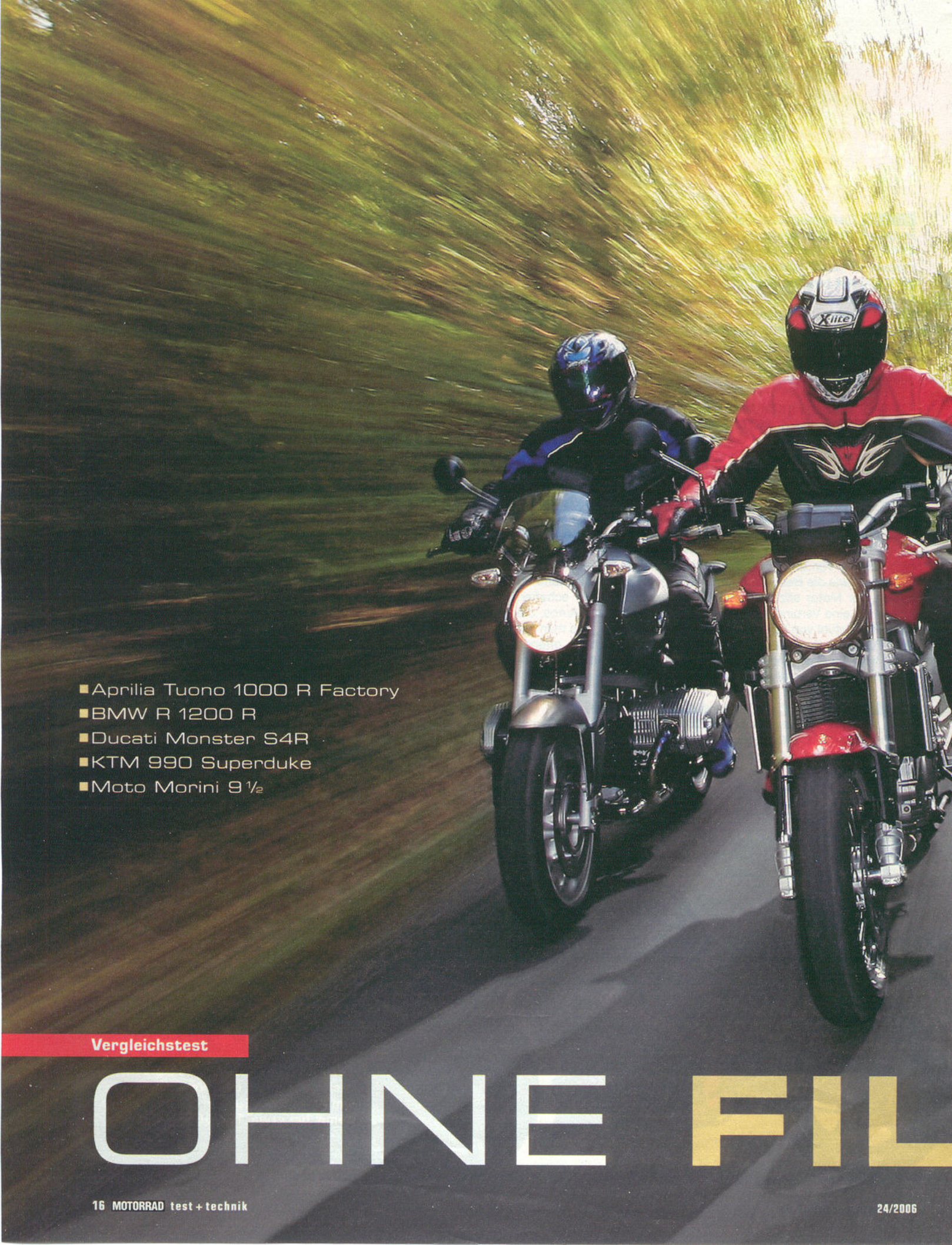


- 
- Aprilia Tuono 1000 R Factory
■ BMW R 1200 R
■ Ducati Monster S4R
■ KTM 990 Superduke
■ Moto Morini 9 1/2

Vergleichstest

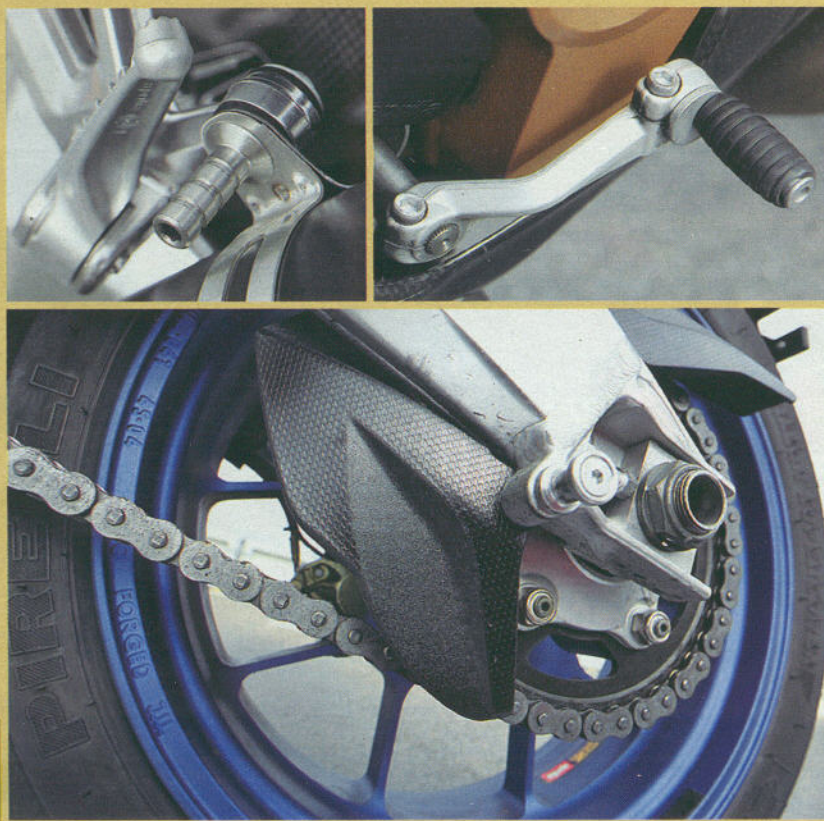
OHNE FILM



TER

Wie man den reinen, puren Fahrergenuss auf der Landstraße am intensivsten erlebt, darüber herrscht bei den europäischen Herstellern weitgehend Einigkeit: aufrecht, unverkleidet, mit ausgebreiteten Armen. Und mit zwei Zylindern. Die Auswahl an Konzepten ist groß. Wer bietet was?

