig an den Hinterreifen ab. Sofort fällt das Spiel im Kardanstrang auf, genauso schnell hat man sich drauf eingestellt. Vor der winterlichen Testfahrt tauschte PS den serienmäßig montierten extremen Metzeler Rennsport ge-

gen den Michelin Pilot Power. Ein Glückgriff, denn wieder einmal überzeugte der französische Pneu. Mit ihm lässt sich die Griso trotz ihres soft abgestimmten Fahrwerks ordentlich bei den Hörnern packen. Zwar pumpt und schlingert sie, geht an der Hinterhand dann und wann auf Block, doch genau das bereitet eben dieses wahnsinnig gute Gefühl, das Material voll auszupressen. Selbst



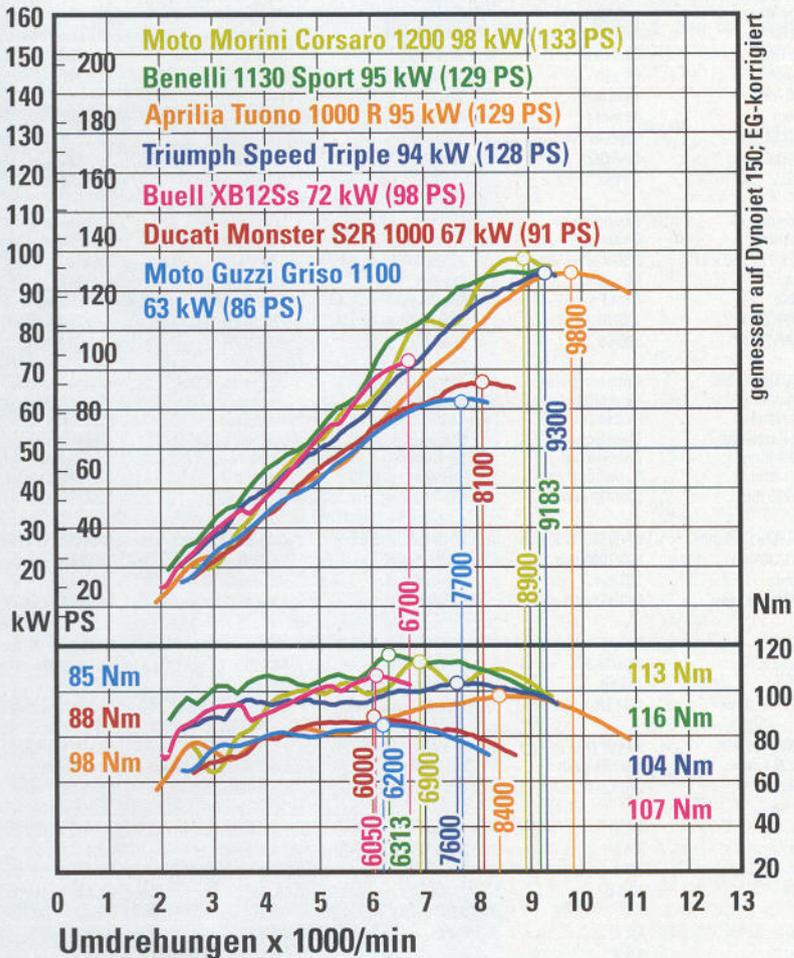
MOTO GUZZI GRISO 1100

Mächtige Krümmerrohre als fettes Stilelement. Die Griso ist mehr Café-Racer als Cruiser. Unbedingt Probe fahren!

