



ROADSTER TEST 2007



- Aprilia Tuono Factory
- BMW K 1200 R
- BMW R 1200 R
- Ducati Monster S4R
- Kawasaki Z1000

- KTM Superduke R
- Moto Guzzi 1200 Sport
- MV Agusta Brutale 910
- Triumph Speed Triple
- Yamaha FZ1

Neben der Rundenzeiten-Orgie mit voll verkleideten Bückeisen wollen wir mit den Kollegen von der internationalen Supertest World Association nun auch einmal jährlich einen großen Landstraßentest durchführen. Für den Anfang haben wir **ZEHN KRAFTRÄDER IN DEN PYRENÄEN ausprobiert**

TEXT: MAIK SCHWARZ FOTOS: SANTI DIAZ, ARCHIV, WERK

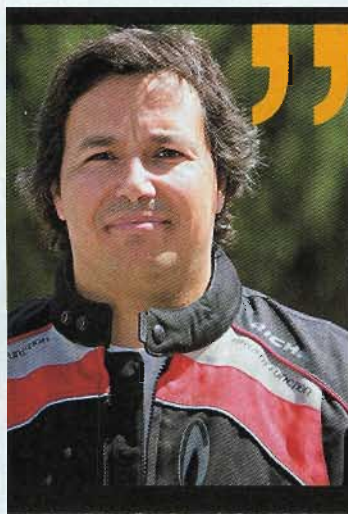


Zehn Tester und zehn Bikes in der katalanischen Bergwelt: der SWA Roadster Test 2007

Noch besser: Bei der Tuono Factory federt und dämpft feine Öhlins-Ware

Schön, dass die Kollegen beim Thema Roadster gleich an mich denken. Schließlich versuche ich jedes Jahr, mich um den so genannten „Supertest“ herumzudrücken. Eingezäunte Kreisverkehre mit Sanitätern ringsum, das ist nun mal nicht das, was ich mir unter Motorradfahren vorstelle. Von wegen Freiheit und Erlebnis und so. Außerdem bin ich mittlerweile zu dick für diese ledernen, mit Aerodynamik-Nackenhörnchen bestückten Rennsaitlinge.

Entsprechend groß ist die Erleichterung meinerseits, als der Organisator des „SWA Roadster Test 2007“, Jordi Aymami von unserer spanischen Partnerzeitschrift Solo Moto, allen Teilnehmern vorab ausdrücklich „Jeans & Leather“ verordnet. Zumal die Test-Tour unter der Sonne Spaniens stattfinden soll. Über 30 Grad garantiert. Wie gut, dass meine



„Kein Marketing-Geschwätz: Die Tuono ist wirklich eine gestrippte Mille. Ein Naked Superbike.“

Fernando Pedrinho Martins,
Motojornal, Portugal

TECHNISCHE DATEN: APRILIA TUONO 1000 R FACTORY

Preis: 13 599 Euro plus Liefernebenkosten

Leistung: 139 PS (102 kW) bei 9500/min, maximales Drehmoment 107 Nm bei 8500/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, Zylindervinkel 60 Grad, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 97 x 67,5 mm, Hubraum 998 ccm, Verdichtung 11,8. Elektronische Benzinspritzung, Ø 57 mm, G-Kat. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Leichtmetallprofil-Brückenrahmen. Vorn Upside down-Gabel, Ø 43 mm, voll einstellbar. Federweg 127 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 133 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm. Radstand 1410 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad. Sitzhöhe 810 mm. Tankinhalt 19 Liter. Gewicht vollgetankt 209 kg, zulässiges Gesamtgewicht 401 kg

Garantie und Service: Zwei/vier Jahre Garantie. Inspektion nach 1000, dann alle 10 000 km
Fixkosten: Steuer im Jahr 73,60 Euro. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 226,70 Euro (Normaltarif Gerling, Regionalklasse 1)

modebewussten jungen Kollegen kürzlich spezielle High Tech-Motorradjeans getestet haben. Ich packe also einfach die eine Hose ein, die Clemens Gleich ohne Gürtel ganz sicher verloren hätte, und setze mich in den Flieger nach Barcelona.

Dort stehen zehn Krafträder in der Tiefgarage. Von 910 bis 1170 ccm. Von 95 bis 163 PS. Von Aprilia bis Yamaha. Bei der Auswahl der Testmaschinen hat man uns allerdings nicht gefragt. Ansonsten hätte ich da auf jeden Fall im Vorfeld interveniert. Keine Suzuki Bandit

BMW K 1200 R



1250? Keine Honda CB 1300? Und wo sind die MO-Schätzchen von Benelli, Morini oder Buell?

Zu spät. Sechs Spanier, eine Spanierin, der Portugiese, der

Grieche und ich rollen aus dem dunklen Untergeschoss auf den bewuselten Asphalt der katalanischen Metropole. Übrigens verhält sich das mit Katalonien und Spanien in etwa so wie mit

TECHNISCHE DATEN: BMW K 1200 R

Preis: 13.640 Euro plus Liefernebenkosten

Leistung: 163 PS (120 kW) bei 10.250/min, maximales Drehmoment 127 Nm bei 8250/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 79 x 59 mm, Hubraum 1157 ccm, Verdichtung 13,0. Elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen-Ø 46 mm. 6-Kat. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Kardan

Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen. Vorn Duolever mit Zentralfederbein, Federweg 115 mm. Hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit einstellbarem Federbein, Federweg 135 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17 (Sonderausstattung: 190/50ZR17). Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 265 mm (Sonderausstattung: ABS). Radstand 1580 mm, Lenkkopfwinkel 61 Grad, Sitzhöhe 820/790 mm. Tankinhalt 19 Liter. Gewicht vollgetankt 237 kg, zulässiges Gesamtgewicht 450 kg

