



Vergleichstest Naked Bikes Aprilia Tuono 1000 R, Benelli TnT 1130 Sport, BMW K 1200 R, Ducati Monster

MUSIK

Rap statt Harmonien, Hardrock statt Easy listening. Wenn vier Zwei-, zwei Drei- und zwei Vierzylinder-Naked-Bikes ihren Auftritt inszenieren, wird der Rhythmus infernalisch. Alles klar? Die Power-Big-Band steht bereit.

Von Andreas Bildl und Peter Mayer; Fotos: fact, Jahn (1)

Am Anfang schien alles ganz einfach. „Jungs, die neue Yamaha FZ1 ist da, wir müssen unbedingt einen Vergleichstest machen“, wirft Testchef Gert Thöle bei der morgendlichen Besprechung in die Runde. „Am besten mit der BMW K 1200 R, die hat auch reichlich Power.“ Klar, ein Doppeltest, warum nicht? In dem Moment platzt Norbert zur Tür herein. „Die Monster S4Rs ist doch auch nagelneu, nehmt die doch gleich mit.“ Hm, okay. „Na wenn schon Zweizylinder, dann die KTM Superduke. Die ist ja wohl das Fun-Gerät schlechthin.“ Karsten mischt sich lautstark ins Geschehen ein. „Ja, aber die Aprilia Tuono hat doch



S4Rs, KTM 990 Superduke, Moto Morini Corsaro 1200, Triumph Speed Triple, Yamaha FZ1

2 | 3 | 4 |

das viel geilere Fahrwerk“, gibt Norbert zu bedenken. „Wenn’s um Spaß geht, dann muss die Morini Corsaro mit.“ Mini Kochs Augen glänzen.

Die Stimmen überschlagen sich. Gert kommt ins Grübeln. „Also die Benelli TnT, die darf nicht fehlen, die kickt so richtig.“ Seine letzten Worte gehen im Protestgebrüll der versammelten Testmannschaft unter, die nun auch die Beteiligung der Triumph Speed Triple einfordert. Gert spricht ein Machtwort: Es gibt schließlich Grenzen. Diese acht Maschinen sollten es sein. Zwei-, Drei- und Vierzylinder. Basta.

Und wo bleibt die Kawa Z 1000, die Buell Lightning, die MV Brutale, die MZ 1000 Fs? Zu Hause, vorerst. Und doch zeigt diese Fülle: Naked Bikes sind hochgradig angesagt.

Blende. Der Speed-Achter läuft in einem kleinen Hotel in Südfrankreich ein. Gleich am nächsten Tag soll die Truppe in drei Gruppen – sauber getrennt nach der Zylinderzahl – die Passstraßen hinaufstürmen. Am nächsten Morgen hält es die Meute kaum am Frühstückstisch. Kurz am Café au lait genippt, das Croissant muss warten. Denn die Berge rufen. Bis später, Jungs. Treffpunkt High Speed Club Le Castellet, 17 Uhr.



2|3|4|ZYL. DOPPEL

Was, schon um 17 Uhr im High Speed Club? Jungs, da holen wir uns auf der Terrasse 'nen Sonnenbrand und... Zu spät, die Drei- und Vierzylinderfraktion hat bereits die Biege gemacht. Na gut, dann eben keine Minute verlieren. Wir rollen auf dem Klangteppich der wummernden V2-Motoren aus dem Innenhof des Hotels. Nur Joachim mit der Moto Morini orgelt noch. Erst zu Hause werden wir erfahren, dass bei den Händlern ein neu programmiertes Steuergerät auf die aktuelle Corsaro wartet.

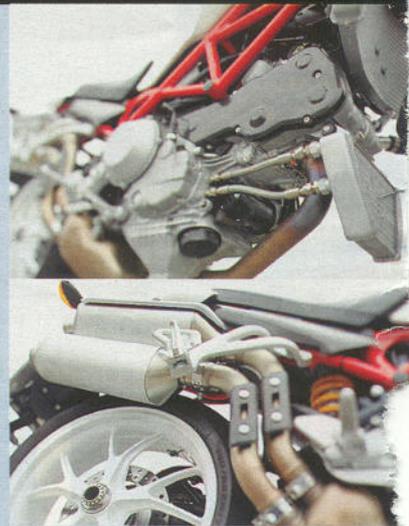
Doch an zu Hause denkt kein Mensch. Schon gar nicht auf diesen Naked Bikes, die alles dafür geben, um sich ekstatisch von Kehre zu Kehre zu schwingen. Und die ihr Vau-Zwo-Konzept erstaunlich individuell ausleben. Die Aprilia Tuono, 60 Grad Zylinderwinkel und für 2006 frisch renoviert mit polierter Bananenschwinge, aggressiver Lenkerverkleidung, flacherem Tank, überarbeitetem Zylinderkopf und zwei Schalldämpfern. Oder die brandneue Ducati. Das kleine s hinter dem Modellkürzel S4R: pures Understatement. Denn im versteiften Gitterrohrrahmen der Monster sitzt der Testastretta-Motor aus der 999. Auch sonst alles Upperclass. Federleichte Schmiederäder, nobles Öhlins-Fahrwerk, schnecke Einarmschwinge, Karbon an allen Ecken und Enden. Zylinderwinkel? Bei Ducati ein Glaubensbekenntnis: 90 Grad.

Auf 75 Grad Bankwinkel setzt der KTM-Motor. Die Superduke darf ruhig unverändert bleiben, hat schließlich erst in der vergangenen Saison mit ihrer Radikalität die Szene schockiert. Was die frisch auf die Gussräder gestellte Moto Morini erst noch vorhat. Mit 1200 cm³ Hubraum das Big Bike unter den Einliter-Eckenwetzern, sitzt der massige Kurzhuber im filigranen Gitterrohrrahmen mit Alu-Gussschwinge und streckt die beiden Oberschenkeldicken Schalldämpfer selbstbewusst aus dem steil aufragenden Heck. Ach so, Zylinderwinkel: 87 Grad.

Die Edle: Mit dem Testastretta-Motor, Öhlins-Fahrwerk sowie dem typischen Design gibt die Ducati S4Rs das Oberhaupt der Monster-Familie

Ducati Monster S4Rs

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, Bohrung x Hub 100,0 x 63,5 mm, Hubraum 997 cm³, 89,0 kW (121 PS) bei 9500/min, 104 Nm bei 7500/min, Gitterrohrrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm. Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, Radstand 1440 mm, Federweg v/h 130/148 mm, Sitzhöhe 810 mm, Gewicht vollgetankt 203 kg, Tankinhalt 13,5 Liter. **Preis 14 745 Euro.**
Fahrbericht: MOTORRAD 5/2006





Donner und Doria: Mit der Tuono lässt's Aprilia krachen. Radial-Bremsen, Top-Verarbeitung und aggressive Optik

Aprilia Tuono 1000 R

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-60-Grad-V-Motor, Bohrung x Hub 97,0 x 67,5 mm, Hubraum 998 cm³, 98,0 kW (133 PS) bei 9500/min, 102 Nm bei 8750/min, Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, Radstand 1410 mm, Federweg v/h 120/133 mm, Sitzhöhe 820 mm, Gewicht vollgetankt 212 kg, Tankinhalt 18,0 Liter, **Preis 11 290 Euro**, **Top-Test: MOTORRAD 25/2005**



Col de l'Espigoulier, sieht so der Eingang zum Paradies aus? Ein Blick nach oben gibt die Antwort: Ja! Kurven, Kehren, Serpentin, so hoch das Auge reicht. Ein Terrain, auf dem mehr als nackt schon overdressed ist.

