

Verkehrte Welt

Aprilia Tuono 1000 R Factory, Triumph Speed Triple 1050 und Yamaha FZ1 basieren auf Sportlern und bringen Hightech mit menschenwürdiger Sitzhaltung zurück auf die Landstraße.

Erinnern Siesich noch? Tomasselli-Stummellenker, Magura-M-Lenker, Guiliari-Höckerbank und natürlich Konis waren gängige Mittel, aus 0815-Japan-Fours echte Sportler zu machen. Wer mehr Kohle hatte, investierte in eine Vier-in-eins-

Anlage, zurückverlegte Rasten und – das war schon verdammt teuer – in eine Halbschalenverkleidung. Der letzte Schliff kam via Kastenschwinge, Lockheed-Bremssättel und kontaktlose Zündanlage. Ganz Verrückte – oder gut Betuchte



50/YAMAHA FZ1 ABS

– legen mit Motortuning und Spezialrahmen nach, um beim Wiederverkauf zu realisieren, dass sich die immensen Investitionen nicht wieder reinholen ließen.

Heute reißen die Marketing-Strategen den Supersportlern das enge Kunststoffkleid vom Leib, verpassen ihnen einen neuen Lenker, damit man wieder richtig sitzen kann und für Landstraßen den passenden Hebel hat, fahren Downsizing in

Sachen Leistung und bieten das Ganze als Naked-Bike oder Streetfighter an. Deshalb fehlt modernen Nakeds nichts, was damals teuer nachzurüsten oder überhaupt noch nicht erfunden war. Nett – denn ehrlich gesagt kann man mit 180-PS-Raketen über Land eh nichts mehr so recht anfangen und man

bekommt ein Top-Fahrwerk, an dem ja bei Standard-Bikes heute ganz gern gespart wird – gemäß dem Motto »das reicht vollkommen für die Zielgruppe«.

Trockenübungen

Dass es an Vielfalt im Naked-Segment kein Mangel gibt, belegt das Trio schon beim Gang auf die Waage: Drahtig durchtrainiert und spürbar leichtgewichtig rollt die Aprilia Tuono ihre schlanken 207 Kilo mit vollem Tank aufs Messgerät.

Die Gesichter sind Programm: Hinter den verschiedenen Fassaden verbergen sich nicht nur unterschiedliche Techniklösungen, sondern auch ganz eigene Charaktere – jeder mit seinem besonderen Reiz.





Öhlins-Gabel mit edlen Vorspannern und Zugstufeneinstellern.



Hydraulikkupplung mit mehrfach einstellbarem Handhebel.



Serienmäßiger Lenkungsdämpfer, der nicht arbeitslos bleibt.



Druckstufeneinsteller mit Gehäuse, Radial-Bremssättel.



Komplettes Cockpit mit Bordcomputer (l.). Wespentaille und breiter, konifizierter Alu-Lenker (r.).



Druckstufeneinsteller und Feder-
vorspannung des Öhlins-Beins.



Hebelanlenkung und Zugstufen-
einsteller der Aprilia Factory.



Kreationen in Alu: Bananenschwinge und liebevolle Details.



V2 mit Rennstrecken-Ambitionen: Highend-Federung und die größte Schräglagenfreiheit im Test-Trio.

Wäre da nicht der geringe Lenkeinschlag, der Wendemanöver schon auf mittelbreiten Landstraßen erschwert, läge der Vergleich zu einer 600er nicht fern. Trotz doppelter Zylinderzahl und etwas breiter bauendem Triebwerk fühlt sich auch die kompakte FZ1 beim Rangieren äußerst locker an, obschon sie 17 wohl kaschierte Kilo mehr Speck auf Waage bringt.

Gott, wie schwer ist dieser Brocken? Die Triumph gibt sich beim Schieben, Wenden und Drehen deutlich gewichtiger. Umso mehr erstaunt, dass die Lady exakt das selbe Gewicht wie die FZ1 hat, nur, dass sich einige ihrer Pfunde offensichtlich in höheren Körperregionen ansammeln, worauf bereits die größte Sitzhöhe hindeutet. Dazu kommt, dass ihr Lenkeinschlag zwar großzügiger als bei der Tuono, aber geringer als bei der Yamaha ausfällt.