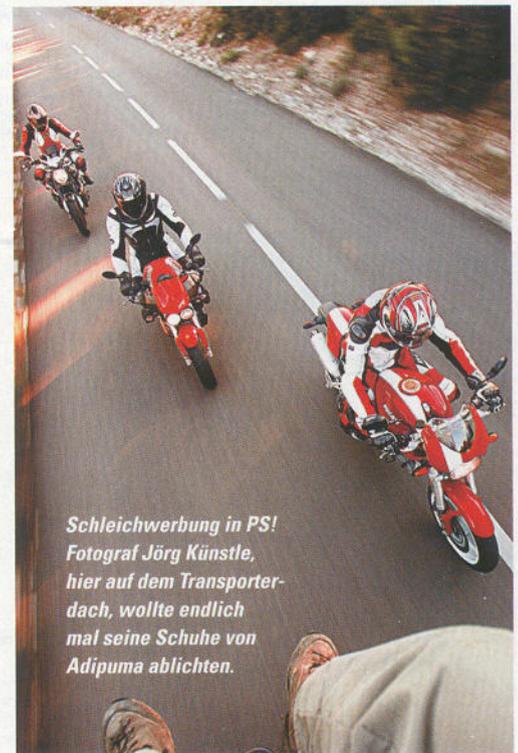


PS. BUELL, DUCATI UND MOTO GUZZI BEWEISEN ES NACHDRÜCKLICH

Leistung und Drehmoment



gemessen auf Dynojet 150; EG-korrigiert



Schleichwerbung in PS!
Fotograf Jörg Künstle,
hier auf dem Transporter-
dach, wollte endlich
mal seine Schuhe von
Adipuma ablichten.

Die Luftkühler belassen es unter 100 PS. Der Musterknabe dieser Bauart ist der Ducati-Twinspark-Desmo. Kaum schlechter präsentieren sich Moto Guzzi und Buell. Power satt liefern die wassergekühlten Motoren. King of Horsepower ist die Morini, die sehr unter ihrer schlechten Abstimmung leidet. Perfekt dagegen Triumph und Benelli. Die Dreizylinder reißen Mauern ein, während die Aprilia an der viiiel zu langen Endübersetzung krankt.

Speed Triples auf demselben Reifen tun sich schwer, die Griso im Streetfighting-Modus zu überholen. Da bedarf es schon einer etwas längeren Geraden. Verbesserungswürdig, zumindest, wenn die Griso so richtig hergenommen wird, ist die recht stumpfe Vorderadbremse, die die ganz harte An-

keri erschwert. Mehr Biss würde vielleicht auch mal dem Hinterrad eine Luftkur ermöglichen.

JA, WAS NUN?

Kommen wir zum Ende und zu drei Erkenntnissen: 1. Jede der sieben Nackten ist eine Sünde wert, da

jede ihren eigenen Charakter hat. 2. Die Moto Guzzi Griso ist die beste Guzzi aller Zeiten, definitiv die Siegerin der Herzen – und es ist keine Sünde, sie im Renn-Zwirn zu bewegen. 3. Die Antwort auf die Frage des Zuschnitts: Wer über 100 PS unterm Hintern hat, der muss immer attackieren, um nicht

wie eine Schnarchwurst auszusehen. Wer aber unter dieser magischen Grenze bleibt, sich auf einer Buell, Ducati oder Guzzi niederlässt, der kann attackieren wie die Sau, muss es aber nicht.

Es reichen also auch weniger als 100 PS, solange der Pilot beherzt am Kabel zieht. Es ist für je-