Bei aller Sportlichkeit bietet die Tuono auch praktische Dinge wie Gepäckhaken (unten links). Oder feine Details wie die per Exzenter einstellbaren Fußhebel (unten rechts). Der Karbon-Abweiser soll verhindern, dass man bei einem Sturz in die Klauen des Kettenblattes gerät. Er ist wie die Aufnahme-Rollen für den Heckständer Erbgut ihrer Abstammung von der Superbike-Schwester Mille



APRILIA
Tuono 1000 R Factory





BMW
R 1200 R



**Mir san mir: BMW hält dem mehrteiligen Blinkerschalter die Treue (oben). Dafür hat die R 1200 R als Einzige ein Handrad zum Einstellen der Feder-
vorspannung (unten). Kein wirklicher Ram-Air-Effekt, versorgt die Airbox
aber mit kühler Ansaugluft: Ansaugschnorchel unter dem Tank (rechts)**



Von Andreas Bildl; Fotos: fact (2), Künstele

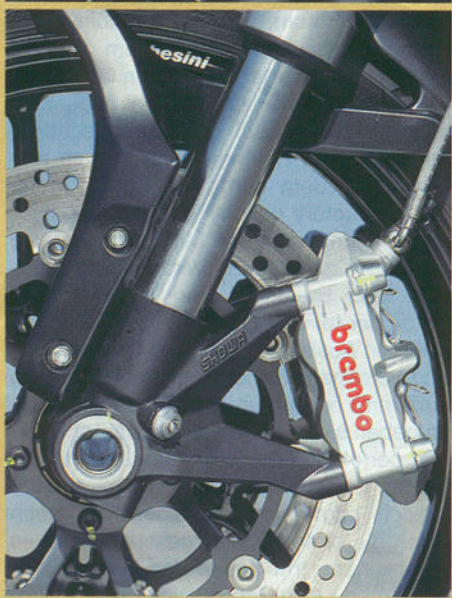
Eigentlich erstaunlich. Normalerweise ist keine Nische so klein, dass die japanischen Hersteller nicht ein passendes Modell hineinschieben. Nur die Spezies der zweizylindrigen Landstraßenbrenner, unverkleidet, ein wenig puristisch und mit einem Schuss Raffinesse, eben für Auge und Herz, die haben Nippons Söhne kampfflos den europäischen Manufakturen überlassen. Die nutzen diese Gelegenheit weidlich und haben für so ziemlich jeden Geschmack etwas im Programm. Von sportlich bis kommod, von fetzig und exotisch bis bodenständig. Ein herrlicher Facettenreichtum, der sich prächtig bei einer Herbstausfahrt an einem milden, sonnigen Oktobertag auskosten lässt.

Wer sportliche Ambitionen hegt, sich nicht nur dem Rausch der Farben, sondern vor allem dem Rhythmus der Kurven hingeben will, dem dürfte die Aprilia Tuono 1000 R Factory geschliffen kommen. Ihrer Abstammung von der Mille verdankt sie neben der gediegenen Verarbeitung Fahrwerk und Bremsen. Und natürlich den Motor, der für den Einsatz in der Tuono mit größeren Auslassventilen und neuem Mapping versehen wurde. Aber sie erbt auch verdammt hoch montierte Rasten. Immerhin geben sie aufgrund ausgeprägter Riffelung perfekten Halt. In Verbindung mit der flachen Lenkstange ergibt das eine nicht wirklich harmonische Sitzposition. Doch liegen die ersten flott abgespulten Kurven hinter einem, tritt das in den Hintergrund. Weil man inzwischen voll damit beschäftigt ist zu genießen, was die Tuono fahrwerksseitig im Repertoire hat. Rattenscharfes Einlenken beispielsweise. Enorm leichtfüßig klappt die Italienerin in Schräglage und lässt sich ebenso leicht auf Kurs halten. So flutschen Kurven fast von selbst. In puncto Handlichkeit macht der Aprilia in diesem Feld niemand etwas vor.

Außerdem zieht die Tuono ihre Bögen wie mit dem Zirkel geschlagen, liegt satt und überaus stabil. Enge Ecken, schnelle Radien, die Tausender knallt mit unglaublicher Präzision hindurch. Da schlagen die Sportler-Gene der Mille voll durch. Das gilt allerdings auch bei der Fahrwerksabstimmung. Neben Karbon-Verkleidungsteilen und OZ-Schmiederädern adeln edle Öhlins-Federelemente die Tuono zur „Factory“. Die Schweden-Dämpfer – allen voran die Gabel – saugen zwar förmlich jede noch so kleine Asphalttrunzel in sich auf und bieten einen weiten Einstellbereich. Aber speziell das Federbein ist ziemlich straff abgestimmt und reicht selbst mit weit geöffneten Druckstufe harte Kanten ziemlich deutlich an den Fahrerhintern weiter.

Alles vergeben und vergessen, auch die schwergängige Kupplung und das harzige Getriebe, sobald sich Kurve an Kurve reiht und die Tuono flink wie ein Wiesel über den Asphalt tänzelt. Befeuert von einem Motor,

Die Höhenverstellung der Schubstrebe und der Einstellring der Zugstufe liegen fast unerreichbar in den Tiefen der Schwinge (unten links). Die beinahe digital zupackende Bremse und die viel zu weiche Gabel harmonisieren nicht miteinander (ganz unten links). An einen Skistiefel erinnert die Schnalle zur Arretierung des Tanks, Tradition bei den Monstern



DUCATI Monster S4R

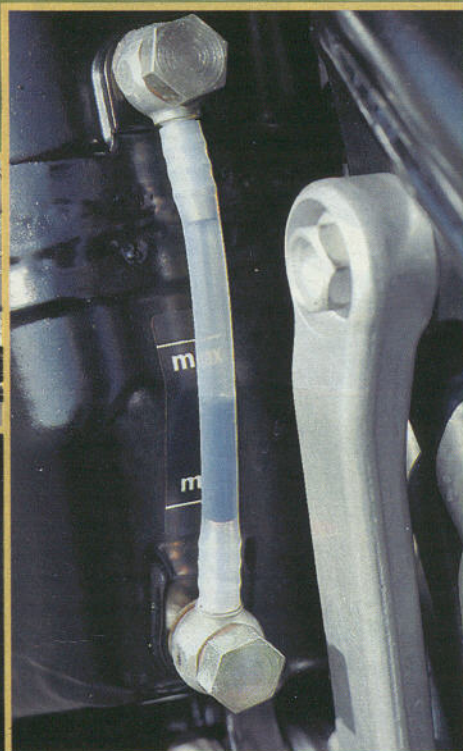




KTM 990 Super Duke



610.03.497.000	Fork			Shock		
Setting	Fork		Spring preload (turns)	Shock		Spring Preload (mm)
	Compression	Rebound		Compression	Rebound	
Comfort	20	20	5	25	2.5	22
Basic setting	15	15	4	20	2	17
Sport (or > 90kg)	10	10	3	10	2	10
Max. payload	15	15	8	10	1.5	5