Sven auf der Aprilia hat sich nach vorn geschoben. Klar, schließlich pocht der Pulsschlag des Superbikes RSV 1000 R in der Tuono. Woran die hoch angebrachten Fußrasten und die in Verbindung mit dem breiten Lenker etwas zu weit nach hinten gerückte Sitzposition erinnern. Unweigerlich neigt sich der Oberkörper in den Kurven nach vorn, um Druck auf die Front auszuüben. Davon abgesehen die pure Lust. Wie auf Schienen kracht die Tuono um die Ecken, liegt satt auf dem Asphalt, flößt Vertrauen ein. Erst wenn das Geläuf maroder, die Kehren enger werden, erzwingt der 190er-Hinterradreifen – die anderen Zweizylinderrollen auf 180er-Pneus – einen weiteren Radius. Macht nichts, denn der Zweizylinder mag's ohnehin schwungvoll, fühlt sich erst ab 6000/min wohl und will ungeniert gedreht werden. Die straff abgestimmte Federung bietet genügend Reserven, der serienmäßige Lenkungsdämpfer schon das Nervenkostüm auf der Wellenbahn. Attacke! Die radial verschraubten Brembo-Bremssättel mit je vier Einzelbelägen beißen vor der nächsten Kehre gewaltig zu.

Was? Stefan auf der Superduke ist noch dran? Verständlich, schließlich positioniert keine ihren Dompteur so aggressiv wie die KTM. Ellbogen hoch, Sitzmulde weit vorn. Gut so. Denn das kantige Bike lässt sich regelrecht in die Kurven fallen, vermittelt in jeder Sekunde: Du bist der Herr der Lage. Die Leichtigkeit des Seins, die KTM projiziert sie in Vollendung auf den Asphalt. Die aktuelle Ausgabe der WP-Gabel spricht sensibel an, das direkt angelenkte und sportlich straff gedämpfte Federbein sorgt für glasklare Rückmeldung. Fordert geradezu heraus, auch auf zerrüttem Terrain dem quicklebendigen Motor Leine zu geben.

BASS





Neue Wege: Die Superduke polarisiert nicht nur mit charakterstarkem Äußeren. Sie bezieht auch technisch eine klare Position und zeigt Mut zu individuellen Lösungen wie dem direkt angelenkten Federbein

KTM 990 Superduke

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-75-Grad-V-Motor, Bohrung x Hub 101,0 x 62,4 mm, Hubraum 999 cm³, 88,0 kW (120 PS) bei 9000/min, 100 Nm bei 7000/min, Gitterrohrrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 48 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, Radstand 1438 mm, Federweg v/h 135/160 mm, Gewicht vollgetankt 199 kg, Tankinhalt 15,0 Liter. Preis 11 998 Euro. Fahrbericht: MOTORRAD 25/2005



Und er bedankt sich artig, kaschiert gekonnt, dass ihm zur stärksten Zweizylinder-Konkurrenz, der Corsaro, immerhin gemessene 18 PS fehlen. Drückt selbst aus niedrigen Drehzahlen kultiviert voran und läuft zwischen 5000 und 9500 Touren zur Hochform auf. Aber für die Superduke zählen auch andere Werte. Verschärftes Bremsen zum Beispiel. Ohne modische Radial-Bremssättel, dafür mit Radial-Bremspumpe verzögert die KTM brachial.

Aber damit ist vorerst Schluss. Stefan rollt aus. Die Superduke muckst nicht mehr. Batteriekabel abvibriert. Notreparatur, anschieben, sie rennt wieder. Allerdings wird die Erinnerung an so manche Macke der Dauertest-Adventure (MOTORRAD 16/2005) wieder wach, wirft den Schatten der Ernüchterung auf dieses so emotionsgeladene Konzept.

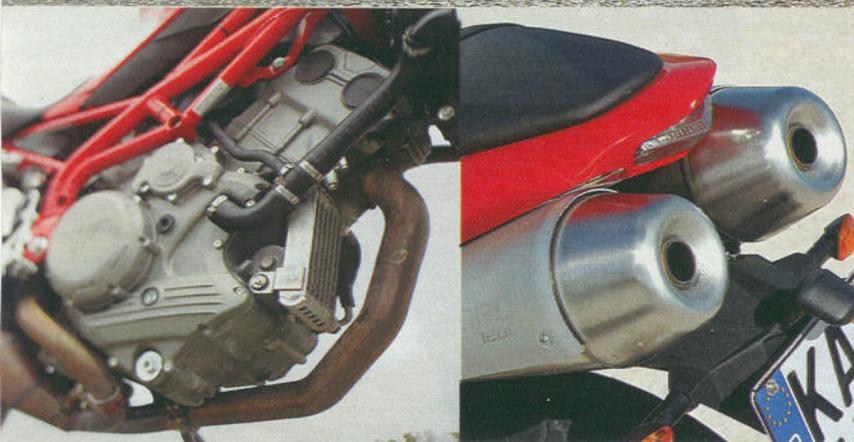
Die Moto Morini von Joachim zeigt sich solidarisch und schnappt überfettet bei Standgasdrehzahl ebenfalls ab. Nun, das Steuergerät. Joe schwärmt trotzdem. Dieser Motor: ein Traktor auf zwei Rädern. Drückt die Italienerin mit sonorem Schlag ab Standgasdrehzahl vehement nach vorn, lässt das gut schaltbare Getriebe fast vergessen. Drehzahlniveau? Egal, bei diesem Berg an Drehmoment und satten 137 PS Spitzenleistung genügt ein Zucken am Gasgriff, und die Corsaro hebt die Front. Oder beim Anbremsen: Prima, dass ihr eine einwandfrei funktionierende Anti-Hopping-Kupplung mit auf den winkligen Weg gegeben wurde. Apropos winklig. Auch die Corsaro mag's kurvig. Das hohe Heck verkürzt den Lenkwinkel und lässt die Freibeuterin wieselflink um die Ecke biegen. Obwohl das erhabene Hinterteil wohl eher eine



Darf's ein bisschen mehr sein? Der wuchtige 1200er-Motor der Moto Morini Corsaro strahlt Selbstbewusstsein aus – wie auch das steil aufragende Heck mit den dicken Schalldämpfern

Moto Morini Corsaro 1200

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-87-Grad-V-Motor, Bohrung x Hub 107,0 x 66,0 mm, Hubraum 1187 cm³, 103,0 kW (140 PS) bei 8500/min, 123 Nm bei 6500/min, Gitterrohrrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 50 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, Radstand 1440 mm, Federweg v/h 120/130 mm, Sitzhöhe 830 mm, Gewicht vollgetankt 220 kg, Tankinhalt 17,0 Liter, Preis 12 300 Euro. Top-Test: MOTORRAD 26/2005



Notlösung ist, um trotz der zu weichen Feder noch genügend Federweg in petto zu haben. Ansonsten: Sitzposition à la KTM, die Bremsen einen Tick weniger aggressiv, die Marzocchi-Gabel fein ansprechend, und auf den Geraden bleibt die Corsaro sogar ein gutes Stück ruhiger als die Konkurrenz.