DATEN	APRILIA TUONO 1000 R	BENELLI TNT 1130 SPORT	MOTO MORINI CORSARO 1200	TRIUMPH SPEED TRIPLE	BUELL XB12Ss	DUCATI MONSTER S2R 1000	MOTO GUZZI GRISO 1100
MOTOR							
Bauart/Zylinderzahl	60-Grad-V/2	Reihe/3	87-Grad-V/2	Reihe/3	45-Grad-V/2	90-Grad-V/2	90-Grad-V/2
Leistung*	98 kW (133 PS) bei 9500/min	99 kW (135 PS) bei 9250/min	103 kW (140 PS) bei 8500/min	96 kW (130 PS) bei 9100/min	75 kW (101 PS) bei 6600/min	70 kW (95 PS) bei 8000/min	65 kW (88 PS) bei 7600/min
Drehmoment*	102 Nm bei 8750/min	118 Nm bei 6750/min	123 Nm bei 6500/min	105 Nm bei 5100/min	110 Nm bei 6000/min	94 Nm bei 6000/min	89 Nm bei 6400/min
Bohrung/Hub	97,0/67,5 mm	88,0/62,0 mm	107,0/66,0 mm	79,0/71,4 mm	88,9/96,8 mm	94,0/71,5 mm	92,0/80,0 mm
Hubraum	998 cm ³	1131 cm ³	1187 cm ³	1050 cm ³	1203 cm ³	992 cm ³	1064 cm ³
Verdichtung	11,8:1	11,2:1	11,8:1	12,0:1	10,0:1	10,0:1	9,6:1
Ventile pro Zylinder	4	4	4	4	2	2	2
GEMISCHBILDUNG							
Bauart	Zünd-/Einspritzanlage	Zünd-/Einspritzanlage	Zünd-/Einspritzanlage	Zünd-/Einspritzanlage	Zünd-/Einspritzanlage	Zünd-/Einspritzanlage	Zünd-/Einspritzanlage
Ø Drosselklappe	57 mm	53 mm	54 mm	46 mm	49 mm	45 mm	45 mm
Abgasreinigung	G-Kat	keine	G-Kat	G-Kat	SLS	G-Kat	G-Kat
KRAFTÜBERTRAGUNG							
Kupplung/Betätigung	Mehrscheiben-Ölbad/hydraulisch	Mehrscheiben-Ölbad/mechanisch	Mehrscheiben-Ölbad/hydraulisch	Mehrscheiben-Ölbad/mechanisch	Mehrscheiben-Ölbad/mechanisch	Mehrscheibentrocken/hydraulisch	Zweischeibentrocken/hydraulisch
Sekundär-Übersetzung	Kette/16 zu 40	Kette/16 zu 36	Kette/17 zu 40	Kette/18 zu 42	Zahnriemen/2,4:1	Kette/15 zu 41	Kardan/2,5:1
km/h pro Gang	112/157/196/234/266/289	97/139/178/208/232/251	94/138/173/204/230/249	95/133/167/200/224/240	80/112/150/179/211	80/112/146/161/206/229	80/105/133/160/185/208
FAHRWERK							
Rahmenbauart	Leichtmetall-Brückenrahmen	Stahl/Leichtmetall-Brückenrahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen	Leichtmetall-Brückenrahmen	Leichtmetall-Brückenrahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen	Stahlrohr-Brückenrahmen
Lenkkopfwinkel	65 Grad	65,5 Grad	65,5 Grad	66,5 Grad	66,5 Grad	66 Grad	56 Grad
Nachlauf	104 mm	99 mm	103 mm	84 mm	119 mm	k. A.	108 mm
Radstand	1410 mm	1419 mm	1440 mm	1429 mm	1360 mm	1440 mm	1554 mm
Ø Gabelinnenrohr	43 mm	50 mm	50 mm	45 mm	43 mm	43 mm	43 mm
Federweg v./h.	120/133 mm	120/115 mm	120/130 mm	120/140 mm	120/126 mm	130/148 mm	120/110 mm
Einstellbar vorn**	N/V/D/Z	N/V/D/Z	N/V/D/Z	N/V/D/Z	N/V/D/Z	N/V/D/Z	N/V/D/Z
Einstellbar hinten**	-/V/-/Z	-/V/D/Z	-/V/D/Z	-/V/D/Z	-/V/D/Z	N/V/-/Z	-/V/D/Z
RÄDER UND BREMSEN							
Räder	Leichtmetall-Gussräder	Leichtmetall-Gussräder	Leichtmetall-Gussräder	Leichtmetall-Gussräder	Leichtmetall-Gussräder	Leichtmetall-Gussräder	Leichtmetall-Gussräder
Felgenreöße v./h.	3,50 x 17/6,00 x 17*	3,50 x 17/6,00 x 17*	3,50 x 17/5,50 x 17*	3,50 x 17/5,50 x 17*	3,50 x 17/5,50 x 17*	3,50 x 17/5,50 x 17*	3,50 x 17/5,50 x 17*
Serienbereifung	Dunlop D 208 RR	Michelin Pilot Power	Pirelli Diablo	Michelin Pilot Power	Dunlop D 208 „FW“ und „M“	Michelin Pilot Power	Michelin Pilot Power