Hinter dem Bugspoiler verbirgt sich die Batterie und ein Teil der Elektrik (ganz oben links). Netter Service: Fahrwerkeinstellungen für verschiedene Einsatzzwecke unter der Sitzbank (oben links). Sehr praktisch: Schaugrohr zur Ölkontrolle am Öltank der Trockensumpf-Schmierung (rechts)



der seine Abstammung von einem Sportler ebenfalls nicht leugnen kann. Gierig auf Drehzahlen, mit knackigem Antritt ab 7000/min und nicht minder kernigem Gebrüll. Der Wermutstropfen: In der ersten Hälfte des Drehzahlbandes, die für entspannt-flottes Vorankommen wichtig wäre, wirkt der 60-Grad-V2 auch wegen der langen Übersetzung ziemlich müde. Und lässt standesgemäßen Bums nach wie vor vermissen. Außerdem ist die harsche Gasannahme in engen Kehren nicht jedermanns Sache. Diesbezüglich könnte die gediegene Italienerin noch etwas Feinschliff vertragen. Zumal sie mit gemessenen 129 PS deutlich hinter ihrer angegebenen Spitzenleistung (139 PS) zurückbleibt.

Das Schielen nach maximaler PS-Ausbeute ist nun gar nicht das Ding der BMW R 1200 R. Lässiges Kurvenschwingen schon eher. Klar, hoher Lenker, breite Sitzbank, menschenwürdig positionierte Rasten – die BMW ist ein heißer Kandidat für Komfortsuchende. Der Telelever hobelt fast jede Bodenwelle glatt, und die Federelemente sind soft abgestimmt. Hinten eigentlich schon zu kommod, denn die weiche Feder muss beinahe vollständig vorgespannt werden. Der Boxer zerrt bereits ab 2000 Umdrehungen kraftvoll voran, geht außerdem angenehm weich ans Gas. Schaltfaules Cruisen ist folglich kein Problem. Eben typisch BMW, komfortabel, entspannt, gemütlich. Schublade zu, fertig.

Eben nicht. Denn die BMW kann auch richtig zügig. Trotz der etwas betulichen Sitzhaltung. Die vollgetankt immerhin 232 Kilogramm schwere Bayerin schwingt nämlich überraschend lässig durch Kurven und benötigt nur für größere Schräglagen etwas mehr Nachdruck. Wohl sorgen Stolperfallen im Asphalt beim gestreckten Galopp mangels Druckstufendämpfung für ordentlich Bewegung im Gebäck. Und bei engagiert angegangenen Schräglagenwechseln versinken Rückmeldung sowie Lenkpräzision vollends in der schwammweichen Fahrwerksabstimmung. Dennoch lässt sich die BMW unglaublich einfach und stressfrei flott bewegen. Dazu facht der Boxer ab 5000/min das Feuer im Kesselraum noch mal ordentlich an und kurbelt mit enormem Elan hinauf bis 7900/min, wo ihn der Begrenzer stoppt. Da arbeitet man sich zügig durch die einzelnen Gangstufen. Zumal sich die Zahnradpaare erfreulich leicht sortieren lassen.

Souverän auch, was die ABS-bewehrten Teilintegral-Stopper leisten. Allerdings ist ihre Feindosierung noch immer nicht der Weisheit letzter Schluss. Erst nach einem relativ langen, teigigen Hebelweg packen die Vierkolbenzangen zu. Dann aber richtig.

Fast schon brutal gehen die Radialzangen der Ducati Monster S4R zu Werke. Wuchtig wie der Prankenhieb eines Grizzly langen die Brembos hin – und das blitzartig bereits bei der kleinsten Berührung des Bremshebels. Auf der Rennstrecke

mit Sicherheit der Hammer. Im Alltagsbetrieb jedoch fast zu viel des Guten, für die labberig abgestimmte Gabel sowieso. Die taucht unter der Wucht der Bremswirkung ganz tief ab. Langt man in Schräglage im Schreck etwas zu heftig hin, stellt sich die Fuhre vehement auf. Selbst eine komplett geschlossene Druckstufe bringt kaum nennenswerte Linderung, verschlechtert indes das nur durchschnittliche Ansprechverhalten der Showa-Gabel, die in

Kurven auf Bodenwellen zum Wegtrampeln neigt. Immerhin etwas straffer agiert das Federbein, doch wirklich knackige Stabilität und Präzision beim Räubern über undulierte Straßenbeläge sind so nicht drin.

Schade, denn die Gitterrohr-Fahrwerke der Bologneser sind ja für ihre Steifigkeit und Präzision bekannt. Und Handling, Einlenkverhalten sowie Aufstellmoment der mit leichten Schmiederädern und Michelin Pilot Power bestückten S4R gehen durch-

aus in Ordnung. Vor allem aber sitzt in dem herrlich feuerrot lackierten Chassis ein echter Knaller von Motor.

Ein begnadetes Superbike-Triebwerk, dieser Testastretta-Twin. Gut, unter 3000/min braucht er ein sensibles Händchen, darüber hängt er knackig am Gas, läuft seidig und sahnig und dreht wie eine Furie. Bei 7000/min ist es, als gieße man Öl ins Feuer. Die Tonlage wechselt in ein furioses Crescendo, der Twin stürmt wie entfesselt davon, begleitet von wollüstigem Röhren. Das breite Drehzahlband, diese Drehfreude – geil. Obwohl die schwergängige Kuppelung ein Rückfall in die frühen 90er Jahre ist, als die schauerlich rasselnden Trockenkupplungen der ersten 916 mit Catcher-Griff gebändigt werden wollten. Ansonsten ist die S4R in bester Familientradition eine waschechte Monster. Was für die saubere Verarbeitung ebenso gilt wie für die lang gestreckte, durch den niedrigen, nach unten gekröpften Lenker etwas eigenwillig anmutende Sitzposition.

Eigenwillig? Trifft noch mehr auf die KTM 990 Super Duke zu. Zumindest auf das kantige Design. Die Sitzposition ist dagegen – bis auf die überharte Sitzbank – einfach genial. Natürlich sitzt man in luftiger Höhe. Aber schön dicht am klasse gekröpften Lenker, der in optimaler Höhe und Entfernung auf die Fahrerhände wartet. Und die Rasten sind angenehm tief und weit hinten montiert. Keine bettet ihren Dompteur so aggressiv. Wo bitte geht's zur nächsten Kurve? Die Super Duke will brennen. Vielleicht nicht ganz so quirlig wie die Tuono, gleichwohl enorm handlich.