Garantie und Service: Zwei Jahre Gewährleistung. Inspektion nach 1000, dann alle 10.000 km

Fixkosten: Steuer im Jahr 86,48 Euro. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 192,70 Euro (Normaltarif Gerling mit BMW-Rabatt, Regionalklasse 1)

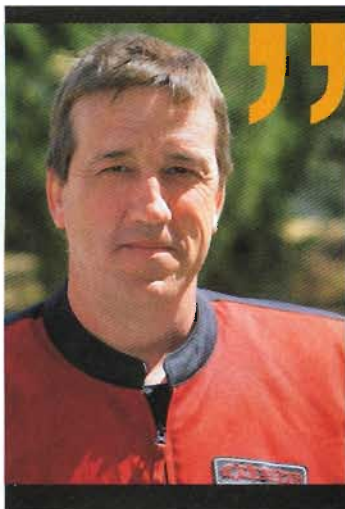


„Lang gezogene Kurven und Geraden sind für die K 1200 R am besten. Sie ist ein Speed-Roadster.“

Jordi Aymami,
Solo Moto, Spanien



Zu lang: Die K 1200 R tut sich schwer im Roadster-Revier



„Sie sieht sehr harmlos aus, die Boxer-BMW. Doch es gefällt mir, unterschätzt zu werden.“

Joan Rovira,
Ex-Trial-Profi aus Barcelona

TECHNISCHE DATEN: BMW R 1200 R

Preis: 11 490 Euro plus Liefernebenkosten

Leistung: 109 PS (80 kW) bei 7500/min, maximales Drehmoment 115 Nm bei 6000/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, luft-ölgekühlt, vier Ventile pro Zylinder, hc. Bohrung x Hub 101 x 73 mm, Hubraum 1170 ccm, Verdichtung 12,0. Elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen-Ø 47 mm. 6-Kat. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Kardan

Fahrwerk: Stahl-Gitterrohrrahmen, Motor mittragend. Vorn Telelever mit Zentralfederbein, Federweg 120 mm. Hinten Paralever-Einarmschwinge mit Monofederbein, Federweg 140 mm, einstellbar. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, hinten Scheibenbremse, Ø 265 mm (Sonderausstattung: ABS). Radstand 1495 mm, Lenkkopfwinkel 62,9 Grad, Sitzhöhe 830/800/780 mm. Tankinhalt 18 Liter. Gewicht vollgetankt 223 kg, zulässiges Gesamtgewicht 450 kg

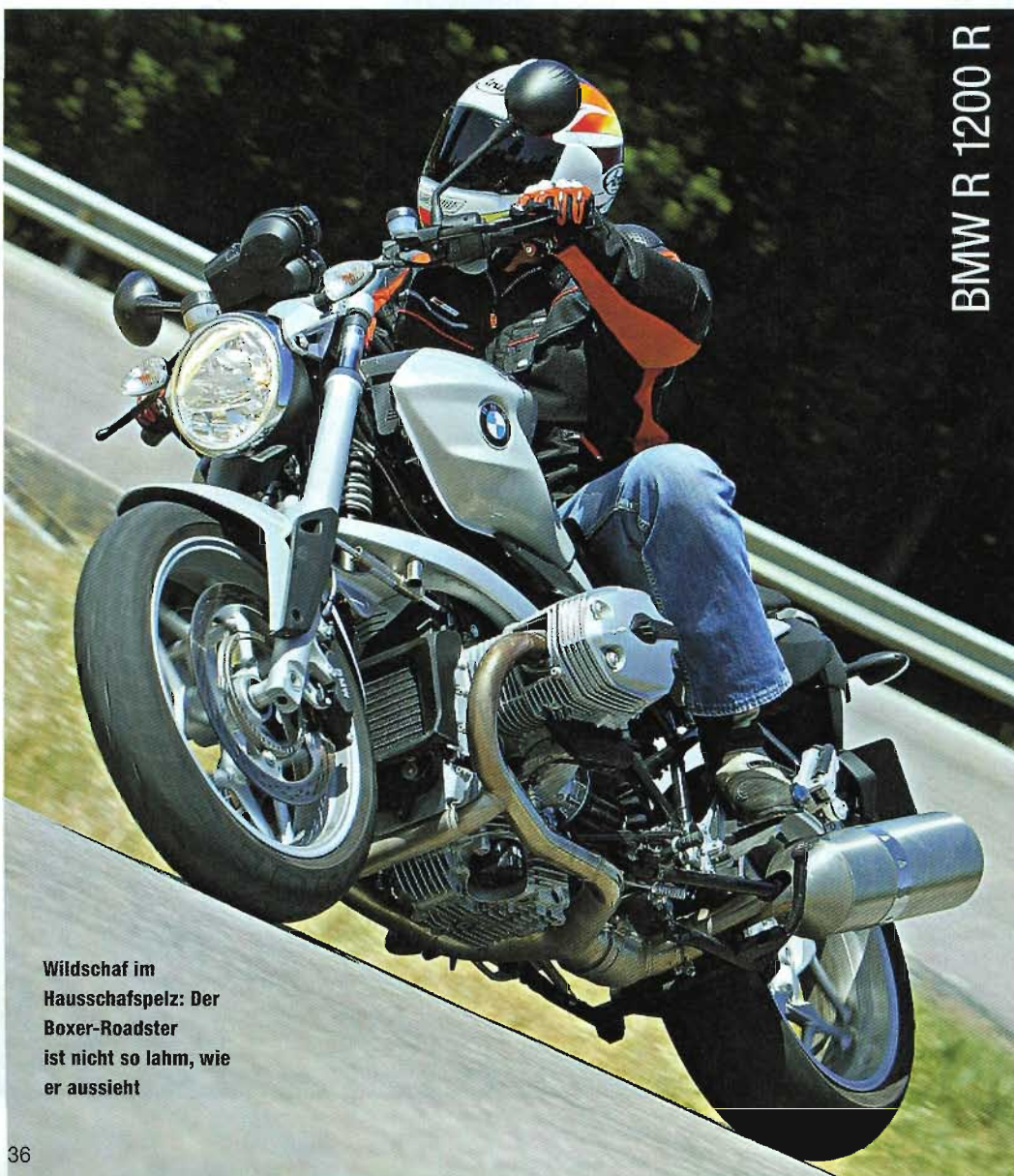
Garantie und Service: Zwei Jahre Gewährleistung. Inspektion nach 1000, dann alle 10 000 km