Schon 16 Uhr. Au weia. Frohnatur Robert auf der Ducati schaut zerknauscht aus. Die Sitzposition passt ihm nicht. Die Monster zwingt ihn, sich gebückt zu den nach unten gekröpften Lenkerenden zu hangeln, lässt lässiges Naked-Bike-Feeling erst gar nicht aufkommen und nimmt ihm gerade in den engen Kehren viel Übersicht. Dennoch bleibt Robert an den anderen dran. Der Testastretta-Motor schiebt zwischen 4000 und 9000 Umdrehungen ordentlich an, vibriert kaum, verlangt beim Schalten aber nach einem kräftigen Händedruck am Kupplungshebel.

Eine Serie von Wechselkurven. Unaufgeregt lässt sich die Duc hin- und herschwingen, verlangt für den Tanz etwas mehr Schenkeldruck als die agile Konkurrenz, saugt mit den sensiblen und sehr weich gedämpften Öhlins-Federelementen dafür jedes Schlagloch rückstandslos auf. Bis die nächste Kurve der Kombo ihre Grenzen aufzeigt. Beim harten Anbremsen geht die Gabel fast auf Block, bietet auf der Rüttelpiste nur noch wenig Reserven. Und allzu weit bremsst Rob mit der übrigens sehr wirkungsvollen Brembo-Radialbremse erst gar nicht in die Kurven hinein. Weil



die Monster mit der Bridgestone-BT 014-Paarung wenig harmonisiert und sich in Schräglage spürbar aufstellt. Warum wohl bei der Präsentation der S4Rs auf der Rennstrecke Michelin Pilot Power montiert waren?

Noch immer grübelt Rob darüber nach, weshalb die Konkurrenz so viel agiler erscheint, so viel edle Zutaten kein gelungenes und homogenes Ganzes ergeben oder ob das Grundkonzept der Monster seit 1993 nicht doch etwas in die Jahre gekommen ist.

Le Castellet. Roob, nicht grübeln. Zu spät, wir biegen ab. Und auch Rob wird irgendwann in den Rückspiegel schauen.



2|3|4|ZYL. MEDIUM-T

Knopfdruck, kurzes Knurren, und ungeduldig brabbeln die Triumph und die Benelli an diesem Morgen vor sich hin. Die Vierzylinder-Truppe ist längst über alle Berge. „Macht nix, die holen wir schon wieder ein“, grinst Sven auf der Triumph. Na dann, Gang rein und ab. Geschmeidig witscht die Speed Triple durch die verstopften Straßen des südfranzösischen Örtchens. Relaxe Sitzposition, Gas und Kupplung flutschen leichtgängig, und der Drilling schnurrt sanft wie ein Kätzchen.

Mehr Ecken und Kanten offenbart die Benelli. Nicht nur im Kniebereich an den Tankflanken. Die Kupplung verlangt nach einer kräftigen Hand, der Gasgriff ebenso, und die Leerlaufsuche im knorpeligen Getriebe erfordert etwas Konzentration. Nebensächlich, sobald das Ortsende hinter einem liegt. Wichtig tritt der Drilling an. Knurrend, fauchend, raspelnd zert die TnT an der Kette. Bei 4000/min scheint ein wohliger Schauer durch das ganze Bike zu laufen. Die Benelli ändert ihre Tonlage, das Auspuffgeräusch – neuerdings verhindert übrigens ein kurzer Schnorchel erfolgreich die Verwirbelung des Abgasgestanks hinter dem Fahrerrücken – schwillt zu einem heiseren, zornigen Brüllen an. Begleitet von fantastischem Schub.

Auf gut geplanten, lang gezogenen Bögen zieht die Benelli wie am Schnürchen ihre Bahn. Die äußerst straff gedämpften, voll einstellbaren Federelemente lassen keinerlei Unruhe aufkommen. Bis das Sträßchen nach und nach schmaler wird und sich in kunstvoll verschlungenen Bögen mit leicht ausgefressenem Belag den Berg hinaufwindet. Zwar spricht die Gabel fein an. Rechter Komfort will trotzdem nicht aufkommen. Zu straff die Dämpfung der Federelemente, trotz voll geöffneter Druckstufe hinten.

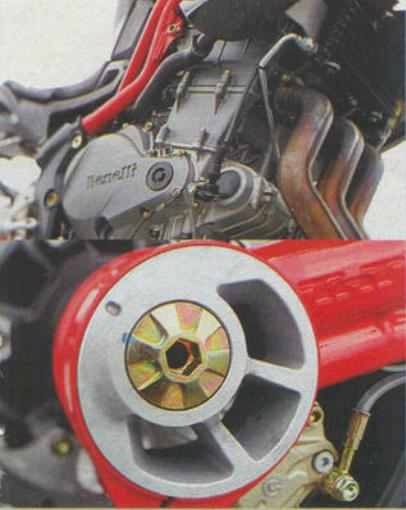
Dennoch bolzt die TnT geradezu stoisch, völlig unbeeindruckt von irgendwelchen Verwerfungen über den ausgefransten Asphalt. Da kann es schon mal passieren, dass eine Kehre schneller als

Pure Kraft: Der sahnig laufende Dreizylinder versteckt seinen Punch hinter einem sehr kultivierten Auftritt. Das kurze Heck ist Geschmackssache, unterstreicht aber die muskulöse Erscheinung

Triumph Speed Triple

Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 79,0 x 71,4 mm, Hubraum 1050 cm³, 96,0 kW (131 PS) bei 4750/min, 150 Nm bei 3750/min, Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-Down-Gabel, Ø 43 mm, Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, Radstand 1525 mm, Federweg v/h 120/117 mm, Sitzhöhe 840 mm, Gewicht vollgetankt 221 kg, Tankinhalt 18,0 Liter, **Preis 10 990 Euro.**
Fahrbericht: MOTORRAD 6/2005





**Der Benelli-Drilling:
klangstarker Charakter-
darsteller mit un-
glaublichem Antritt.
Einmalige Augenweide:
der gewaltige Exzenter**

Benelli TnT 1130 Sport

Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 88,0 x 62,0 mm, Hubraum 1131 cm³, 101,0 kW (137 PS) bei 9250/min, 118 Nm bei 6750/min, Brückenrahmen aus Stahl und Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 50 mm, Gitterrohrschwinge aus Stahl, Zentralfederbein mit Hebelsystem, Radstand 1419 mm, Federweg v/h 120/115 mm, Sitzhöhe 810 mm, Gewicht vollgetankt 220 kg, Tankinhalt 16,0 Liter, **Preis 13 990 Euro**. **Top-Test: MOTORRAD 12/2004**



geplant angefliegen kommt. Was allerdings weder die durchschlagresistente Gabel noch die hervorragend zupackenden Brembos vor ernsthafte Probleme stellt. Millimetergenau trifft die TnT die Kurve. Und an deren Ende wartet wieder dieses herrlich mächtige Trumm von Dreizylinder auf seinen röhrenden Auftritt. Hahn spannen und – hallelujah.

Einziges Wermutstropfen: Die Speed Triple klebt hartnäckig am Hinterrad. Selbst wenn sie im Drehzahlkeller nicht ganz mit dem wuchtigen Antritt der Benelli gesegnet ist, der britische Dreizylinder geht ebenfalls wie's Messer. Lässt sich knapp über Leerlaufdrehzahl samtig ans Gas nehmen, brilliert mit bärigem Durchzug, tadelloser Laufruhe und prickelnder Drehfreude.