Das Federbein ist voll einstellbar, doch zu weich abgestimmt (oben links). Sparmaßnahmen: simple Bremspumpe, wie sie bereits zu Beginn der Neunziger zum Einsatz kam, und nicht einstellbare Gabel (rechts). Eindrucks-voll dagegen die mächtige Dreifachklemmung der unteren Gabelbrücke



MOTO MORINI
9 $\frac{1}{2}$



APRILIA TUONO 1000 R FACTORY



■ **Motor:** wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-60-Grad-V-Motor, zwei Ausgleichswellen, je zwei oben liegende, zahnrad-/kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Trockensumpfschmierung, Einspritzung, Ø 57 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 500 W, Batterie 12 V/10 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaukupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Bohrung x Hub 97,0 x 67,5 mm
Hubraum 998 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,8:1

Nennleistung 102,0 kW (139 PS) bei 9500/min
Max. Drehmoment 107 Nm bei 8500/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
Euro 3 CO 1,320 / HC 0,180 / NO_x 0,063

■ **Fahrwerk:** Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Zweikolben-Festsattel.
Alu-Schmiederräder 3,50 x 17; 6,00 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Pirelli Super Corsa Pro

■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1410 mm, Lenkkopfwinkel 65,0 Grad, Nachlauf 104 mm, Federweg v/h 120/133 mm, Sitzhöhe* 840 mm, Gewicht vollgetankt* 206 kg, Zuladung* 194 kg, Tankinhalt/Reserve 18,0/4,0 Liter.

Garantie vier Jahre
Service-Intervalle alle 10 000 km
Preis inklusive Nebenkosten 13 259 Euro

BMW R 1200 R



■ **Motor:** luft-/ölgeköhlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, eine Ausgleichswelle, je eine hoch liegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Stoßstangen, Kipphebel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 47 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 600 W, Batterie 12 V/14 Ah, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, Kardan, Bohrung x Hub 101,0 x 73,0 mm
Hubraum 1170 cm³
Verdichtungsverhältnis 12,0:1

Nennleistung 80,0 kW (109 PS) bei 7500/min
Max. Drehmoment 115 Nm bei 6000/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
Euro 3 CO 0,455 / HC 0,135 / NO_x 0,027

■ **Fahrwerk:** Tragender Motor-Getriebe-Verbund, längslenkergeführte Telegabel, Ø 35 mm, Zweigelenk-Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 265 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Teilintegral-Bremssystem mit ABS.
Alu-Gussräder 3,50 x 17; 5,50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Continental Road Attack, vorn „Z“, hinten „C“

■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1495 mm, Lenkkopfwinkel 62,9 Grad, Nachlauf 119 mm, Federweg v/h 120/140 mm, Sitzhöhe* 820 mm, Gewicht vollgetankt* 232 kg, Zuladung* 218 kg, Tankinhalt/Reserve 18,0/3,0 Liter.

Gewährleistung zwei Jahre
Mobilitätsgarantie ein Jahr
Service-Intervalle alle 10 000 km
Preis 11 200 Euro
Preis Testmotorrad** 12 640 Euro
Nebenkosten 262 Euro

DUCATI MONSTER S4R



■ **Motor:** wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je zwei oben liegende, zahnriemengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, desmodromisch betätigt, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 50 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 520 W, Batterie 12 V/10 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Bohrung x Hub 100,0 x 63,5 mm
Hubraum 997 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,4:1

Nennleistung 89,0 kW (121 PS) bei 9500/min
Max. Drehmoment 104 Nm bei 7500/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
Euro 3 CO 1,215 / HC 0,182 / NO_x 0,007

■ **Fahrwerk:** Gitterrohrrahmen aus Stahl, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm, Zweikolben-Festsattel.
Alu-Gussräder 3,50 x 17; 5,50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Michelin Pilot Power

■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 66,0 Grad, Nachlauf 94 mm, Federweg v/h 130/148 mm, Sitzhöhe* 820 mm, Gewicht vollgetankt* 206 kg, Zuladung* 184 kg, Tankinhalt/Reserve 15,0/3,5 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 12 000 km
Farben Silber/Rot, Rot
Preis 11 995 Euro
Nebenkosten 250 Euro

KTM 990 SUPER DUKE



■ **Motor:** wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-75-Grad-V-Motor, Kurbelwelle quer liegend, je zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile, Tassenstößel, Trockensumpfschmierung, Einspritzung, Ø 48 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 450 W, Batterie 12 V/11 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaukupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Bohrung x Hub 101,0 x 62,4 mm
Hubraum 1000 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,5:1

Nennleistung 88,0 kW (120 PS) bei 9000/min
Max. Drehmoment 100 Nm bei 7000/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
Euro 3 CO 0,996 / HC 0,140 / NO_x 0,120

■ **Fahrwerk:** Gitterrohrrahmen aus Stahl, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Ø 48 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Einkolben-Schwimmsattel.
Alu-Gussräder 3,50 x 17; 5,50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Pirelli Diablo

■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1438 mm, Lenkkopfwinkel 66,5 Grad, Nachlauf 103 mm, Federweg v/h 135/160 mm, Sitzhöhe* 850 mm, Gewicht vollgetankt* 199 kg, Zuladung* 181 kg, Tankinhalt 15,0 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 7500 km
Farben Orange, Schwarz, Titanium
Preis 11 998 Euro
Nebenkosten zirka 248 Euro

MOTO MORINI 9½



■ **Motor:** wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-87-Grad-V-Motor, je zwei oben liegende, zahnrad-/kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Einspritzung, Ø 54 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 460 W, Batterie 12 V/14 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaukupplung, Sechsganggetriebe, Kette, Bohrung x Hub 107,0 x 66,0 mm
Hubraum 1187 cm³
Verdichtungsverhältnis 12,5:1

Nennleistung 86,0 kW (117 PS) bei 8500/min
Max. Drehmoment 102 Nm bei 6500/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
Euro 3 CO 0,758 / HC 0,166 / NO_x 0,044

■ **Fahrwerk:** Gitterrohrrahmen aus Stahl, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Ø 50 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Federbein, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Zweikolben-Festsattel.
Speichenräder mit Stahlfelgen 3,50 x 17; 5,50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Pirelli Phantom Sportscomp

■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1470 mm, Lenkkopfwinkel 65,5 Grad, Nachlauf 100 mm, Federweg v/h 150/150 mm, Sitzhöhe* 815 mm, Gewicht vollgetankt* 222 kg, Zuladung* 173 kg, Tankinhalt/Reserve 20,8/3,0 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 10 000 km
Farben Rot, Schwarz
Preis 11 395 Euro
Nebenkosten 250 Euro