Unisono bieten die Probanden mit ihren breiten, weitgehend



Auch die Speedy macht bei Ausflügen auf dem Racetrack noch eine gute Figur.

geraden Lenkern eine angenehme Oberkörperhaltung für Fahrer unterschiedlichster Größe, was dem Wohlgefühl-Faktor wie der leichten Lenkbarkeit für die Kurvenhatz zugute kommt. Unterschiede liegen eher im Detail: So bindet die Britin den Fahrer in einer weitgehend definierten Sitzmulde ein. Die Rasten sind goldrichtig nach hinten versetzt, so dass man sich bei hohen Tempi gut abstützen kann, ohne wie ein Fähnchen am Lenker zu hängen, der eine leicht nach vorn gebeugte Sitzhaltung generiert.

Mehr Bewegungsspielraum fürs »Turnen« bringt die Tuono mit, inklusive sportlicher, spürbar schmalere Rastenanordnung. Tendenziell könnten die recht hohen Lenkerböckchen einen Tick kürzer ausfallen, um den Fahrer von vorn herein etwas Vorderrad-orientierter zu platzieren.



Druckstufeneinsteller mit Ausgleichsbehälter, Federvorspannung mittels Nutmuttern, Einsteller der Zugstufendämpfung unten am Federbein (von oben nach unten).



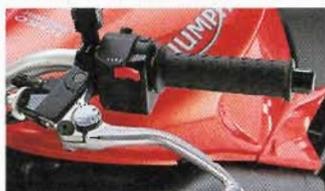
Die Fußrastenträger können sich sehen lassen, die schwergängige Schaltung dagegen weniger.



Der linke Gabelholm mit Federvorspanner und Zugstufeneinsteller, ...



... rechts mit Spannmechanismus und Druckstufeneinsteller.



Gut gelöst: Seilzugkupplung mit Hebelverstellung (l.). Auch aus der Vogelperspektive fällt die Triple-Optik etwas bulliger aus (r.).



Echter Hingucker: Alu-Einarmschwinge mit Exzenter zur Kettenspannung.



Im Vergleich dazu etwas unorthodox, positioniert die Yamaha den Fahrer mit der geringsten Sitzhöhe auf ihrem knackig schmalen Rennschemel, weil die Fußrasten weit vorn und am niedrigsten angebracht sind. Biegt man auf die Autobahn ab, wird der Ritt auf der FZ1 zum dem auf der Kanonenkugel, wobei der Fahrer viel Kraft aufwenden muss, um sich gegen den Wind zu stemmen. Dafür passt seine Unterbringung für die 1001 Situationen im touristischen Einsatz und im Alltag am besten.

Bellen und Fauchen

Zwei, drei, vier Zylinder – ein bunter Motorenmix macht die Streetfighter von der Stange zur besonders artenreichen Spezies. Die Triebwerke prägen entscheidend die Unterschiede des Testtrios. 1000 Kubik verteilt auf zwei Töpfe: Wenn die Aprilia zum Leben erwacht, wie bei den Ver-



Der Einstellmechanismus für die Zugstufendämpfung und ...



... eine variable Federvorspannung müssen dem FZ1-Heck reichen.



Einstellbarer Bremshebel (o.) und kräftig packende Festsättel.



Der FZ1-Treibsatz ist die domestizierte Variante des R1-Four und mit nominell 150 PS der stärkste im Test.



straßeneinsatz lässt sich selbst in besonders engen Kehren nicht über die Gasannahme mäkeln. Eher schon über den Spritverbrauch, der mit 6,6 Liter Super auf der Normstrecke die auf Sportlichkeit ausgerichtete Leistungsentfaltung unterstreicht. Aber wir wollen auch nicht verschweigen, dass engagiertes Landstraßenfahren mit weniger als sechs Litern möglich ist.