Auf diesem Terrain spielen die Dreizylinder ihren konzeptionellen Vorteil gegenüber den Twins und Fours voll aus: saubere Gasannahme und geschmeidiger Durchzug ab Standgas, temperamentvoll verabreicht. Dazu glänzt vor allem die Triumph mit einem zwar nicht ganz so knackig-straff abgestimmten, aber nahezu perfekt ausbalancierten Fahrwerk. Sie lässt sich spielerisch bis in tiefste Schräglagen abwinkeln, trotz noch souveräner Bodenwellen und fährt am Kurvenausgang wesentlich engere Linien als die hinten mit einem 190er-Reifen bestückte Benelli.

Kinderleichtes Handling und die traumhafte Neutralität in Schräglage ergeben eine Mischung, der die TnT nicht viel entgegenzusetzen hat. Auch nicht in der Bremszone. Denn dort ist die Triumph ebenfalls eine Macht. Ihre überarbeiteten Nissins packen äußerst deftig zu, fadingfrei und perfekt dosierbar. Wie gemacht, um in Schräglage weit bis in den Kurvenscheitel hinein zu verzögern. Was Sven wenig später voll auskostet und auf der Bremse innen vorbeiwischt – wahrscheinlich mit einem diebischen Grinsen im Gesicht.

ERZETT





2|3|4 ZYL QUATTRO

Die eine wird von einem modifizierten 150-PS-Superbike-Triebwerk befeuert, die andere kokettiert ganz ungeniert mit ihrer Power von 163 PS aus 1,2 Liter Hubraum als stärkstes Naked Bike. Geht es um pure Leistung, sind die Vierzylinder der Yamaha FZ1 und der BMW K 1200 R ganz dick im Geschäft. Obwohl, ganz so heftig, wie die Papierform und das martialische Auftreten erwarten lassen, kommt es dann doch nicht. Die BMW bescheidet sich mit gemessenen 148 PS, die Yamaha mit deren 144. Etwa nicht genug?

Von wegen. Denn ordentlich gezwiebelt, geht hier ganz schön was. Insbesondere auf der BMW. Der Bayern-Express prescht bei hohen Drehzahlen gewaltig voran, zieht in schnellen, langen Bögen stabil wie ein ICE seine Bahn. Langer Radstand, tiefer Schwerpunkt und die gelungene Fahrwerksabstimmung geben dem ungemein komfortabel untergebrachten Fahrer das Gefühl unbedingter Stabilität. Dazu muss nur einfach im vom Lenker aus bedienbaren, elektronisch einstellbaren ESA-Fahrwerk der „Sport“-Modus gewählt werden, und ab geht die Post.

Die Yamaha aber immer im Schlepptau. Ihr Vierzylinder kann seine Abstammung von einem Sportmotor nicht leugnen, ist heiß auf Drehzahlen. Bekommt er die Sporen, gibt er kräftig Zunder. Das stabile Alu-Chassis, eine ellenlange Schwinge sowie die straff abgestimmten Feder Elemente haben mit der gebotenen Power wenig Mühe. Wenngleich der Pilot durch den kurzen, jedoch breiten Tank und die nicht optimal platzierten Rasten nicht den Komfort des BMW-Treibers genießt, so lässt es sich trefflich über gut ausgebaute Trassen glühen.

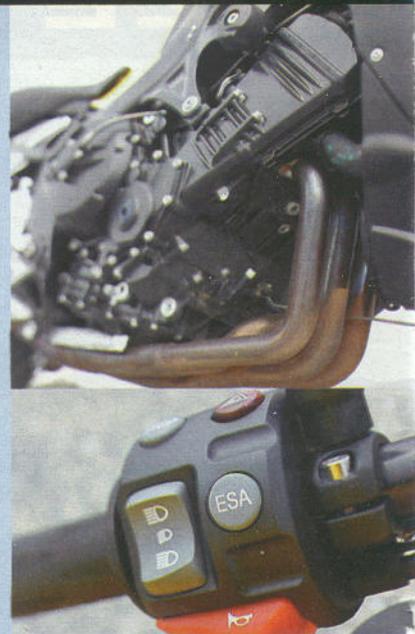
Wenig später freilich geht es im gestreckten Galopp eine verwinkelte Bergrennstrecke die Anhöhe hinauf. Der Belag so lala, die Kurven der helle Wahnsinn. Unbeirrbar pflügt die BMW dank Telelever und Lenkungsdämpfer selbst über pockennarbige Abschnitte. Angesichts ihres Gewichts und Radstands arbeitet sich die K 1200 R angemessen flott durch die trickreichen Kurven-

Druck im Kessel: Der BMW-Vierer hat Kraft in allen Lagen. Von sanft bis sportlich: ESA-Fahrwerk

BMW K 1200 R

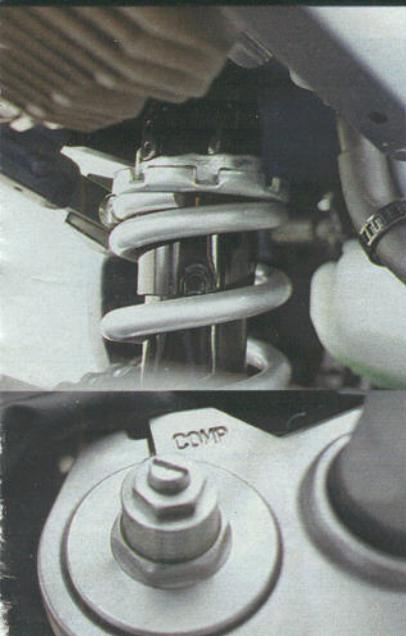
Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 79,0 x 59,0 mm, Hubraum 1157 cm³, 120,0 kW (163 PS) bei 10 250/min, 127 Nm bei 8250/min, Brückenrahmen aus Aluminium, Doppel-längslenker aus Aluminium, Zweigelenk-Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, Radstand 1580 mm, Federweg v/h 115/135 mm, Sitzhöhe 810 mm, Gewicht vollgetankt 247 kg, Tankinhalt 19,0 Liter, **Preis 13 300 Euro, Preis Testmotorrad* 15 858 Euro.** Top-Test: MOTORRAD 13/2005

*inkl. ABS/Teilintegralbremse (1050 Euro), elektronisch einstellbares Fahrwerk ESA (660 Euro), Bordcomputer (100 Euro), Windschild (165 Euro), Sporträder (195 Euro), Gepäckbrücke (105 Euro), weiße Blinkerläser (35 Euro), Heizgriffe (190 Euro) und Bordwerkzeug (58 Euro)





PHONIE



Simpel: Der Einstellung am etwas unsensibel agierenden Federbein wirkt billig, lässt die Federbasis aber einfach justieren. Zug- und Druckstufendämpfung sind nach Gabelholmen getrennt

Yamaha FZ1

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 77,0 x 53,6 mm, Hubraum 998 cm³, 110,3 kW (150 PS) bei 11000/min, 106 Nm bei 8000/min, Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, Radstand 1460 mm, Federweg v/h 130/130 mm, Sitzhöhe 800 mm, Gewicht vollgetankt 215 kg, Tankinhalt 18,0 Liter, Preis 9820 Euro. Top-Test: MOTORRAD 8/2006