Fixkosten: Steuer im Jahr 86,48 Euro. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 192,70 Euro (Normaltarif Gerling mit BMW-Rabatt, Regionalklasse 1)

Bayern und Deutschland. Die Kollegen sprechen starken Dialekt und halten sich für die besseren Spanier. Landschaftlich haben sie jedenfalls ein großes Los gezogen: Barcelona liegt am Fuße der Pyrenäen. Nach rund einer Stunde über mautpflichtige Schnellstraßen schiebt sich das für Motorradfahrer äußerst attraktive Gebirge an den Horizont.

Für die erste Etappe habe ich natürlich zur vertrauten BMW R 1200 R gegriffen. Schließlich gilt es, sich erst einmal einen Überblick zu verschaffen, und Boxer fahren könnte ich wahrscheinlich sogar im Schlaf. Auch für den Roadster-Boxer gilt: enormes, bestens kontrollierbares Drehmoment ab Leerlaufdrehzahl, Wohlfühl-Komfort und latente Sicherheit. Die R 1200 R ist noch nüchterner durchkonstruiert als es die 1150er war. Man kann sich also getrost auf Verkehr und Landschaft konzentrieren. Gewohnt

Ducati Monster S4R



BMW R 1200 R

Wildschaf im
Hausschafspelz: Der
Boxer-Roadster
ist nicht so lahm, wie
er aussieht

Bück-Roadster:
Auch auf dieser Ducati
haben es Aufrechte
nicht leicht

an die rückmeldungsschwache Telelever-Front, kann ich mit der nominell immerhin 109 PS starken BMW sogar dann halbwegs mithalten, wenn die Kollegen bei den Zwischensprints durchladen. Zwar läuft das Handling hier weniger über Geometrie und Sitzposition, sondern hauptsächlich über den breiten Lenker. Doch der hubraumstarke Flachtwin macht vor allem bergauf, aus den Kurven heraus, einiges an Boden gut. Umso besser klappt's bei möglichst rundem Fahrstil mit wenig Schalten und wenig Bremsen.



„Ich bin so groß,
dass ich mich bei
der Ducati nicht
strecken muss.
Und Testastretta
macht schnell.“

Kostas Tarnavas,
2troxoi/0-300, Griechenland

Wobei BMW mittlerweile so-
wohl beim Getriebe wie auch
beim ABS aus dem Größten
raus ist. Jedenfalls ist der Boxer
voll roadstertauglich. Und dass
man es hier nicht mit dem ulti-

mativen Vollstrecker zu tun hat,
sieht man ja schon an den bie-
deren, sehr zurückhaltend kolo-
rierten Formen.

Mehr verspricht die 1200er
Moto Guzzi. Schließlich heißt sie

TECHNISCHE DATEN: DUCATI MONSTER S4R

Preis: 12295 Euro plus Liefernebenkosten

Leistung: 130 PS (96 kW) bei 9500/min, maximales Drehmoment 104 Nm bei 7500/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad, wassergekühlt. Vier desmodromisch gesteuerte Ventile pro Zylinder. Bohrung x Hub 100 x 63,5 mm, Hubraum 998 cm³, Verdichtung 11,4. Elektronische Benzineinspritzung, 50 mm. G-Kat. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtingekette

Fahrwerk: Stahlrohr-Gitterrahmen. Vorn Upside down-Gabel, 43 mm, voll einstellbar, Federweg 130 mm. Hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 148 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, 320 mm, Scheibenbremse hinten, 245 mm. Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad, Sitzhöhe 800 mm. Tankinhalt 14 Liter. Gewicht vollgetankt zirka 204 kg, zulässiges Gesamtgewicht 390 kg

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Inspektion nach 1000 km, dann alle 12000 km
Fixkosten: Steuer im Jahr 73,60 Euro. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 226,70 Euro (Normaltarif Gerling, Regionalklasse 1)



Kawasaki Z 1000

Standesgemäßer
Vierzylinder, unausgewogenes
Fahrwerk: Die Z 1000
wirkt im Vergleich etwas
störrisch



„Ich mag Manga-Comics, deshalb gefällt mir die neue Z sehr gut. Aber handlich ist sie nicht gerade.“

Eduard Fernandez,
Solo Moto, Spanien

TECHNISCHE DATEN: KAWASAKI Z 1000

Preis: 10 395 Euro inklusive ABS plus Liefernebenkosten

Leistung: 125 PS (92 kW) bei 10 000/min, maximales Drehmoment 99 Nm bei 8200/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 77,2 x 50,9 mm, Hubraum 953 ccm, Verdichtung 11,2. Elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen-Ø 36 mm, G-Kat. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über O-Ringkette

Fahrwerk: Zentralrohrrahmen aus Stahl, Motoraufhängungen aus Leichtmetallguss. Vorn Upside down-Telegabel, Ø 41 mm, Federweg 120 mm, einstellbar. Hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, Federweg 150 mm, einstellbar. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/50ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 250 mm, ABS. Radstand 1445 mm, Lenkkopfwinkel 65,5 Grad. Sitzhöhe 820 mm. Tankinhalt 18,5 Liter. Gewicht vollgetankt 235 kg, zulässiges Gesamtgewicht 412 kg