Das steht bei der Speed Triple ganz außer Frage, kommt sie doch bereits auf der Normrunde mit 6,1 Litern Super aus. Und wie der Dreizylinder diesen Kraftstoff umsetzt, das hat schon was. Bis in den mittlern Drehzahlbereich brummt er energiegeladen vorwärts, um im mittlern Drehzahlbereich die Klangkulisse in ein heiseres Fauchen zu wandeln. Der Triple kombiniert relativ große Einzelhubräume mit gediegenerem Rundlauf als der Tuono-V-Twin und entfaltet seine bemerkenswerte Leistung absolut linear. Im Zusammenspiel mit der kürzesten Übersetzung des Trios zaubert er den mit Abstand besten Elastizitätswert aufs Parkett, ohne dass es ihm dabei an lustvoller Drehfreude mangeln würde.

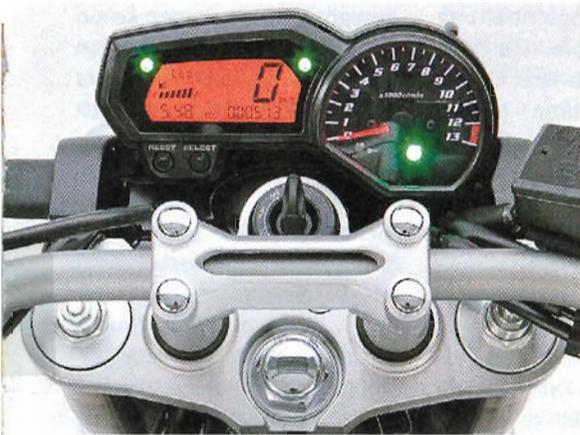


Schlicht: die Aufnahme der weit vorn positionierten Rasten (r.). Schmale Taille (l.).

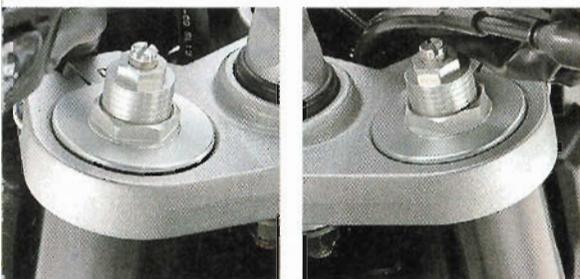
gleichskandidaten dank Einspritzung prompt und mit ordentlichen Kaltlaufmanieren, wechselt das satte Böllern bei Standgas in aggressives Bellen, sobald die Drehzahl hochschnellt. Ein typischer V2-Sportmotor, der rasch im mittleren Drehzahlbereich einen Haufen Drehmoment aufturnt, dass man ihm den in der Praxis kaum spürbaren leichten Einbruch bei rund 3000/min gar nicht verübelt. Bei forschem Umgang mit dem Gasdrehgriff reißt er in den unteren Gängen gern mal das Vorderrad von der Straße und trommelt ziemlich hemmungs-

los über 10.000 Touren hinaus. Riesige 57er-Drosselklappenkörper, die sicher dafür verantwortlich sind, dass die Tuono bei sehr niedrigen Tempi zwischen Zug- und Schiebetrieb leichtes Konstantfahruckeln an den Tag legt, schaufeln nur so das Frischgas in die Brennräume. Hätte die Tuono nicht so eine ellenlange Übersetzung mit auf den Weg bekommen, würde sie auch in Sachen Durchzug von 50 bis 120 im letzten Gang nicht hinter der Konkurrenz herrennen. Wer mit der Tuono glücklich werden will, muss auch mal schalten und sich auf die raubeinigere Laufkultur einstellen. Im Land-





Drehzahlmesser mit kleinen Ziffern, aber besser ablesbar als die weiß hinterlegte Skala des Triumph-Instrumentes.



Wie bei der Triumph: Gabelholme mit Federspanner und aufgeteilten Dämpfungseinstellern.