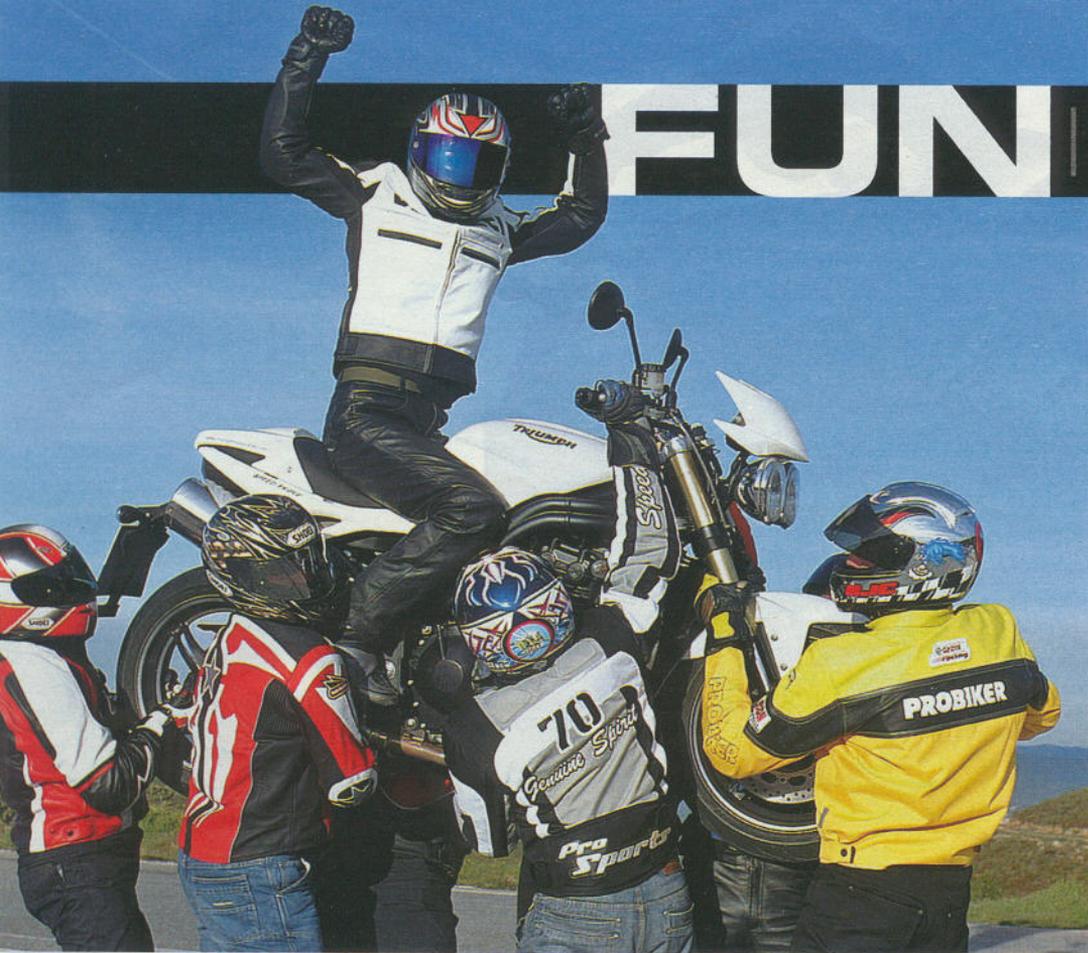
kombinationen und Kehren. Nicht mit quirliger Wendigkeit, aber in berechenbaren, wenn auch etwas weiteren Radien.

Die Yamaha wirkt beim Einlenken deutlich leichtfüßiger. Größere Schräglagen dagegen gelingen nur mit einem kräftigen Zug am Lenker. Und mehr noch als bei der BMW vereitelt der 190er-Hinterreifen in welligen Kurven Bestwerte in Sachen Neutralität. Weil Bodenwellen für ein spürbares Aufstellmoment sorgen. Der drehfreudige Vierzylinder entpuppt sich auf diesem Terrain ebenfalls als Spielverderber. Sein harter, teils verzögerter Leistungseintritt zerhackt in engen Kehren schnell die Ideallinie. Enttäuschend außerdem sein Antritt am Kurvenausgang aus niedrigen Drehzahlen. Echtes Temperament entwickelt er erst ab 6000/min.

Das Thema Lastwechsel ist zwar auch nicht die Stärke des BMW-Vierers. Doch wenn es gilt, Ross und Reiter aus dem Drehzahlkeller heraus die nächste Gerade entlangzukatapultieren, ist er da wie der Pfennig. Und wer im Eifer des Gefechts den Bremspunkt etwas optimistisch gewählt hat, kann sich auf das fulminant zapackende, allerdings etwas grob regelnde Teilintegral-ABS verlassen. Wobei die Freude darüber wird durch die unbefriedigende Feindosierung getrübt. Damit hadert vor allem derjenige, der im sportlichen Tatendrang etwas später, aber dafür in Schräglage weit in die Kurven hinein Bremsen will. Erst kommt gar nichts, dann packen die Stopper umso kerniger zu.

Freunde erstklassiger Verzögerung kommen bei der Yamaha voll auf ihre Kosten. Die Wirkung der aus der R1 entlehnten Vierkolbenzangen ist eine Wucht, ihre messerscharfe Dosierbarkeit fantastisch. Allzu heftig sollte man es trotz der straffen, fein ansprechenden Gabel in Kurven trotzdem nicht treiben. Denn sie neigt, hält der Asphalt kurze, harte Stöße parat, bisweilen zum Stempeln. So hilft alles Angasen auf den kurzen Geraden nichts: Die Vierzylinderpiloten treffen erst nach der ausgelassen über die Passstraße tobenden Zwei- und Dreizylindermeute am High Speed Club ein.

FUN|2|3|4



Sagen wir's mal so: Warme Hände, guter Wiederkaufswert und ordentlich Zuladung sind nett. Und Autofahrer freuen sich sogar noch über ganz andere Dinge. Doch Spaß auf dem Motorrad geht anders.

Le Castellet, 17 Uhr, High Speed Club, das Café am Eingang zur Rennstrecke. Die Twins und Triples knistern noch, als wir die Vierzylinder vor der Terrasse einparken. Die Truppe beachtet den Garçon mit den Grands Noirs auf dem Tablett kaum, echauffiert sich schon wieder, diskutiert so intensiv wie vor ein paar Tagen in Gerts Büro. Okay, die 1000-Punkte-Wertung steht. Aber welche macht abseits von Kosten und Alltagskriterien am meisten Spaß, bringt Motorrad fahren auf den Punkt? Denn wir alle wissen: Wer sich auf ein Naked Bike setzt, hat sich entschieden. Für Motorrad pur. Mit allen Risiken und Nebenwirkungen. Es geht eben um die



KURVEN LÜGEN NICHT.