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Inspektion nach 1000, dann alle 6000 km

Fixkosten: Steuer im Jahr 71,76 Euro. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 226,70 Euro (Normaltarif Gerling, Regionalklasse 1)

„Sport“. Leider ist diese Typenbezeichnung nicht nur wenig originell, sondern auch kaum zutreffend. Gut, der viel zu tief angebrachte Lenker zwingt zur klassisch-sportlichen Klappmesserhaltung, und der spanische Importeur hat extra einen ziemlich offenen Racing-Auspuff montiert. Nach italienischer Tradition scheint es zu heißen: „Je schlechter der Komfort, desto sportlicher kommt es einem vor.“ Und Lautstärke imponiert ja immer irgendwie, natürlich auch im Falle des Guzzi-typischen Tieftonpulsierens. Doch im direkten Vergleich mit der Konkurrenz nutzt beides nicht viel. Auch die „Sport“-Guzzi hat mehr von einer landwirtschaftlichen Nutmaschine als von einem echten Renner. Wenn man über das viel zu breite Sitzpolster die Schwingungs-Amplituden des luftgeköhlten Zweiventil-Twins eingeführt bekommt, kann man

das zweifelsfrei spüren. Eigentlich genügt bereits ein Blick auf die Eckdaten: 95 PS für rund 250 Kilo Mandellostahl. Und während die viertel Tonne stets präsent ist, bleibt die Leistung in Wirklichkeit noch weiter unter der 100er Marke. Gemessene 78 PS sind eine Enttäuschung und möglicherweise durch fehlerhafte Motormontage verursacht. Bis wir den Fall mit einer weiteren Testmaschine gegengeprüft haben, muss an dieser Stelle zunächst einmal ein unbefriedigendes Fragezeichen stehen bleiben.

KTM Super Duke R



Das effektivste Tool:
müheles mithalten oder bei
Bedarf auf und davon mit der
Super Duke R



„Die KTM Super Duke ist wirklich eine Klasse für sich. Fast so handlich wie eine Supermoto.“

Cesar Cazorla,
katalanischer Supermoto-Champ

Empfehlenswert ist die Guzzi ohnehin nur für bekennende Schweineofen-Schürer mit Tuning-Bereitschaft und natürlich für all jene, die mit Moto Guzzi alt geworden sind.

Ein weiteres Beispiel dafür, dass Markenkult der mit Abstand wichtigste Kaufgrund sein kann, ist die Ducati Monster. Auch dieses Konzept ist in die Jahre gekommen. Selbst Sandra

TECHNISCHE DATEN: KTM 990 SUPERDUKE R

Preis: 13 698 Euro plus Liefernebenkosten

Leistung: 120 PS (88 kW) bei 9000/min, maximales Drehmoment 100 Nm bei 7000/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, Zylinderwinkel 75 Grad, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 101 x 62,4 mm, Hubraum 999 ccm, Verdichtung 11,5. Elektronische Benzineinspritzung, Ø 48 mm. G-Kat. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Dichtringkette

Fahrwerk: Stahlrohr-Gitterrahmen mit Alu-Heck. Vorn Upside down-Telegabel, Ø 48 mm, voll einstellbar. Federweg 135 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 150 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm. Radstand 1450 mm, Lenkkopfwinkel 67,3 Grad. Sitzhöhe 865 mm. Tankinhalt 18,5 Liter. Gewicht vollgetankt zirka 200 kg, zulässiges Gesamtgewicht 387 kg

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Inspektion nach 1000, dann alle 7500 km

Fixkosten: Steuer im Jahr 73,60 Euro. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 226,70 Euro (Normaltarif Gerling, Regionalklasse 1)





John Deere Racing:
Moto Guzzi und Sport, das
ist etwas für die
Metaebene. Die Test-Guzzi
hatte jedenfalls zu wenig
realen Druck

Paracuellos, die privat so einen Desmo-Roadster fährt, räumt ein, dass die Sitzposition mit dem viel zu tief liegenden Lenker anstrengt, fahrdynamisch jedoch kaum von Vorteil ist. Im

direkten Vergleich mit den anderen, größtenteils mühelos handlichen Maschinen gibt's da nichts schön zu reden. Unappetitlich verkabelt und verschlaucht, dafür aber von der

TECHNISCHE DATEN: MOTO GUZZI 1200 SPORT

Preis: 11 800 Euro

Leistung: 95 PS (70 kW) bei 7800/min, maximales Drehmoment 100 Nm bei 6000/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad, luft-ölkühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, ohc. Bohrung x Hub 95 x 81,2 mm, Hubraum 1151 ccm, Verdichtung 9,8. Elektronische Benzineinspritzung, Ø 45 mm, G-Kat. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Kardan

Fahrwerk: Stahlrohrrahmen. Vorn Telegabel, Ø 45 mm, einstellbar, Federweg 120 mm. Hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit Monofederbein, einstellbar, Federweg 140 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 282 mm. Radstand 1485 mm. Lenkkopfwinkel 65 Grad. Sitzhöhe 800 mm. Tankinhalt 23 Liter. Gewicht vollgetankt zirka 250 kg, zulässiges Gesamtgewicht 478 kg

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Inspektion nach 1000, dann alle 10 000 km

Fixkosten: Steuer im Jahr 86,48 Euro. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 131,85 Euro (Normaltarif Gerling, Regionalklasse 1)



„Für die jungen Leute muss es immer stark und leicht sein. Also ich mag die Guzzi gerne.“