Dabei unterliegt die Gasannahme durchaus gewissen Fertigungstoleranzen. Einige Speedys gehen etwas abrupt vom Schiebe- in den Zugbetrieb über, was bei unserer Testmaschine nicht der Fall war. Sie zog sauber aus allen Ecken. Hammerhart und überhaupt nicht up to date präsentierte sich indes das Getriebe. Zwar konnte man den Triple-Schaltboxen immer eine gewisse Knochigkeit attestieren, aber das jüngste Exemplar schlug dem Fass den Boden aus.

Teilweise ließen sich die Gänge nur mit Zwischengas und kraftvollem Schaltfuß herunterschalten.

Über jeden Zweifel erhaben flutschen im Getriebe der FZ1 die Gänge rauf und runter, so wie auch die Seilzugkupplung butterweich von der Hand geht. Die beiden Konkurrenten packen sich da schon kerniger an. Gentleman-like zudem die beste Laufkultur des Trios: absolut rund und wie bei den Kontrahenten ohne störende Vibrationen.

Die Schräglagenfreiheit der FZ1 ist die geringste im Test, reicht aber durchaus für zünftiges Sporteln auf der Landstraße.



VERGLEICH

TUONO 1000 R FACTORY/SPEED TRIPLE 1050/FZ1 ABS

In bester Tradition japanischer Vierzylinder lässt sich die Yamaha bei Bummeltempo unter Zug nehmen, pfeift turbinenartig bis in den mittleren Drehzahlbereich, zündet bei 7000/min Touren schreiend den Nachbrenner und jagt die Drehzahlmessernadel locker bis 12.000. Dabei ist der zusätzliche Schub nicht brutal und schwer kalkulierbar. Und obwohl das Triebwerk nicht so bullig wie der Triple zu Werke geht, liegt der Elastizitätsmesswert ganz nah am Niveau des Dreizylinders. Lob verdient die Yamaha zudem für die gediegene Gasannahme,

anfangs eine Schwäche des FZ1-Treibsatzes, die er bereits im letzten Jahr abgelegt hat. Mit 6,3 Liter Verbrauch auf der Standardrunde mit BAB-Vollgasanteil positioniert sich die Yamaha zwischen Zwei- und Dreizylinder und lässt sich wie diese mit Würde und Lust auch mit deutlich weniger als sechs Litern durchs Kurvenparadies treiben.

Geht das Trio im Verband auf Pirsch, ergeben sich motorisch relativ geringe Unterschiede: Der Tuono-V2 möchte nicht zuletzt aufgrund der zu lang geratenen Übersetzung öfter geschaltet werden als der in

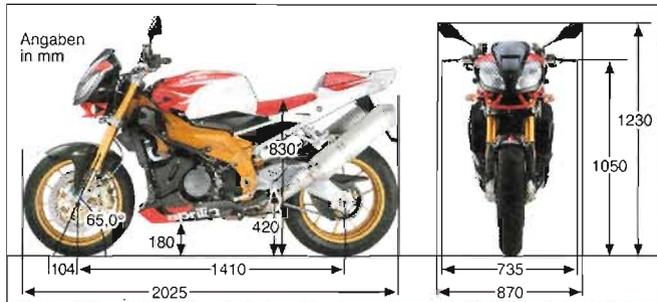
Sachen Leistungsentfaltung beispielhafte Triple. Die Yam braucht angesichts ihrer kleineren Einzelhubräume jeweils rund 1000 Touren mehr auf dem Drehzahlmesser.