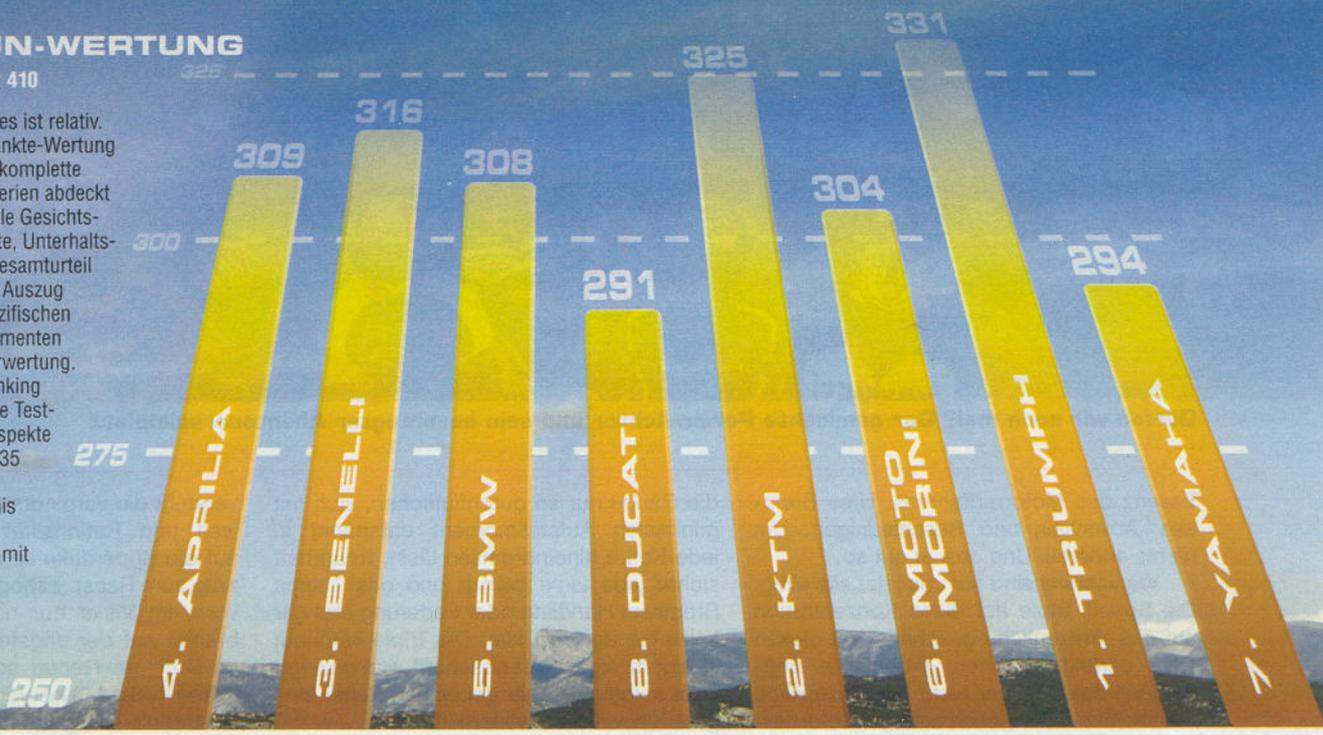
SPORTMAX
QUALIFIER

WAS WIRKLICH ZÄHLT

MOTORRAD - FUN-WERTUNG

Maximale Punktzahl: 410

Wie heißt es doch: Alles ist relativ. Während die 1000-Punkte-Wertung von MOTORRAD das komplette Spektrum der Testkriterien abdeckt und auch sehr rationale Gesichtspunkte wie Abgaswerte, Unterhaltskosten et cetera ins Gesamturteil einfließen, erlaubt ein Auszug aus den für einen spezifischen Einsatz relevanten Elementen eine emotionale Unterwertung. Um das Fahrspaß-Ranking zu erstellen, wählte die Test-Crew insgesamt 15 Aspekte (auf der Tabelle Seite 35 gelb unterlegt) aus. Übrigens: Das Ergebnis der Punktwertung deckt sich haargenau mit den subjektiven Eindrücken der Tester.



WER FÄHRT,
VERSTEHT.

www.dunlop-motorrad.de



Dürfen wir noch mal? Der gemischte Power-Achter und sein bevorzugter Abenteuerspielplatz

Essenz des Motorradfahrens. Ums Bremsen, Abwinkeln und Beschleunigen. Um nichts anderes. Und das ist gut so.

Wenigstens sind wir uns jetzt alle einig. Die Speed Triple hat diese Konzentration auf das Wesentliche geschafft, hat diesen Nerv perfekt getroffen. Wobei die Engländerin dafür so gar nicht auf wilde Hilde macht. Wenn der geschmeidige Motor fast vibrationsfrei nach jeder Ecke mit seinem typischen Sound vehement voranschleibt,

die Gänge nur so durchflutschen, sich mit minimalen Aufstellmoment entspannt in jede Kehre hineinbremsen lässt, traumhaft sicher jede Linie gelingt und das Thema Bremsen, Handling oder Federung erst gar keins ist, dann ist klar: Die Triple hat's auf ihre ganz eigene Art geschafft. Hat gezeigt, dass selbst im Lager der wilden Reiter eine gute Kinderstube weiterhilft.

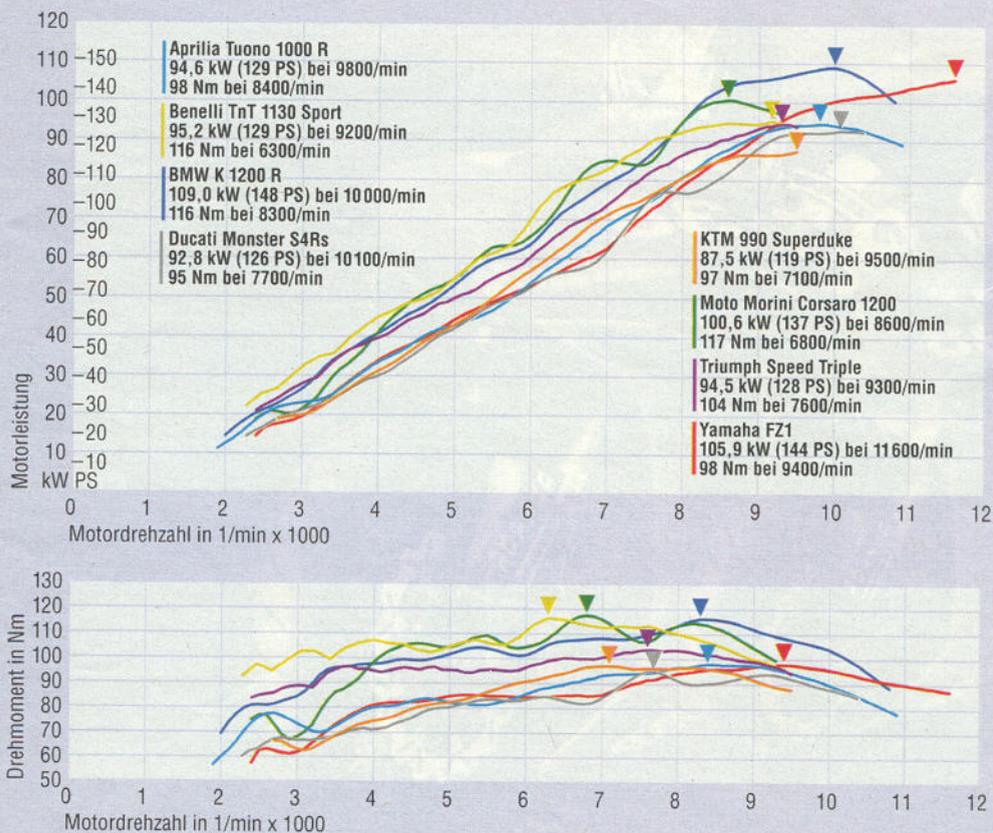
Wobei, Schmusekurs auf Passsträßchen? Die KTM ist da anderer Meinung,

versteht die Verbindung zwischen Gefühlswelt und Rationalität anders. Wer sich auf die Superduke schwingt, mutiert blitzartig zum Racer. Ellbogen hoch, Kopf nach vorn, im Visier nur noch die Kampflinie, bremst auf der engsten aller Innenspur im Drift an. Genau so hat man sich ein Power-Naked-Bike vorgestellt – bevor es die Benelli TnT gab.