*MOTORRAD-Messungen; **inklusive ABS (1050 Euro), Heizgriffe (190 Euro), Blinkergläser weiß (35 Euro), Windschild (165 Euro)

Gierig lässt sich das kantige Gerät um die Ecken treiben. Führt beim Raubzug über verschlungene Trassen piekfein abgestimmte Federelemente ins Feld. Erdig-straft, ohne übertriebene Härte, mit glasklarer Rückmeldung von der Fahrbahn und erstklassig ausbalanciert. Lästige Kippligkeiten oder Aufstellen auf Bodenwellen hat sich die KTM Super Duke weitestgehend abgewöhnt. Da ist es eine Lust, nur so in die Kurven hineinzufetzen, bis zum Scheitel auf der Bremse und dann mit Schmackes wieder hinaus. Die konventionell verschraubten Vierkolbenbremszangen packen kaum weniger brachial zu als die der Ducati, lassen sich aber ungleich feiner dosieren. Enorm hilfreich angesichts der latent vorhandenen Stoppie-Neigung der KTM.

Und es bremst nicht nur gewaltig, sondern marschiert auch zünftig voran. Weniger unter 5000/min, hier hält sich der 75-Grad-V2 noch etwas zurück, die ersten, allerdings recht durstigen Super Duke waren da spritziger. Darüber geht die Post ab, schnalzt die 990er vehement vorwärts. Sie münzt die praxisgerecht kurze Übersetzung und das niedrigste Gewicht im Feld in enormen Vorwärtsdrang und ansehnliche Wheelies um. Der Über-Herzog ist bezüglich Fahrspaß ganz vorne mit dabei. Nur sollte man schon der Kette zuliebe speziell in den großen Gängen den Bereich unter 3000/min großräumig umgehen. Trotz der feinen Gasannahme.

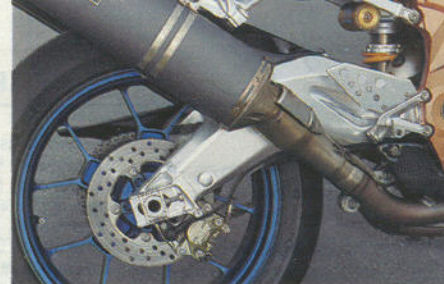
Funbike, komfortabler Roadster, Sportler im Straßen-Dress – alles bei den zweizylindrigen Naked Bikes vorhanden. Wo reiht sich da die neue Moto Morini 9½ ein? Die stilvollen Speichenräder, der hochgezogene Auspuff, dazu der hohe, enorm breite Lenker in Kombination mit leger angebrachten Rasten und tiefer Sitzmulde weisen in Richtung Scrambler. Gemacht für das gemütliche Wandern über die Lande. Die zierliche Maschine wirkt filigran und leicht. Was die Waage nicht bestätigt. 222 Kilogramm vollgetankt, nur die BMW

wiegt noch mehr. Stahlschwinge und -felgen fordern ihren Tribut. Außerdem zeugen Details wie die nicht einstellbare Gabel vom Bestreben, die Kosten niedrig zu halten. Die Wertigkeit der Morini-Schwester Corsaro erreicht die 9½ nicht. Immerhin trägt sie den gleichen kurzhubigen 1200er. Wenn auch ohne Anti-Hopping-Kupplung. Dafür mit engeren Ansaugwegen, geänderten Steuerzeiten sowie passendem Mapping auf geringere Spitzenleistung und noch mehr Durchzug getrimmt.

Aber jede Ausfahrt beginnt mit dem Starten. Da hatten die ersten Morini noch so ihre Probleme. Die sind nun so gut wie ausgemerzt. Schwer ächzend zieht der Servo-Anlasser zwei-, dreimal die Kurbelwelle durch, dann entfachen die Flammfronten zuverlässig das Feuer in den beiden Brennräumen. Nur gelegentliches Patschen oder Sprotzen kündigt anfangs noch von der Warmlaufphase. Dann grummelt der Morini-V-Zweizylinder satt und behaglich vor sich hin.

Der Pilot fühlt sich nicht minder wohl, denn hinter dem mordsbreiten Lenker thront es sich richtig lässig, allerdings ein wenig inaktiv. Manchmal hinderlich, weil die 9½ nicht nur gemütlich, sondern auch richtig flott ums Eck biegen kann. Dank der Lenkstange lässt sich die Morini mit wenig Kraftaufwand von einer Schräglage in die nächste schwenken. Die Bodenfreiheit ist enorm, und die Pirelli Phantom Sportscomp mit ihrem Retro-Profil spenden zeitgemäßen Grip. Also alles in Butter.

Zumindest solange die Asphaltdecke halbwegs glattgezogen ist. Dann passen Lenkpräzision, Neutralität und Stabilität durchaus. Ausgelutschte Fahrbahnen bringen die zu weich gedämpften Federelemente aus dem Tritt. Hinten muss die Feder fast vollständig vorgespannt werden. Und beim zackigen Ritt durch das Winkelwerk verwässert die hecklastige Gewichtsverteilung, die der aufrecht und weit hinten sitzende Fahrer noch verstärkt, die Zielgenauigkeit.



Aprilia: kunstvoll geschweißte und sehr steife und ebenso schöne Aluminium-Bananenschwinge



BMW: Die Kardan-Einarmschwinge stützt sich ohne Umlenkung über ein Zentralfederbein ab



Ducati: nicht minder kunstvoll geschwungene Gitterrohr-Einarmschwinge mit Umlenkung



KTM: Die Zweiarms-Alu-Schwinge stützt sich über ein direkt angelenktes PDS-Federbein ab



Morini: Die Stahlschwinge, ebenfalls ohne Umlenkung, trägt das Federbein am rechten Holm





Das Cockpit der Tuono stammt von der Mille und verfügt sogar über einen Schaltblitz



Etwas eigenwillig gestaltete Analog-Instrumente der BMW. Ebenfalls an Bord: eine Ganganzeige



Schlicht und klassisch präsentieren sich die zwei analogen Rundinstrumente der Monster



Tolle Ablesbarkeit des KTM-Cockpits bis hin zu den beschrifteten Drucktasten der LCD-Anzeige



Auch das enorm reichhaltig ausgestattete Morini-Cockpit lässt sich ausgezeichnet ablesen

DAS QUINTETT IM HANDLING-TEST

Beim Kurvenwetzen sind neben dem Zauberwort Handling noch weitere Kriterien entscheidend, um einen blitzsauberen Strich aufs Parkett zu legen. MOTORRAD machte sich mit Datarecording und flotten Schräglagen auf die Jagd im Pylonenwald. Wer wird Kurvenkönig?