Scharfe Skalpelle

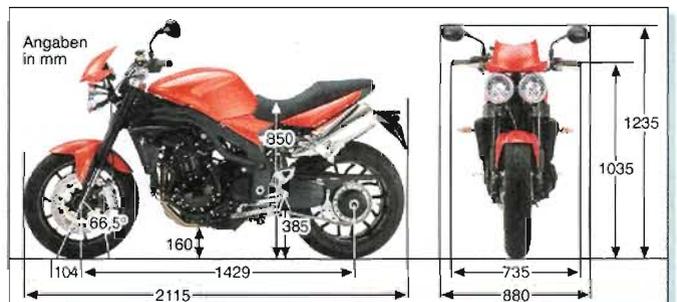
Da sind die fahrwerksseitigen Differenzen des Trios, das sich im Geradeauslauf keine Ausreißer leistet, für die Operation »Landstraße« oder gar die abgesperrte Strecke größer. Allem voran geht die Aprilia durch Kurven wie ein Skalpell durch Butter. Mit dem besten Handling des Trios und der größten Schräglagenfreiheit

gesegnet, bleibt sie den schon optischerweckten Erwartungen als echter Sportfighter nichts schuldig. Allerdings sollte sich der Fahrer mit den zahlreichen Einstelloptionen der fein ansprechenden Öhlins-Federelemente vertraut machen. Dann findet er für enge Buckelpisten wie für schnelle Radien auf glattem Asphalt – die Kür im Tuono-Dasein – stets die optimale Einstellung und beste Performance. Kein Wunder, wurde doch das Fahrwerk eins zu eins aus der immer noch aktuellen RSV übernommen. Dem speziellen Motorcharakter der Tuono

Aprilia Tuono 1000 R Factory



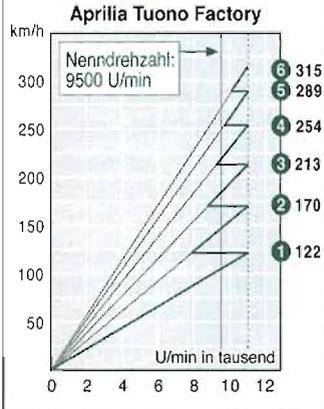
Triumph Speed Triple 1050



Messwerte

Leistung (an der Kupplung)	128,1 PS
Drehmoment	95,5 Nm
Gewicht vollgetankt	207 kg
Leistungsgewicht	1,62 kg/PS
Höchstgeschw.	247 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h	3,3 s
Durchzug (im größten Gang)	
50 - 120 km/h	8,1 s
Tachoabweichung 100 km/h	+ 1 %
Testverbrauch	6,6 l Super
Tankinhalt	18,0 l
Reichweite	272 km
Zuladung	194 kg

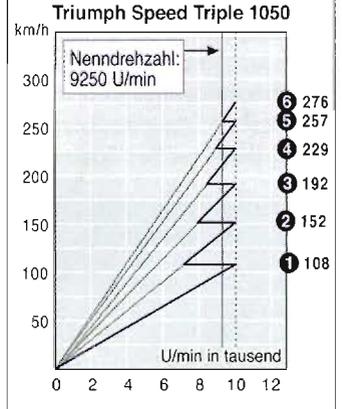
Gangdiagramm



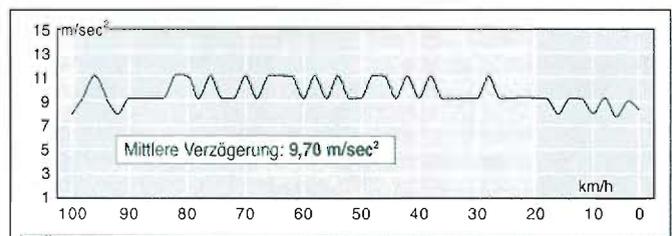
Messwerte

Leistung (an der Kupplung)	131 PS
Drehmoment	104,3 Nm
Gewicht vollgetankt	224 kg
Leistungsgewicht	1,71 kg/PS
Höchstgeschw.	245 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h	3,3 s
Durchzug (im größten Gang)	
50 - 120 km/h	6,5 s
Tachoabweichung 100 km/h	+ 2 %
Testverbrauch	6,1 l Super
Tankinhalt	18,0 l
Reichweite	295 km
Zuladung	190 kg