Denn die potenziert das Erlebnis Motorrad. Der Dreizylinder ist schlicht und

LEISTUNGSMESSUNG¹

Klarer Fall, die BMW setzt mit 148 PS den Spitzenwert – obwohl der Bayerin damit nach wie vor 15 PS auf die versprochenen 163 PS fehlen. Knapp dahinter die Yamaha. Eindeutig zu erkennen ist bei der FZ1 allerdings, dass die Leistungsabgabe während des Anstiegs einfach gekappt wurde. Eine geänderte Motorabstimmung zugunsten von mehr Leistung unterhalb von 6000/min und ein homogenerer Verlauf im Spitzenbereich hätte dem R1-Derivat gut getan. Der gewaltige Antritt der Benelli zeigt sich nicht nur auf dem Prüfstand, sondern ist auch in der Praxis deutlich zu spüren, die Speed Triple präsentiert sich mit einem zwar unauffälligen, aber sehr linearen und praxisfreundlichen Band. Bei den Zweizylindern demonstriert die Moto Morini mit 137 PS und gewaltigem Drehmoment ihren Hubraumvorteil, während sich die Ducati und Aprilia – wie die Triumph, nur eine Lage tiefer – ebenfalls in Homogenität üben. Ganz untypisch bleibt die KTM. Das LC8-Aggregat hält sich in Sachen Leistung dezent zurück.



¹Leistung an der Kupplung. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach ECE, maximal mögliche Abweichung $\pm 5\%$

MOTORRAD - MESSUNGEN

einfach eine Wucht. Keiner drückt brachialer, keiner klingt infernalischer. Nicht nur Fans sind zutiefst beeindruckt – auch wenn sich die TnT mit schwergängiger Kupplung, knochiger Schaltung und etwas zu straffer Federung von der KTM noch distanzieren lässt. Und was für die Superduke schon zutrifft, gilt für die Benelli erst recht: Das Auge fährt mit. Auffälliger naked zu biken geht kaum.

Macht Motorrad fahren mit den restlichen fünf wirklich weniger Spaß? Wie sagt man: Es kommt darauf an. Weil das Führungstrio eben nur in der geschützten Reinkultur der Gebirgsstraßen als Vorreiter der gehobenen Spaßgesellschaft durchgeht. Wenn die Passsträßchen oder winkligen Landstraßen nicht direkt vor der Haustür liegen oder die Vernunft sich durch die Hintertür sozialer und finanzieller Aspekte heimlich hereinschleicht, definiert sich das Thema Fun plötzlich ganz neu. Insofern: Manchmal können auch warme Hände, guter Wiederverkaufswert und ordentlich Zuladung Spaß machen – selbst bei Naked Bikes. ■

	Aprilia	Benelli	BMW	Ducati	KTM	Moto Morini	Triumph	Yamaha
■ Fahrleistungen								
Höchstgeschwindigkeit* km/h	253	250	262	245	240	250	240	252
Beschleunigung								
0–100 km/h sek	3,4	3,0	3,0	3,4	3,4	3,5	3,4	3,6
0–140 km/h sek	5,3	4,9	4,9	5,3	5,2	5,4	5,4	5,4
0–200 km/h sek	10,3	9,4	9,0	10,2	10,1	10,4	10,3	10,3
Durchzug								
60–100 km/h sek	4,8	3,1	3,6	4,2	4,3	4,7	3,3	4,1
100–140 km/h sek	4,7	3,1	3,5	4,2	4,0	3,6	3,7	4,1
140–180 km/h sek	5,5	3,8	4,0	5,2	4,7	4,4	4,6	5,1
■ Tachometerabweichung								
Effektiv (Anzeige 50/100) km/h	48/95	45/93	48/96	46/95	48/96	–/91	47/95	48/97
■ Kraftstoffverbrauch								
Kraftstoffart**	S.	S.	S. P.	S.	S.	S.	N.	N.
bei 100/130 km/h Liter/100 km	6,1	7,3	6,1	6,2	6,6	6,9	6,3	6,8
Landstraße Liter/100 km	6,1	7,1	5,9	5,5	6,7	6,9	6,1	6,1
■ Theoretische Reichweite								
Landstraße km	295	225	322	245	224	246	295	295

*Herstellerangabe; ** S. = Super, S. P. = Super Plus, N. = Normal



Wehe, wenn sie losgelassen: Naked Bikes – kaum ein Motorrad-Konzept birgt ein größeres Suchtpotenzial

MOTORRAD - TESTERGEBNIS

1 BMW K 1200 R Vernunft macht das Rennen. Mal wieder. Sogar bei den unvernünftigen Naked Bikes. Es sei ihr gegönnt. Schließlich gehört Power satt genauso zu den Stärken der BMW wie ABS. Und mit warmen Händen sieht man doch gern über ein steifes Handling hinweg, oder?

2 TRIUMPH SPEED TRIPLE Triumph hat's geschafft. Mit der Speed Triple gelang den Briten ein großer Wurf. Verdammst nah dran an der driftenden Wollmilchsau. Ein Funbike, das den Namen verdient und trotzdem auch in der Pflicht eine blendende Figur abgibt. We are enthusiastic.

3 APRILIA TUONO 1000 R Allein das schicke Design überzeugt. Doch die Tuono setzt nicht nur auf bella figura, sondern überstrahlt die etwas zu weit nach hinten gerückte Sitzposition und zu lange Übersetzung mit Tiptopp-Verarbeitung, drehfreudigem Motor und gelungenem Fahrwerk.

4 YAMAHA FZ1 Ist „guter Durchschnitt“ für eine Neukonstruktion überhaupt ein Lob? Die FZ1 vergibt die Chance der späten Geburt durch einen antrittsschwachen Motor und ein eigenwilliges Lenkverhalten. Da retten auch die bullige Optik und der attraktive Preis nur noch wenig.

5 KTM 990 SUPERDUKE Platz fünf, na und? Die KTM begeistert all jene, die wissen, worauf es ankommt. Auf Anbremsen, Abwinkeln und Beschleunigen nämlich. Und genau das tut sie. Exzellent und mit durchaus kultivierten Manieren. Die Bestnote fürs Bravsein überlässt sie anderen – neidlos.

6 MOTO MORINI CORSARO 1200 Na, wer sagt's denn? Der dicke Hammer fügt sich auf Antrieb nahtlos in die Reihe der Extremisten ein. Begeistert vor allem durch seinen fulminanten Motor, der aus tiefsten Drehzahlen anschiebt – und mit anderem Steuergerät hoffentlich künftig besser anspringt.