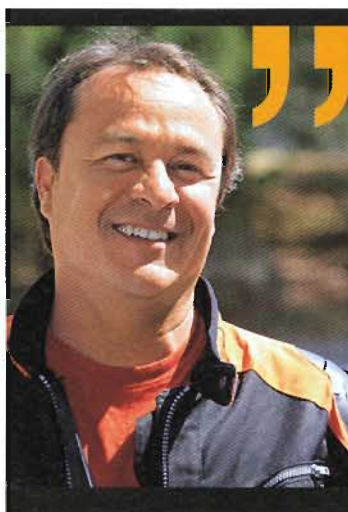
Pere Palou,
arbeitet beim spanischen TÜV

Leistungsentfaltung her begehrenswert präsentiert sich der 130 PS starke Testastretta-Twin. Hier beschränkt sich das Verbesserungspotenzial auf die schwergängige und beim Einrücken schnarrende Kupplung. Ansonsten wäre mehr Geräusch durchaus zielgruppengerecht. Mittlerweile nutzen ja sogar die Japaner diverse Trick-Klappen bei der Homologation, da ist es schleierhaft, warum ausgerechnet eine Ducati akustisch so zugestopft daherkommt. Wer mehr will, muss noch mehr investieren. Das gilt auch fürs Fahrwerk: Ab Werk gibt's für unverschämte 3000 Euro Aufschlag die Edelversion S4RS mit Öhlins-Komponenten.

Bei Aprilia ist die superb gefederte und gedämpfte Öhlins-Tuono mit leichten Schmiederrädern deutlich preiswerter positioniert. Sie heißt „Factory“, ist im Prinzip ein gestripptes Superbike vom Typ Mille und

funktioniert dank breiter Lenkstange auch im Asphalt-Gekröse der Pyrenäen einwandfrei. Jeder fährt sie gerne, jeder ist mit ihr sehr flott unterwegs. Allerdings: Niemand schwärmt von ihr, niemand reißt sich um sie. In irgendeiner Form sollte also auch Aprilia nachlegen. Weniger bei der Technik, eher in Sachen Markenimage und Designeleganz.

Wie italienische Roadster im allerbesten Fall aussehen, zeigt MV Agusta mit der Brutale. Bei jedem Stopp steht mindestens die Hälfte der Truppe in ihrer Nähe, man kann die Pupillen verstohlen in den Augenwinkeln rollen sehen. Da werden Begehrlichkeiten geweckt und gedanklich Bankkonten gecheckt. Mit über 16 000 Euro ist sie ein wirklich luxuriöses Roadster-Vergnügen. Dabei handelt es sich hier um die „Standard“-Brutale 910, die S. Die R-Version kostet über 18 000 Euro. So oder so gibt es hier vom Feinsten. Doch



„Ein echtes Traummotorrad, die MV. Einfach nur anschauen würde mir schon reichen.“

Manola Medina,
Ex-Trial-Profi aus Barcelona

TECHNISCHE DATEN: MV AGUSTA BRUTALE 910 S

Preis: 16150 Euro plus Liefernebenkosten

Leistung: 136 PS (100 kW) bei 11000/min, maximales Drehmoment 96 Nm bei 7900/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 76 x 50,1 mm, Hubraum 909 ccm, Verdichtung 12,0. Elektronische Benzineinspritzung, Ø 46 mm, G-Kat. Elektrostarter. Sechsganggetriebe. Endantrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Stahl-Gitterrohrrahmen mit geschraubter Leichtmetall-Schwingenaufnahme. Vorn Upside-down-Gabel, Ø 50 mm, einstellbar, Federweg 118 mm. Hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit Monofederbein, einstellbar, Federweg 120 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/50ZR17. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 310 mm, hinten Scheibenbremse, Ø 210 mm. Radstand 1414 mm. Lenkkopfwinkel 66 Grad. Sitzhöhe 805 mm. Tankinhalt 19 Liter. Gewicht vollgetankt zirka 205 kg, zulässiges Gesamtgewicht 370 kg

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Inspektion nach 1000 km, dann alle 6000 km

Fixkosten: Steuer im Jahr 68,08 Euro, Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 226,70 Euro (Normaltarif Gerling, Regionalklasse 1)

MV Agusta Brutale 910



Gift für Ratio und Bankkonto: Die Brutale sieht nicht nur brutal gut aus, sie mag es auch richtig hart



„Am liebsten würde ich meine Monster sofort gegen eine Speed Triple eintauschen.“

Sandra Paracuellos,
Solo Moto, Spanien

TECHNISCHE DATEN: TRIUMPH SPEED TRIPLE

Preis: 11240 Euro plus Liefernebenkosten

Leistung: 130 PS (95 kW) bei 9100/min, max. Drehmoment 105 Nm bei 7500/min

Motor: Viertakt-Dreizylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 79 x 71,4 mm, Hubraum 1050 ccm, Verdichtung 12,0. Elektronische Benzineinspritzung, Ø 43 mm, G-Kat. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen. Vorn Upside down-Gabel, Ø 45 mm, voll einstellbar, Federweg 120 mm. Hinten Leichtmetall-Einarmschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 140 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm. Radstand 1425 mm, Lenkkopfwinkel 66,5 Grad. Sitzhöhe 815 mm. Tankinhalt 18 Liter. Gewicht vollgetankt 220 kg, zulässiges Gesamtgewicht 402 kg

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Inspektion nach 1000 km, dann alle 10 000 km