Gangdiagramm

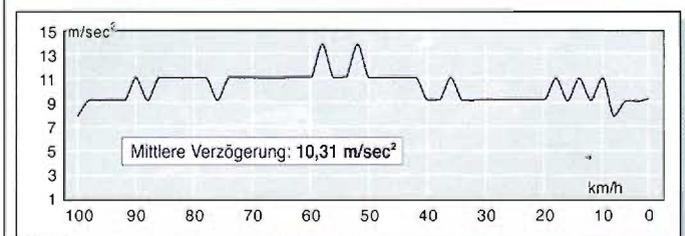


Bremsverzögerung Aprilia Tuono 1000 R Factory 2D



Die mittlere Verzögerung von 9,7 m/sec² entspricht einem Bremsweg von 39,79 Metern bei einer Vollbremsung aus 100 km/h auf trockener Straße.

Bremsverzögerung Triumph Speed Triple 1050 2D



Die neuen Speedy-Bremsen legen sich mächtig ins Zeug: Aus 100 Sachen kommt der Dreizylinder nach 37,41 Metern zum Stillstand.

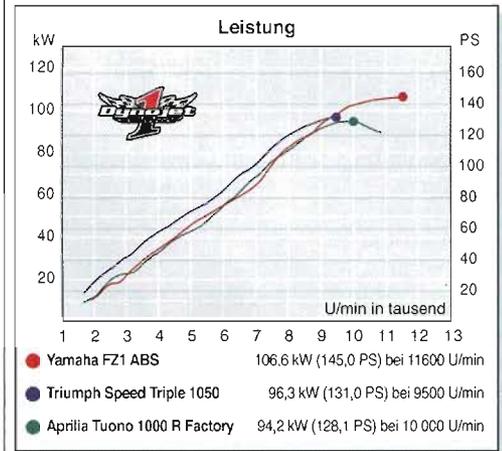
sowie dem niedrigen Fahrzeuggewicht angemessen, weist die Aprilia serienmäßig einen Lenkungsdämpfer auf, der ein Schlagen des oftmals deutlich entlasteten Vorderrades unterbindet, ohne sich im Alltagsbetrieb negativ bemerkbar zu machen. Tipp am Rande: Die Aprilia Tuono kann sowohl mit einem 180/55er- als auch mit einem 190/55er-Heckpneu gefahren werden. Letzterer mag zwar für den ultimativen Kick auf dem Racetrack perfekt sein, ansonsten jedoch ist er zweite Wahl. Der alternativ gefahrene 180er entpuppte sich in Kurven als spür-

bar neutraler und hat zudem im Hinblick auf die lange Übersetzung der Tuono den Vorteil eines deutlich geringeren Abrollumfangs.

Den 190er-Heckpneu und ein gewisses Eigenleben hat die Speed Triple, deren Fahrwerk in seiner Grundkonstruktion auf die fast vergessene Daytona zurückzuführen ist, lange abgelegt. Mit ihrer Standardbereifung lässt sie nichts anbrennen. Denn der trägen Handhabung beim Rangieren zum Trotz legt sie sich, einmal in Fahrt, agil – wenn auch nicht mit der Leichtigkeit einer Tuono – in Kurven