7 BENELLI TnT 1130 SPORT Wenn's um das Thema Spaß geht, kennt die TnT kaum Konkurrenz. Der bärenstarke Dreizylinder mit dem grandiosen Sound verkörpert die Sinnlichkeit der Technik. Entscheidende Punkte verliert die Benelli allerdings im Kapitel Kosten/Umwelt.

8 DUCATI MONSTER S4Rs Was der Duc trotz edler Anbauteile fehlt, ist Homogenität. Die Sitzposition ist sehr passiv, die Öhlns-Federung für forschen Speed zu weich abgestimmt, die Reifen sind keine gute Wahl. Schade, denn der Testastretta-V2 hätte im passenden Umfeld das Zeug zu mehr.

		Maximale Punktzahl	Aprilia	Benelli	BMW	Ducati	KTM	Moto Morini	Triumph	Yamaha
MOTOR	Topspeed	30	23	23	25	22	21	23	21	23
	Beschleunigung	30	22	26	26	23	23	21	22	21
	Durchzug	30	20	29	28	23	24	23	27	23
	Ansprech-/Lastwechselverhalten	20	13	10	9	12	12	10	16	8
	Leistungsentfaltung	30	21	26	25	24	26	23	25	20
	Starten	10	8	5	9	6	9	3	7	9
	Kupplung	10	7	7	8	5	9	7	8	7
	Schaltung	20	13	12	9	13	15	15	15	13
	Getriebeabstufung	10	7	7	9	8	8	8	8	6
	Gesamtübersetzung	10	5	8	10	6	9	8	9	7
	Summe	200	139	153	158	142	156	141	158	137
FAHRWERK	Handlichkeit	30	23	22	18	21	24	23	25	23
	Stabilität in Kurven	40	32	33	29	29	32	30	33	29
	Lenkpräzision	30	24	24	21	21	24	22	25	21
	Geradauslaufstabilität	30	25	26	28	25	21	24	20	23
	Fahrwerksabstimmung solo	40	33	27	35	28	33	32	31	26
	Fahrverhalten mit Sozius	30	20	21	26	18	19	21	22	18
	Summe	200	157	153	157	142	153	152	156	140
SICHERHEIT	Bremsdosierung	30	26	22	16	23	28	24	25	26
	Verzögerung/Betätigungskraft	30	25	25	26	25	24	23	26	26
	Bremsen mit Sozius/Fading	10	8	8	9	8	7	8	8	7
	ABS/Verbundbremse	30	0	0	21	0	0	0	0	0
	Schräglagenfreiheit	20	20	19	18	18	19	18	18	16
	Bodenfreiheit	10	8	7	6	7	6	7	7	6
	Lenkerschlagen/Shimmy	20	16	16	16	13	12	15	14	11
	Bremsstabilität	10	7	8	9	4	6	8	7	8
	Aufstellmoment beim Bremsen	10	8	7	7	5	6	7	8	8
	Fern-/Abblendlicht	20	16	13	12	12	13	15	12	14
	Sicht nach vorn/hinten	10	7	6	6	7	6	8	8	7
	Summe	200	141	131	146	122	127	133	133	129
ALLTAG	Ausstattung	30	16	16	24	16	15	15	17	18
	Wartungsfreundlichkeit	10	4	5	9	5	4	3	4	4
	Theoretische Reichweite	20	12	7	13	8	7	8	12	12
	Zuladung	20	9	7	13	9	7	3	7	11
	Handhabung	20	12	11	12	14	15	12	12	13
	Summe	100	53	46	71	52	48	41	52	58
KOMFORT	Sitzkomfort Fahrer	40	22	27	33	21	26	26	27	27
	Sitzkomfort Sozius	20	6	5	15	6	6	7	3	14
	Windschutz	20	4	3	8	4	2	0	3	0
	Laufruhe Motor/Antrieb	20	10	9	12	11	11	12	14	14
	Summe	100	42	44	68	42	45	45	47	55
EIGENSCHAFTSWERTUNG		800	532	527	600	500	529	512	546	519
KOSTEN/UMWELT	Garantie	30	20	15	17	15	15	15	15	15
	Verarbeitung	20	15	11	14	14	15	15	16	15
	Verbrauch (Landstraße)	30	13	8	13	16	10	9	14	14
	Inspektionskosten	30	22	17	28	11	13	18	25	24
	Unterhaltskosten	20	7	7	5	8	8	7	8	6
	Abgaswerte	30	26	14	26	27	24	27	25	28
	Preis-Leistungs-Verhältnis	40	18	13	14	12	16	15	18	20
	Summe	200	121	85	117	103	101	106	121	122
GESAMTWERTUNG		1000	653	612	717	603	630	618	667	641
PLATZIERUNG			3.	7.	1.	8.	5.	6.	2.	4.

VIEL MEHR als Spitzenleistung zählt auf der Landstraße satter Durchzug in allen Lagen. Den bieten vor allem die Dreizylinder und die BMW. Die KTM begeistert mit ihrem spritzig hochdrehenden, energisch anreißenden Twin. Enttäuschend sind dagegen die kräftigen Lastwechselreaktionen von Yamaha und BMW, ebenso das nicht mehr akzeptable, schlechte Startverhalten von TnT und Corsaro. Von Letzterer lässt man nach dem Druck auf den Anlasser am besten für 20 Sekunden die Finger.

KEINE TÄNZELT so quicklebendig durch die Kurvenkombinationen wie die Triumph Speed Triple, während die BMW ihren langen Radstand und das hohe Gewicht nicht leugnen kann. Wirklich gelungen dafür die Abstimmung des – aufpreispflichtigen – ESA-Fahrwerks.

EIN ERFREULICHES Kapitel durchweg ist das Thema Bremsen. Auch wenn die Morini-Stopper nicht ganz so kräftig zupacken und die Dosierbarkeit des BMW-ABS besser sein dürfte, ist das Niveau hoch. Mit leichten Vorteilen für die Yamaha und die toll dosierbaren KTM-Bremsen. Beide markieren allerdings auch den Schluss in Sachen Lenkerschlagen. Lediglich Aprilia und BMW haben einen Lenkungsdämpfer. Die Ölhlins-Gabel der Ducati taucht bereits beim ersten Anlegen der bissig zupackenden Bremse weit ein.

FÜR DIE DURSTIGE Benelli und die KTM mit ihrem kleinen Tank sollten Spritstationen nicht weit sein. Der Kardanantrieb der BMW reduziert den Wartungsaufwand, dazu taugt sie dank der höchsten Zuladung auch für den Trip zu zweit.

DAS ÜPPIGE Platzangebot und der optionale Windschutz schaffen dem BMW-Fahrer ein fast schon lauschiges Plätzchen. Bemerkenswert: Der kultivierte Triumph-Dreizylinder erreicht bezüglich Laufruhe das Niveau des Yamaha-Vierzylinders.

FÜR DIE TUONO gewährt Aprilia seit kurzem eine Garantie von 48 Monaten oder 50 000 Kilometern. Negativ schlagen die Unterhaltskosten der BMW durch die breiten Reifen zu Buche. Was sie durch günstige Inspektionskosten wettmacht. Während bei der Ducati der hohe Grundpreis schmerzt, strapaziert die trinkfreudige Benelli bei jedem Tankstopp das Budget.