Fixkosten: Steuer im Jahr 77,28 Euro. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 226,70 Euro (Normaltarif Gerling, Regionalklasse 1)

nicht nur die umwerfende Ausstrahlung und die vielen schicken Details machen die Brutale so attraktiv. Auch in Fahrt ist sie etwas ganz Besonderes. Nicht nur, dass sie nach vorn schnalzt wie eine Natterzunge und die Umwelt so heiser anschreit, als sei jede Hinterlandstraße Misano oder Monza. Bei keinem anderen Roadster sitzt man so kompakt, so direkt überm Vorderrad. Nach dem Umsteigen von der BMW wähnt sich Kostas, der elend lange Zwei-Meter-Griechen, auf einem Pocket-Bike. Ja, manchen ist die MV schon beinahe zu handlich, einige nennen das Fahrverhalten gar „nervös“. Doch das, mit Verlaub, ist Quatsch. Wenn man es auf die Reihe kriegt, sich richtig an dieses Landstraßenskälpell zu adaptieren, kann man damit zwischen den bis zu 50 Kilogramm schwereren Apparaten hindurch millimetergenau Sla-

lom fahren. Zugegeben, mit etwas sanfterer Gasannahme wäre das Ganze beträchtlich einfacher. Aber die Maschine heißt nun mal Brutale und nicht Dolce.

Yamaha hingegen hat von 2006 auf 2007 eindrucksvoll bewiesen, dass mieses Lastwechselverhalten sich durchaus abstellen lässt. Die aktuelle FZ1 hängt viel weicher am Seil, auch der Durchzug ist einen Tick besser geworden. Trotzdem ist der Zwanzigventil-Superbike-Motor aus der früheren R1 nach wie vor ein kurzhubiger Dreher. Wenn man kein grundsätzliches Problem damit hat, 1000 ccm mit über 10 000/min flimmern zu lassen, dann nimmt man dieses Triebwerk als das wahr, was es aus Maschinenbauer-Sicht definitiv ist: als Sahnestück. 150 PS sind Roadster-Oberliga, ohne Verkleidung wünscht man sich selten noch mehr. Sound, Design und Fahrwerk orientieren sich an der MV Agusta, doch der

Triumph Speed Triple

Nippon-Rod ist unkomplizierter und somit massentauglicher. Vor allen Dingen ist die FZ1 aber der Preis-Leistungs-Knaller: Sie ist die Einzige hier, die weniger als 10 000 Euro kostet.

Bei Kawasaki hat man trotz des recht ähnlichen Modellkonzepts nicht ganz so geschickt kalkuliert. In Deutschland sind für die aktuelle Z 1000 genau 10 395 Euro fällig. Es werden aus marktstrategisch-logistischen Gründen nur Maschinen mit ABS importiert. Bei Kawasaki ist man davon überzeugt, dass auch jene Deutsche, die auf vierläufige Auspuffpracht, polierte Felgen und 190er Hinterreifen stehen, sich so sicher wie irgend möglich fühlen möchten. Der aktiven Fahrsicherheit eher abträglich sind jedoch das unharmonische, vergleichsweise störrische Fahrwerk sowie die ab Werk montierten Dunlop-Reifen. Wenigstens schiebt der Vierzylinder bei niedrigen Drehzahlen jetzt so an, wie es sich in dieser Hubraumklasse gehört.

Ebenfalls vergleichsweise preiswert ist die Triumph Speed Triple. Wobei einige durchaus bereit wären, für den einzigartigen Briten-Bock Italo-Preise zu berappen. Die populäre

Triumph schafft nämlich die Grätsche zwischen dem Wohlfühl-Komfort von BMW, dem wonnevollen Durchzug von Ducati und effektivem Brennwert sowie Qualitätsanmutung von Yamaha. Bei den Durchtausch-Stopps sehe ich nie je-

manden freiwillig vom Tripper absteigen – klares Indiz für rundum überzeugende Performance. MO-Technikexperte Helmut Heusler hat ja kürzlich mit allerhand Sinus und Cosinus dargestellt, dass der Triple der wahrscheinlich ideale Motor-

Nicht nur
charakterstark,
sondern richtig
stark: die rundum
überzeugende
Speed Triple



„Mein Favorit heißt Yamaha FZ1. Ein R1-Motor mit Lenkstange für unter zehn Mille. Toll.“

Maik Schwarz, Motorrad Magazin MO, Deutschland

TECHNISCHE DATEN: YAMAHA FZ1

Preis: 9812 Euro plus Liefernebenkosten

Leistung: 150 PS (110 kW) bei 11 000/min, maximales Drehmoment 106 Nm bei 8000/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Fünf Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 77 x 53,6 mm, Hubraum 998 ccm, Verdichtung 11,5. Elektronische Benzineinspritzung, Ø 42 mm, G-Kat. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen. Vorn Upside down-Gabel, Ø 43 mm, voll einstellbar, Federweg 130 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 130 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/50ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm. Radstand 1460 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad. Sitzhöhe 815 mm. Tankinhalt 18 Liter. Gewicht vollgetankt zirka 220 kg, zulässiges Gesamtgewicht 410 kg

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Inspektion nach 1000 km, dann alle 10 000 km

Fixkosten: Steuer im Jahr 73,60 Euro. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 226,70 Euro (Normaltarif Gerling, Regionalklasse 1)