Die Definition von Handlichkeit ist komplizierter, als man denkt. Denn was der Fahrer als leichtfüßiges Lenkverhalten spürt, ist nur die halbe Miete. Der Grund: Speziell bei rasch aufeinanderfolgenden Kurven müssen die Fahrzeugmassen von einer in die andere Schräglage gewuchtet werden; dabei federt das Motorrad so stark, dass bis 80 Prozent des Federwegs aufgebraucht werden. Dadurch verändern sich Lenkgeometrie (Lenkkopfwinkel, Nachlauf) und Schwerpunkthöhe dramatisch. Um die Federbewegungen in Grenzen zu halten und das Motorrad zu stabilisieren, helfen möglichst harte Federn und eine in Zug- und Druckstufe starke hydraulische Dämpfung. Was wiederum den Fahrkomfort schmälert. Also suchen die Konstrukteure nach dem besten Kompromiss aus Kurvenstabilität und Fahrkomfort. Die gelungenste Antwort auf dieses knifflige Problem haben Aprilia und KTM. Bei beiden Maschinen ist die Balance, also das Federverhalten von Gabel vorn zu Federbein hinten, sehr homogen, mit reichlich Dämpfungskraft liegen sie stabil und bieten exakte Rückmeldung. Was sich objektiv in den besten Rundenzeiten und den höchsten gemessenen Kurvengeschwindigkeiten zeigt. Die subjektive Wertung: Beide Fahrer hängen nach Testende noch ein halbes Stündchen dran und fahren aus schierer Lust beide Tanks staubtrocken.

Ducati indes verspielt bei der Monster einen Großteil des Potenzials durch die viel zu weichen Gabelfedern, die im Verbund mit der schwer dosierbaren Vorderradbremse das Einlenken auf der Bremse zum Drahtseilakt werden lassen. Absolute Sahne dagegen: der bumsstarke, seidenweiche Vierventil-Desmo-Motor, der die Ducati prächtig aus den Ecken reißt. Bei der komfortablen BMW fehlt es grundsätzlich an Dämpfungskraft der Druckstufe und Federhärte, um die 232 Kilogramm beim rasanten Flic-Flac unter Kontrolle zu halten. Das Ergebnis: Die R 1200 schaukelt sich auf, verliert dadurch an Lenkpräzision, trampelt zudem in der welligen Kreisbahn aus der Spur und zieht in zackigen Schräglagen mit dem Zylinderkopf fette, weiße Aluminiumstriche auf den Asphalt. Bei der Moto Morini neigt das Heck beim harten Beschleunigen in Schräglage zum Pumpen und treibt die Maschine von der Ideallinie. Der Grund: 47 Pro-

Der 1260 Meter lange Handlingkurs ist in vielen Streckenpassagen der anspruchsvollen und kurvenreichen MOTORRAD-Landstraßen-Testrunde nachempfunden



zent vorn zu 53 Prozent hinten beträgt die Gewichtsverteilung, was im Zusammenhang mit der aufrechten Fahrerposition zu viel Last auf das Hinterrad bringt. Beim Bremsen (Streckenpunkt 2) allerdings wirkt sich das positiv aus, die Morini hebt erst spät mit dem Hinterrad ab und glänzt daher mit der besten Verzögerung. Hier muss die KTM trotz der messerscharf dosierbaren Brembo-Bremse Federn lassen: Der kurze Radstand und die vorderradorientierte Sitzposition haben ihren Preis.

wk



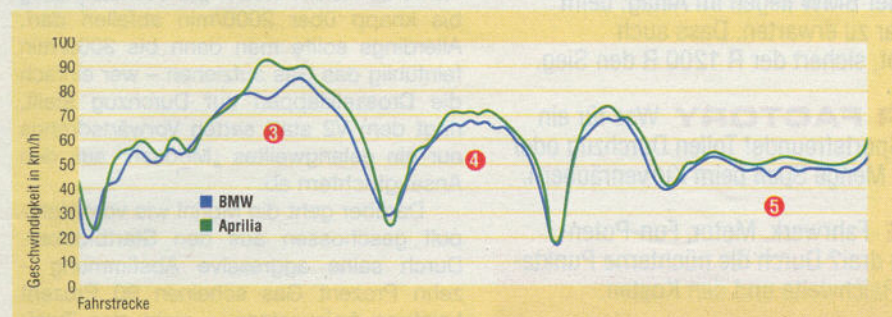


Welches der Naked Bikes ist der Chef im Kurvenlabyrinth? Diese Frage wurde auf Landstraßen und dem MOTORRAD-Parcours beantwortet: Aprilia Tuono, dicht gefolgt von KTM 990 Super Duke

RUNDENZEITEN UND GESCHWINDIGKEITEN

	Sektion 1 Topsspeed	Sektion 2 Vollbremsung	Sektion 3 Schnelle Wechselkurven	Sektion 4 Enger Slalom	Sektion 5 Kreisbahn Ø 46 m	Rundenzeiten	Durchschnitts- geschwindigkeit
APRILIA	108 km/h	8,2 m/s ²	83 km/h	70 km/h	52 km/h	1.21,2 min	55,9 km/h
BMW	108 km/h	7,9 m/s ²	79 km/h	66 km/h	48 km/h	1.26,7 min	52,3 km/h
DUCATI	111 km/h	7,9 m/s ²	82 km/h	69 km/h	50 km/h	1.22,4 min	55,0 km/h
KTM	108 km/h	7,7 m/s ²	85 km/h	71 km/h	51 km/h	1.21,4 min	55,7 km/h
MOTO MORINI	109 km/h	8,3 m/s ²	78 km/h	65 km/h	49 km/h	1.24,5 min	53,6 km/h

Klare Sache: Aprilia und KTM profitieren von der supersportlichen Abstimmung der hochwertigen Feder-elemente und liegen bei allen Messungen in Wechselkurven und in der Kreisbahn vorn. Nur beim harten Anbremsen hat die hecklastige Moto Morini die Nase vorn, während die zu komfortabel abgestimmte BMW R 1200 R in keiner Streckenpassage eine Chance hat.



Die Schnellste und die Langsamste im Vergleich: Die Aprilia liegt stabiler und fährt präziser, ist daher praktisch immer schneller als die komfortable, aber indifferent liegende BMW. Ein Resultat, das bei der rasanten Landstraßenfahrt seine Bestätigung findet.