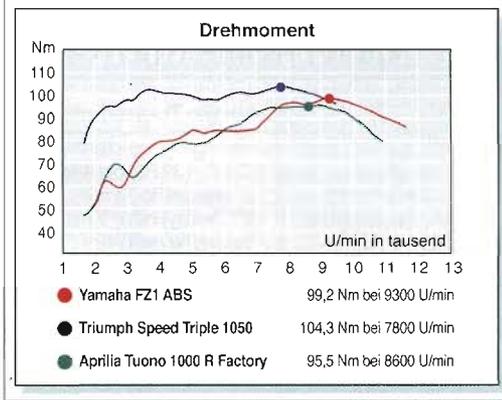
Leistung und Drehmoment

Leistungsmessungen auf Dynojet-Prüfstand Modell 200-i; Leistung an der Kupplung

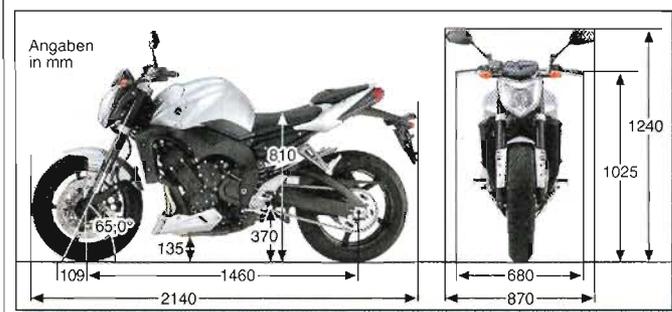


Ganz gleich, wie hoch die Spitzenleistung auch ausfällt, für die Landstraße ist das Power-Angebot bei den drei Testkandidaten überreichlich.

In Sachen Drehmomentverlauf zeigt der Triple, was möglich ist. Im Falle der Aprilia Tuono heißt es oftmals den Schalthebel bedienen, nicht zuletzt auch wegen der viel zu langen Übersetzung.



Yamaha FZ1 ABS

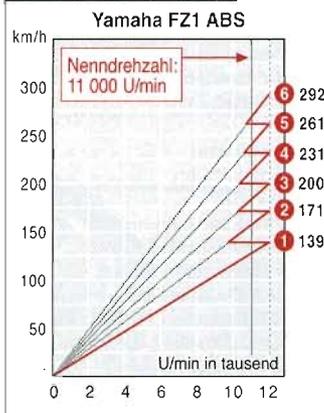


Messwerte

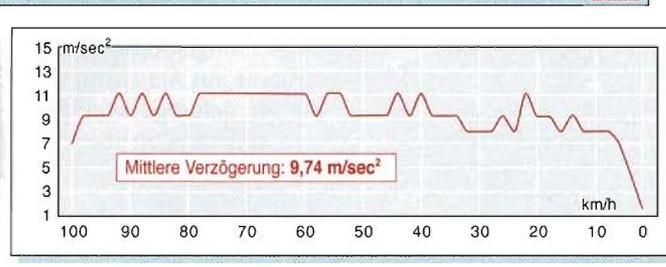
Leistung (an der Kupplung)	145 PS
Drehmoment	99,2 Nm
Gewicht vollgetankt	224 kg
Leistungsgewicht	1,54 kg/PS
Höchstgeschw.	249 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h	3,2 s
Durchzug (im größten Gang)	
50 - 120 km/h	7,0 s
Tachoabweichung 100 km/h	+ 7 %
Testverbrauch	6,3 l Super
Tankinhalt	18 l
Reichweite	285 km
Zuladung	186 kg

2D Fahrleistungsmessungen mit 2d-Datarecording

Gangdiagramm



Bremsverzögerung Yamaha FZ1 ABS



Die Yamaha FZ1 kombiniert gute Verzögerung mit der Sicherheit eines ABS und kommt aus 100 km/h nach 39,6 Metern zum Stillstand.

aller Radien und bleibt neutral auf Kurs. Zudem bedarf es schon einigen Einsatzes, um die Rasten auf den Asphalt zu bringen. Wie bei der Tuono lassen sich die Feder Elemente voll einstellen. Allerdings beschränkt sich die Triumph – wie auch die Yamaha – jeweils auf einen Einstellmechanismus pro Gabelholm. Im linken Holm sitzt der Zugstufen-, im rechten der Druckstufeneinsteller, was in der Praxis keinen Nachteil bedeutet. Insgesamt weniger feinfühlig als bei der Tuono, aber mit ausreichenden Reserven gesegnet, halten die Komfortspender die Triple gut in der Spur, wenngleich Buckelpisten vom Fahrer mehr Nehmerqualitäten fordern.

Das ist bei der Yamaha ganz und gar nicht der Fall, da ihre Federung komfortorientierter ausgelegt ist. Dafür stoßen die Dämpfer bei Rennstreckentempo an ihre Grenzen. Vor allem das Heckfederbein könnte mehr Druckstufendämpfung vertragen.