Yamaha FZ1



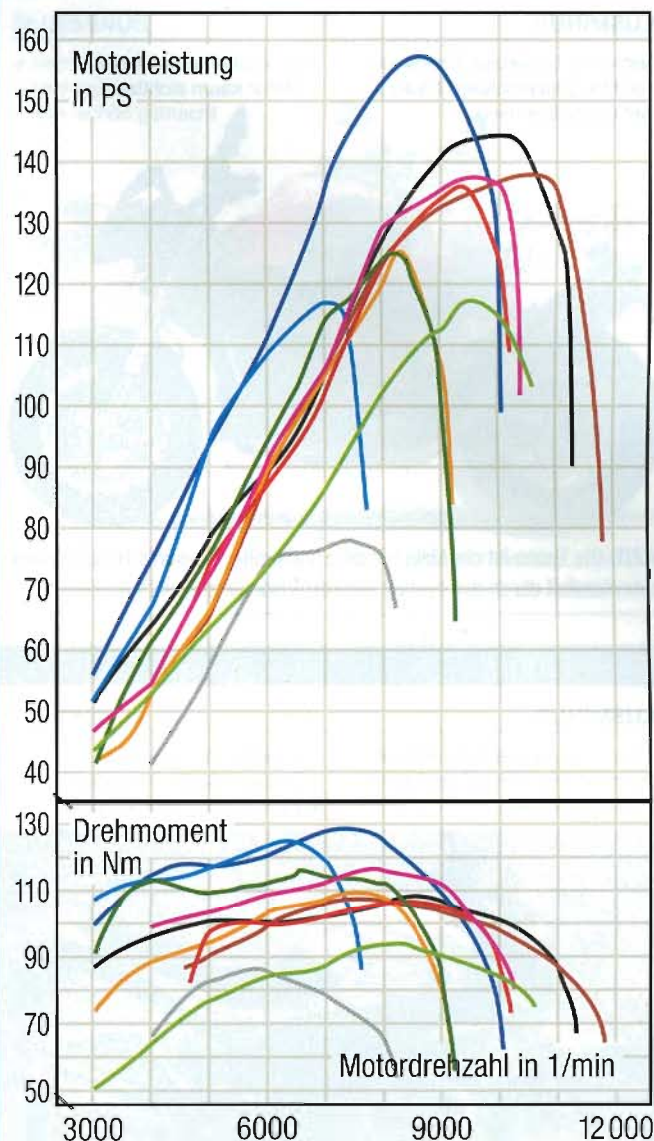
Viel Drehzahl, viel Leistung, viel Handling: Die FZ1 ist ein herrlich übermotorisierter Roadster auf R1-Basis. 150 PS für unter 10 000 Euro





Herrliches Spanien und optimale Testbedingungen: viel weniger Verkehr als in Deutschland

AUF DEM PRÜFSTAND: ZEHN NAKED BIKES



Glückwunsch vom katalanischen Prüfstand nach Bayern: Bei Drehmoment und Leistung liegt die BMW K 1200 R ganz weit vorn. Was die gemessene Spitzenleistung angeht, folgen zwei weitere Vierzylinder, die Yamaha FZ1 und die MV Agusta Brutale – allerdings erst oberhalb von 10 000/min. In Sachen Drehmoment folgt die Boxer-BMW, die R 1200 R, mit hervorragenden 125 Nm. Etwas darunter, aber immer noch mit enormem Durchzugspotenzial, liegen der V-Twin der Aprilia Tuono mit 117 Nm sowie der Reihen-Dreizylinder der Triumph Speed Triple mit 116 Nm.

Bemerkenswert ist, dass die Auswertung vom Prüfstand sich nicht bei allen Fahrzeugen eins zu eins im Fahrerlebnis niederschlägt. So hat beispielsweise niemand gespürt, dass der Rotax-Motor der Aprilia dem Desmo-Triebwerk der Ducati so klar überlegen ist.

Mit der erstaunlich starken Boxer-BMW (117 PS) als Referenzgröße gibt es zwei Enttäuschungen: einerseits die trotz ihres modernen Reihen-Vierzylinders gerade mal gleichauf liegende Kawasaki Z1000, andererseits die mit nur 78 PS erschreckend schwache Testmaschine von Moto Guzzi.

BMW K 1200 R:	max. 157 PS (116 kW) bei 8600/min max. 129 Nm bei 7300/min
Yamaha FZ1:	max. 144 PS (106 kW) bei 10200/min max. 109 Nm bei 8600/min
MV Agusta Brutale 910:	max. 138 PS (102 kW) bei 10500/min max. 108 Nm bei 7500/min
Aprilia Tuono Factory:	max. 137 PS (101 kW) bei 9500/min max. 117 Nm bei 7800/min
Ducati Monster S4R:	max. 135 PS (99 kW) bei 9300/min max. 108 Nm bei 8400/min
KTM Superduke R:	max. 125 PS (92 kW) bei 8300/min max. 109 Nm bei 7500/min
Triumph Speed Triple:	max. 125 PS (92 kW) bei 8200/min max. 116 Nm bei 6600/min
Kawasaki Z1000:	max. 117 PS (86 kW) bei 9500/min max. 94 Nm bei 8300/min
BMW R 1200 R:	max. 117 PS (86 kW) bei 7000/min max. 125 Nm bei 6300/min
Moto Guzzi 1200 Sport:	max. 78 PS (57 kW) bei 7400/min max. 88 Nm bei 5900/min

Ob zwei, drei oder vier Zylinder: Die Performance zählt

APRILIA TUONO 1000 R FACTORY

PLUSMINUS

- + astreines Superbike-Fahrwerk
- + leichte, geschmiedete Räder
- + sehr gute Bremsen
- + funktionell einwandfrei
- Motor kaum sichtbar



FAZIT: Die Tuono ist die Mille für die Landstraße. Besseres Handling und mehr Komfort durch den breiten Lenker. Ansonsten: Superbike-Feeling.

BMW K 1200 R

PLUSMINUS

- + starker Motor, über 160 PS
- + Kardan-Antrieb
- + Komfort, Stabilität
- + effektive Bremsanlage
- + viele Sonderausstattungen
- Handling, Vorderrad-Feedback



FAZIT: Power und Sound der K 1200 R hätte man BMW bis vor ein paar Jahren nicht zugetraut. Doch das Duolever-Fahrwerk mag keine Kurven.