Größe vorn	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17
Größe hinten	190/50 ZR 17	180/55, 190/50 oder 200/50 ZR 17	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17
Bremse vorn	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsattel	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsattel	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsattel	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsattel	Einzelscheibe, Sechskolben-Festsattel	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsattel	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsattel
Bremse hinten	Einzelscheibe, Zweikolben-Festsattel	Einzelscheibe, Zweikolben-Festsattel	Einzelscheibe, Zweikolben-Festsattel	Einzelscheibe, Zweikolben-Schwimmsattel	Einzelscheibe, Einkolben-Schwimmsattel	Einzelscheibe, Zweikolben-Festsattel	Einzelscheibe, Zweikolben-Schwimmsattel
Ø Scheibe v./h.	320/220 mm	320/240 mm	320/220 mm	320/220 mm	375/240 mm	320/245mm	320/282 mm
ABMESSUNGEN							
Länge/Breite/Höhe	2350/860/1240 mm	2075/975/1195 mm	2070/905/1255 mm	2115/780/1250 mm	2045/865/1215 mm	2015/88/1220 mm	2260/945/1230 mm
Sitz-/Lenkerhöhe	820/1030 mm	810/1050 mm	820/1030 mm	830/1000 mm	830/975 mm	795/960 mm	780/1010 mm
Lenkerbreite	730 mm	730 mm	725 mm	730 mm	700 mm	730 mm	780 mm
Ergonomie*** BL/BR/RL	630/420/865 mm	600/445/865 mm	645/440/880 mm	660/455/890 mm	555/460/830 mm	700/445/890 mm	660/440/875 mm
GEWICHTE/FÜLLMENGEN							
Fahrfertig, vollgetankt	211 kg	222 kg	218 kg	220 kg	215 kg	197 kg	243 kg
Radlast v./h.	48,9/51,1 %	52,2/47,8 %	46,8/53,2 %	48,4/51,6 %	51,8/48,2 %	48,3/51,7 %	48,5/51,5 %
Zuladung	189 kg	178 kg	167 kg	182 kg	170 kg	193 kg	207 kg
Tankinhalt/davon Reserve	18/4 Liter Super	16/5 Liter Super	17/6 Liter Super	18/4 Liter Normal	16,7/3 Liter Super	14/3 Liter Normal	17/3,4 Liter Super
MESSWERTE							
Max. Hinterradleistung im letzten Gang	88 kW (120 PS) bei 250 km/h	90 kW (122 PS) bei 225 km/h	92 kW (125 PS) bei 226 km/h	90 kW (122 PS) bei 235 km/h	67 kW (91 PS) bei 209 km/h	62 kW (84 PS) bei 208 km/h	58 kW (79 PS) bei 193 km/h
Höchstgeschwindigkeit*	246 km/h	250 km/h	250 km/h	240 km/h	219 km/h	210 km/h	195 km/h
Beschleunigung							
0 auf 50 km/h	1,7 s	1,6 s	1,8 s	1,7 s	1,7 s	1,6 s	1,8 s
0 auf 100 km/h	3,4 s	3,0 s	3,4 s	3,4 s	3,7 s	3,4 s	4,2 s
0 auf 150 km/h	5,9 s	5,4 s	6,0 s	6,0 s	7,3 s	6,9 s	8,7 s
0 auf 200 km/h	10,3 s	9,4 s	10,3 s	10,3 s	17,6 s	15,1 s	27,7 s
Durchzug im letzten Gang							
50 auf 100 km/h	6,2 s	4,0 s	6,1 s	4,2 s	6,0 s	6,3 s	6,4 s
100 auf 150 km/h	6,1 s	4,1 s	4,6 s	4,9 s	6,9 s	6,8 s	7,9 s
Testverbrauch	6,2 Liter/100 km	6,1 Liter/100 km	8,3 Liter/100 km	6,9 Liter/100 km	7,7 Liter/100 km	6,9 Liter/100 km	8,7 Liter/100 km
Theor. Reichweite	290 km	262 km	205 km	261 km	217 km	203 km	195 km
TESTMASCHINENPREIS	11 290 Euro	14 789 Euro	12 500 Euro	11 628 Euro	11 549 Euro	10 045 Euro	11 990 Euro
GRUNDPREIS (inkl. Nebenkosten)	11 290 Euro	14 700 Euro	12 500 Euro	10 990 Euro	11 549 Euro	10 045 Euro	11 990 Euro