Rücklicht in Klarglas-Optik und Abdeckung für den Soziussitz bei der Aprilia



Unverkennbar BMW: R 1200 R Heck mit sanft nach unten geschwungenem Rücklicht



Seit Beginn der Monster-Baureihe bildet eine Verlängerung unter dem Rücklicht den Heckabschluss



Echt schräg: KTM-Auspufftöpfe, denen vor allem bei Teillast herrlich dumpfes Brabbeln entweicht



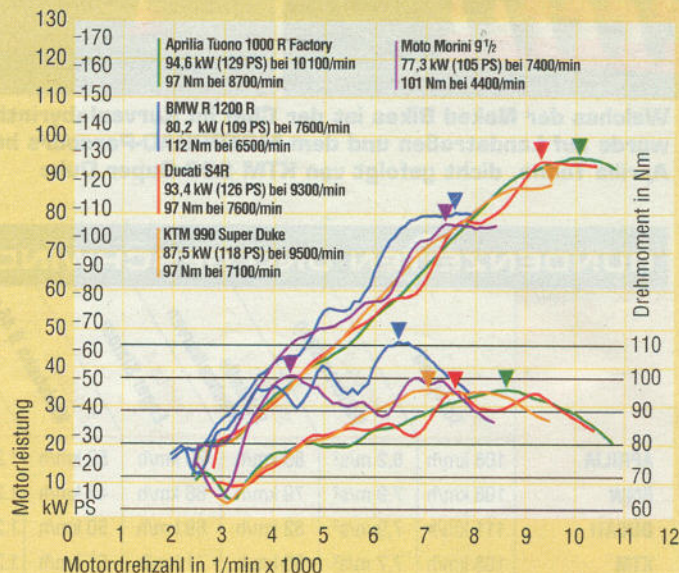
Die Morini 9 1/2 trägt ihren Schalldämpfer Scrambler-typisch seitlich hochgezogen



		Aprilia	BMW	Ducati	KTM	Moto Morini
■ Fahrleistungen						
Höchstgeschwindigkeit*	km/h	255	215	245	220	210
Beschleunigung						
0-100 km/h	sek	3,5	3,4	3,4	3,4	3,8
0-140 km/h	sek	5,4	5,7	5,3	5,2	6,1
0-200 km/h	sek	10,2	14,0	10,2	10,1	14,2
Durchzug						
60-100 km/h	sek	4,9	4,3	4,2	4,3	4,3
100-140 km/h	sek	5,0	4,3	4,2	4,0	3,9
140-180 km/h	sek	6,0	5,7	5,2	4,7	5,4
■ Tachometerabweichung						
Effektiv (Anzeige 50/100)	km/h	49/98	48/94	46/95	47/95	48/92
■ Kraftstoffverbrauch						
Kraftstoffart		Super	S. Plus	Super	Super	Super
bei 130 km/h	Liter/100 km	5,6	5,4	5,4	6,3	6,8
Landstraße	Liter/100 km	5,1	4,8	4,7	5,5	6,5
■ Theoretische Reichweite						
Landstraße	km	353	375	319	273	320

*Herstellerangabe

Vorbei die Zeiten, als die Leistungskurve der Aprilia im mittleren Drehzahlbereich noch eine Delle aufwies. Aber die zu lange Übersetzung vereitelt ordentlichen Antritt aus dem Drehzahlkeller. Und trotz der höchsten Leistung bleibt sie zehn PS hinter der Werksangabe zurück. Wie am Schnürrchen auch der Leistungs- und Drehmomentverlauf der KTM, während Morini und BMW ihren Hubraumvorteil vor allem in der ersten Hälfte des Drehzahlbandes in ein veritables Drehmoment-Plus ummünzen.



¹Leistung an der Kupplung. Messung auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach ECE, maximal mögliche Abweichung ± 5 %

MOTORRAD - TESTERGEBNIS

- 1 BMW R 1200 R** Die Stärken der BMW liegen im Alltag, beim Komfort und im Kapitel Kosten. Das war zu erwarten. Dass auch der 1200er-Boxer eine gute Figur abgibt, sichert der R 1200 R den Sieg.
- 2 APRILIA TUONO 1000 R FACTORY** Was für ein Fahrwerk, ein echter Leckerbissen für Sportsfreunde! Tollen Durchzug oder Top-Komfort bietet sie nicht, dafür jede Menge Spaß beim Kurvenrübern.
- 3 KTM 990 SUPER DUKE** Fahrwerk, Motor, Fun-Potenzial, alles tiptopp. Und dann nur Rang drei? Durch die nüchterne Punktebrille betrachtet patzt die KTM bei der Reichweite und den Kosten.
- 4 DUCATI MONSTER S4R** Ein super Triebwerk. Nur: Das allein genügt nicht. Die Fahrwerksabstimmung bedarf unbedingt der Überarbeitung. Ebenso die inaktive Sitzposition.
- 5 MOTO MORINI 9 1/2** Die sympathische Morini beeindruckt. Durch ihren antrittsstarken Motor, die lässige Sitzposition, das knuffige Design. Fahrwerksabstimmung und Bremsen kosten aber Punkte.

Dabei ist dieser Reißer von V2 wie geschaffen für den beherzten Sprint von Kehre zu Kehre. Wobei die Drehzahl ruhig bis knapp über 2000/min abfallen darf. Allerdings sollte man dann bis 3000/min feinfühlig das Gas aufziehen – wer einfach die Drosselklappen auf Durchzug stellt, ringt dem V2 statt satten Vorwärtsdrangs nur ein gelangweiltes „Mooaah“ aus den Ansaugtrichtern ab.

Darüber geht die Morini wie vom Katalpult geschossen aus den Startblöcken. Durch seine aggressive Abstimmung – zehn Prozent Gas scheinen 90 Prozent Leistung freizusetzen – zieht der Zweizylinder vorwärts, dass man sich ernsthaft um die Kette sorgen muss. Dazu röhrt die Morini lauthals aus der Airbox und würt das Konzert mit unglaublich sattem Schlag aus dem einzelnen Schalldämpfer. Das Vorderrad ist bei dieser Power kaum auf dem Boden zu halten. Bei 6000/min ebbt der Vorwärtsdrang jedoch bereits wieder ab. Diese Explosivität steht wahrlich im Kontrast zur eher gemütlichen Optik der 9 1/2. Vielleicht macht gerade das einen Teil ihres Reizes aus, dass sie ein wenig den Wolf im Schafspelz spielt.

In jeden Fall bereichert sie die Spezies der Landstraßen-Twins um eine weitere Facette. Und die ist bunt und farbenreich wie nie zuvor, ähnlich dem Herbstwald, den die glutrot versinkende Sonne nochmals in den wärmsten Tönen glühen lässt.