BMW R 1200 R

PLUSMINUS

- + Durchzug ab Leerlaufdrehzahl
- + Komfort, Handling, Stabilität
- + Kardan-Antrieb
- + effektive Bremsanlage
- + geringer Spritverbrauch
- + viele Sonderausstattungen



FAZIT: Komfortabel, funktionell, sparsam – kurz: nutzerfreundlich. Die Boxer-BMW hält durchaus flott mit, ist aber eher Tourer als Roadster.

DUCATI MONSTER S4R

PLUSMINUS

- + vorbildliche Leistungsentfaltung
- + feine Komponenten
- + ausgeprägt stabiles Fahrwerk
- relativ unhandlich
- anstrengende Sitzposition
- original enttäuschender Sound



FAZIT: Ducati Monster ist Kult, doch die Konkurrenz wird immer stärker. Bei der nächsten Generation sollte man näher am Vorderrad sitzen.

KAWASAKI Z 1000

PLUSMINUS

- + Preis-Leistungs-Verhältnis
- + polierte Felgen
- relativ unhandlich
- in Schräglage störanfällig
- ABS-Zwang in Deutschland



FAZIT: Legendäre Type, imposante Vierloch-Auspuffanlage. Doch die Fahrwerksauslegung der Z 1000 macht beim Roadstern nicht richtig glücklich.

KTM 990 SUPER DUKE R

PLUSMINUS

- + top Fahrwerk
- + top Sitzposition
- + Bremsen
- + trommelnder Sport-Twin
- Vibrationen
- Sitzpolster (R-Version)



FAZIT: Der Favorit unter den Favoriten. Das leichte KTM-Fahrwerk ist eine Klasse für sich, der Twin eine Saftpresse. Ohne „R“ etwas milder.

MOTO GUZZI 1200 SPORT

PLUSMINUS

- + beruhigender Motorpuls
- + Kardan-Antrieb
- relativ geringe Leistung
- relativ hohes Gewicht
- miese Sitzposition
- Traktor-Feeling



FAZIT: Für Traditionalisten und insbesondere natürlich für Guzzi-Fans mag das ganz nett sein. Mit „Sport“ hat es allerdings wenig zu tun.

MV AGUSTA BRUTALE S 910

PLUSMINUS

- + sehr kompakt
- + sehr aggressiv
- + sehr schön gemacht
- + brutaler Sound
- zu brutale Gasannahme



FAZIT: Ein extremes, weitgehend kompromissloses Konzept. Und schön. Typisch Tamburini eben. „Brutale“ ist leider auch die Gasannahme.

TRIUMPH SPEED TRIPLE

PLUSMINUS

- + durchzugsstarker Dreizylinder
- + typischer Sound
- + Sitzposition
- + Fahrwerk
- + Bremsen



FAZIT: Der Hooligan mit feinen Manieren. Ja, sowas gibt's tatsächlich. Je nach Situation gibt die Speed Triple Samtpfötchen oder auf die Nase.

YAMAHA FZ1

PLUSMINUS

- + Preis-Leistungs-Verhältnis
- + R1-Motor, 150 PS
- + Sitzposition
- + Fahrwerk
- + sehr gute Bremsen
- + Sound
- relativ hohes Drehzahlniveau



FAZIT: Wer bereit ist, sich in der Literklasse auf relativ hohe Drehzahlen einzulassen, den belohnt die preisgünstige FZ1 mit Power und Präzision.

radmotor ist. Auch in der Praxis spricht nichts dagegen.

Bis hierhin gibt es für mich persönlich nur wenig Überraschendes zu verzeichnen. Entweder bestens bekannt oder richtig eingeschätzt. Doch dann: der Hammer. Die weitestgehend kompromisslose, völlig eigenständige Interpretation des Roadster-Themas aus Österreich. Nach einem gegenverkehrsfreien Pyrenäen-Pass mit der KTM Super Duke rasseln die zuvor getesteten Bikes in die Gedächtnisschublade mit der Aufschrift „gestern“ durch. Spontan hab ich noch mehr Speed drauf als die keineswegs zaghaften Einheimischen. Trom-

Die größte Überraschung kommt aus Österreich

melnd und vibrierend verlangt der 990er Twin unmissverständlich nach Ausnutzung seines vollen Potenzials, und das Gitterrohr-Chassis vereint Steifigkeit auf wundervolle Weise mit Leichtigkeit. Das hier ist auch noch die besonders radikale „R“ mit hartem Solositz und extrasteilem Lenkkopfwinkel. „Country Road“ pfeifend klebe ich Cesar, dem katalani-

schen Supermoto-Champion, am Hinterrad.

Der tapfere Jockeytyp hat im Moment weitaus ungünstigere Rahmenbedingungen als ich. Er muss die BMW K 1200 R von links nach rechts und von rechts nach links wuchten. Mit extrem langen 1580 Millimetern Radstand und extrem flachen 61 Grad Lenkkopfwinkel. Ohne jegliches Gefühl dafür, was zwischen den nicht roadstergerechten Lenkstummeln, dem sogenannten Duolever und dem Vorderrad passiert. Sogar der junge Lokalmatador sieht dabei ganz schön alt aus. Es bleibt ihm nichts anderes übrig, als auf jeder Geraden, und sei sie noch so kurz, die

volle Leistung von nominell 163 PS aus den vier Zylindern zu holen. Immerhin: Das ist der bislang stärkste Roadster der Welt. Doch bald kommt Suzukis B-King in den Handel, dann bleibt der K-BMW wohl nur noch der Kardan als Argument.

Fazit: Weder die schwächste noch die stärkste Maschine hat sich beim SWA Roadster Test 2007 beliebt gemacht. Bei Roadstern kommt es nämlich auf die richtige Mischung an – aus Leistung, Gewicht, Fahrwerk und Sitzposition. Ganz vorn in der Gunst der Tester liegt die KTM Super Duke, gefolgt von Triumph Speed Triple und der Yamaha FZ1. □