*Werksangabe; **Einstellbar: N=Niveau; V=Vorspannung; D=Druckstufe; Z=Zugstufe; ***Ergonomie (gemessen parallel zum Motorrad bezüglich eines Punktes auf der Sitzbank 10 Zentimeter hinter der Tankkante); BL=Distanz Sitzbank-Lenker; BR=Distanz Sitzbank-Fußraste; RL=Distanz Fußraste-Lenker



DER TAG GEHT, KRÜMMER GLÜHEN - ZEIT, RESÜMEE ZU ZIEHEN

den Fahrer-Typus etwas dabei, und die Entscheidung, welcher Verführung man im nächsten Frühling nachgeben soll, wird viel schwerer, als man zunächst glaubt. Fahren Sie Probe und wählen Sie weise!

FAZIT: Siegerin nach Punkten ist die Triumph Speed Triple. Ohne Schwächen sammelt sie heftig Zähler. Aprilia auf 2: Für die wenigen Punkte, die zum Sieg fehlen, ist die zu lange Übersetzung verantwortlich. Bronze für die Benelli, die wegen ihres Auspuffs und des Federbeins einigen Boden verliert. Die Ducati S2R folgt auf Rang 4. Sie ist zwar sehr

ausgewogen, aber recht unhandlich. Fünfte wird die Corsaro, die den Eindruck vermittelt, noch nicht ganz fertig zu sein. Die schlechte Motorabstimmung kostet viele Punkte. Die Buell hüpfte auf den 6. Platz. Schon handlingfördernde Reifen würden sie besser aussehen lassen. Rang 7 geht an die Guzzi. Trotz ihrer Cruiser-Tarnung ist sie ein echt spaßiges Sportgerät.

WERTUNG	MAXIMALE PUNKTZAHL	Aprilia Tuono 1000 R	Benelli TNT 1130 Sport	Moto Morini Corsaro 1200	Triumph Speed Triple	Buell XB12Ss	Ducati Monster S2R 1000	Moto Guzzi Griso 1100
SPORTLICHES FAHREN								
Höchstgeschwindigkeit	20	12	12	12	11	8	7	5
Beschleunigung	20	13	15	13	13	7	8	6
Gewicht	20	13	12	13	13	13	16	10
Leistungscharakteristik	20	16	19	16	19	15	17	17
Lastwechselreaktionen	20	17	14	15	18	18	19	17
Getriebebetätigung	20	17	15	14	17	13	16	16
Getriebe-/Endübersetzung	10	6	8	8	9	7	8	8
Kupplungsfunktion	10	8	7	7	9	9	8	9
Sitzposition	20	17	18	18	17	15	15	12
Handlichkeit	20	17	17	18	17	15	15	17
Fahrstabilität	20	17	17	17	17	17	17	17
Kurvenstabilität	20	18	18	18	17	15	18	16
Lenkpräzision	20	18	19	18	18	15	18	17
Abstimmung Vorderradfederung	20	18	18	18	18	17	17	16
Abstimmung Hinterradfederung	20	18	14	16	16	16	16	16
Schräglagenfreiheit	20	19	19	15	17	19	19	14
Bremswirkung	20	19	19	17	19	16	17	15
Bremsdosierung	20	18	18	17	18	17	17	15
SUMME SPORTLICHES FAHREN	340	281	279	270	283	252	268	243
ALLTAGSTAUGLICHKEIT								
Durchzug	20	11	19	14	17	11	10	9
Laufkultur	20	16	17	17	18	17	18	16
Sitzkomfort	20	17	18	18	17	15	14	18
Soziustauglichkeit*	-	-	-	-	-	-	-	-
Windschutz	10	4	4	3	4	3	5	3
Verbrauch	20	14	14	9	12	10	12	8
Reichweite	20	14	12	6	12	7	6	5
Ausstattung/Verarbeitung	20	17	9	14	14	13	16	16
Testmaschinenpreis	20	11	6	10	11	11	13	10
SUMME ALLTAGSTAUGLICHKEIT	150	104	99	91	105	87	94	85
GESAMTPUNKTZAHL	490	385	378	361	388	339	362	328
PLATZIERUNG		2.	3.	5.	1.	6.	4.	7.

*nicht bewertet