		Maximale Punktzahl	Aprilia	BMW	Ducati	KTM	Moto Morini
MOTOR	Topspeed	30	24	17	22	18	16
	Beschleunigung	30	22	20	23	23	17
	Durchzug	30	19	23	23	24	23
	Ansprech-/Lastwechselverhalten	20	11	12	12	12	11
	Leistungsentfaltung	30	22	22	24	26	22
	Starten	10	8	9	8	9	6
	Kupplung	10	7	8	5	9	7
	Schaltung	20	12	14	13	15	14
	Getriebeabstufung	10	8	8	8	8	8
	Gesamtübersetzung	10	5	9	6	9	9
	Summe	200	138	142	144	153	133
FAHRWERK	Handlichkeit	30	25	22	22	24	23
	Stabilität in Kurven	40	31	28	25	32	29
	Lenkpräzision	30	26	22	22	24	22
	Geradeauslaufstabilität	30	25	25	21	22	22
	Fahrwerksabstimmung solo	40	31	28	25	33	29
	Fahrverhalten mit Sozius	30	20	20	18	19	18
	Summe	200	158	145	133	154	143
SICHERHEIT	Bremsdosierung	30	24	22	21	28	23
	Verzögerung/Betätigungskraft	30	25	25	26	24	23
	Bremsen mit Sozius/Fading	10	8	9	6	7	8
	ABS/Verbundbremse	30	0	22	0	0	0
	Schräglagenfreiheit	20	20	14	18	19	17
	Bodenfreiheit	10	8	9	7	6	7
	Lenkerschlagen/Shimmy	20	16	17	13	15	14
	Bremsstabilität	10	8	9	4	6	8
	Aufstellmoment beim Bremsen	10	7	8	5	7	7
	Fern-/Abblendlicht	20	16	13	12	13	15
	Sicht nach vorn/hinten	10	7	7	7	6	7
	Summe	200	139	155	119	131	129
ALLTAG	Ausstattung	30	17	16	16	15	11
	Wartungsfreundlichkeit	10	4	9	5	4	4
	Theoretische Reichweite	20	15	17	13	10	13
	Zuladung	20	11	17	8	7	5
	Handhabung	20	12	12	15	15	12
	Summe	100	59	71	57	51	45
KOMFORT	Sitzkomfort Fahrer	40	22	29	21	26	25
	Sitzkomfort Sozius	20	5	8	6	6	7
	Windschutz	20	4	4	4	2	0
	Laufruhe Motor/Antrieb	20	9	10	11	11	12
	Summe	100	40	51	42	45	44
EIGENSCHAFTSWERTUNG		800	534	564	495	534	494
KOSTEN/UMWELT	Garantie	30	20	17	15	15	15
	Verarbeitung	20	18	14	15	15	14
	Verbrauch (Landstraße)	30	18	18	20	16	11
	Inspektionskosten	30	22	26	18	13	22
	Unterhaltskosten	20	7	8	8	8	8
	Abgaswerte	30	26	29	28	24	25
	Preis-Leistungs-Verhältnis	40	15	17	15	16	16
	Summe	200	126	129	119	107	111
GESAMTWERTUNG		1000	660	693	614	641	605
PLATZIERUNG			2.	1.	4.	3.	5.

ÜBER EIN AUSGESPROCHEN breites nutzbares Drehzahlband verfügen die Ducati S4R und vor allem der KTM-Motor. Die Tuono enttäuscht in puncto Durchzug noch immer. Ihr Triebwerk ist auf hohe Drehzahlen angewiesen, reißt dann aber umso energischer an und das Vorderrad vom Boden. Auf freier Bahn rennt sie den anderen auf und davon, während die BMW bei Topspeed im Begrenzer hängt. Das Tuono-Getriebe ist speziell bei heißem Motor hakig, die Leerlaufsuche mühsam. Und die Übersetzung geriet viel zu lang. Ein Manko, das auch die Ducati aufweist. Darüber hinaus malträtiert sie den linken Unterarm des Fahrers mit ihrer kräftezehrenden Kupplung.

WAS HANDLICHKEIT und Lenkpräzision angeht, hat die Aprilia die Nase ganz leicht vor der KTM. Dafür besitzt die Super Duke die feiner abgestimmten und besser ausbalancierten Federelemente. Ausgerechnet der Ducati vermessen die viel zu weiche Gabel und das weiche Federbein ein gutes Ergebnis. Zielgenauigkeit und insbesondere Stabilität beim Kurvenrübern kann es so nicht geben. Dabei könnte die Monster gut abgestimmt viel mehr.

ALLEIN BEI DER BMW ist, optional, ein ABS zu haben. Dessen Feindosierung lässt zwar noch immer Raum für Verbesserung, es ermöglicht aber enorme Verzögerung. Ebenso wie die brutal zupackenden Stopper der Ducati, bei der nur die auf Block gehende Gabel Grenzen setzt. Die Neigung der Super Duke zum Tanz auf dem Vorderrad verwehrt den astrein dosierbaren KTM-Bremsen Bestnoten bei der Bremswirkung. Die Stopper der Aprilia hatten wir schon kräftiger zupackend erlebt. Erst wenn sie auf Temperatur sind, bringen sie den gewohnt Biss. Ein wenig farblos die Vorstellung der Morini-Bremsen. Sie liefert dafür erstaunliche Schräglagenfreiheit.

IST DOCH KLAR, mit dem kleinsten Tank gibt es für die KTM bei der Reichweite nix zu erben. Wie es besser geht, zeigt die sparsame BMW, die sich zudem mit der höchsten Zuladung für ausgedehnte Touren empfiehlt. Etwas karg geriet die Ausstattung der Morini. Hier hat die Aprilia deutlich mehr zu bieten. Freilich auch zu deutlich höherem Preis.

DIE GEILSTE SITZPOSITION offeriert die KTM. Leider nicht die bequemste. Dazu ist die Sitzbank viel zu hart. Dieser Punkt geht an die BMW. Obwohl auch bei ihr der Komfort noch etwas besser sein könnte. Kindgerecht hoch angebrachte Soziusrasten an der Aprilia freuen vielleicht den Nachwuchs, nicht aber ausgewachsene Passagiere.

GEWALTIGEN DURST hat die Morini. Sie nimmt sich bereits bei moderatem Tempo ordentlich einen zur Brust. Noch einen Tick sparsamer als die Aprilia und die BMW, die für volle Leistung am liebsten mit Super Plus gefüttert werden will, ist ausgerechnet das hoch drehende Superbike-Triebwerk der Ducati. Über die niedrigen Abgaswerte der BMW freut sich die Umwelt, über ihre Zurückhaltung bei Wartungs- und Unterhaltskosten der Geldbeutel des Fahrers. Bei der Verarbeitung gebührt die Krone allerdings der Aprilia Tuono, auf die auch am längsten Garantie gewährt wird.