Im Vergleich zu ihren beiden Widersachern weicht die FZ1 am stärksten von ihrem Super-sport-Vorbild R1 ab. Neue Schwingen, modifizierter Rahmen, einfachere Gabel und ein deutlich abgespecktes Federbein ohne Druckstufeneinstellung rücken die FZ1 stärker Richtung Tourensport – ganz zu schweigen vom um 30 PS schwächeren Motor. Allerdings stellt die Yamaha auch die geringsten Ansprüche in Sachen Fahrwerkeinstellung. Sie läuft im sportiven Alltagseinsatz spurtreu und unkompliziert, bohrt aber die Schleifnippel ihrer recht weit vorn montierten Rasten am ehesten in den Asphalt. In Sachen Handling hat die Yamaha zwei Gesichter: Weder der Fahrer durch Wechselkurven spürt er keinen relevanten Unterschied zur Triumph. Gilt es aber, tiefer und engagierter die Kurve zu kratzen, benötigt in erster Linie der 190er-Heckpneu, der ansonsten kein störendes

VERGLEICH

TUONO 1000 R FACTORY/SPEED TRIPLE 1050/FZ1 ABS

Setup-Fahrwerk

	Aprilia Tuono Factory*	Triumph Speed Triple*	Yamaha FZ1*
Gabel: Vorspannung Zugstufe Druckstufe	10 Umdreh. auf 11 Klicks auf 10 Klicks auf	3 Ringe sichtbar 1,25 Umdreh. auf 1,5 Umdreh. auf	5 Ringe sichtbar 8 Klicks auf 3 Klicks auf
Federbein: Vorspannung Zugstufe Druckstufe	20 mm Gewindeoberk. 10 Klicks auf 6 Klicks auf	10 mm Gewindeoberk. 2 Umdreh. auf 1,5 Umdreh. auf	Vospannstufe 5 4 Klicks auf –
* Fahrergewicht 90 kg			

Eigenleben führt, wegen seiner tourensportlich flachen Kontur etwas mehr Zug am Lenker. Die insgesamt weniger aggressive Auslegung der Yamaha hat aber den Vorteil, dass sich weniger

geübte Straßenkämpfer sehr schnell heimisch fühlen.

Wer bremst, ist feige

Stimmt nicht – haben Sie sich schon mal die Verzögerungsein-

richtungen moderner GP-Maschinen angesehen? Dann müssten Rossi & Co. die Hosen gestrichen voll haben. Insofern freuen wir uns, dass das Fighter-Trio keine halben Sachen macht. Denn

alle drei bieten hervorragende, gut dosierbare Verzögerung bei geringem Kraftaufwand. Im Unterschied zu den Vierkolben-Festsätteln weisen die Radial-Vierkolbenfestsättel von Aprilia und Triumph einen knackigeren Druckpunkt auf. Ob dafür ihre Stahlflex-Leitungen verantwortlich sind oder ob es am ABS-Modulator der Yamaha liegt, sei dahingestellt. In der Praxis hat das keine tragende Bedeutung, was schließlich die Verzögerungsmesswerte der Yamaha nachdrücklich untermauern.

Edel und gut

Dieser Umschreibung kommt die in Details etwas verspielt wirkende Aprilia in Sachen Ausstattung und Verarbeitung am nächsten. Hochwertige Federelemente, leichte Schmiederäder, Carbon-Applikationen, feine Aluteile wie der exzentrisch gelagerte Schalthebelausleger und ein Bordcomputer, der von der linken Lenkereinheit aus zu bedienen ist, sind nur exemplarisch für die hochwertige Verarbeitung. Was da nicht so recht ins Bild passen will, sind die Kantenabdeckungen aus Weichgummi unter den Carbon-Seitendeckeln, die sich gerne lösen. Zum Trost spendet die Scheinwerferkaskade in der Mini-Verkleidung das beste Licht des Trios.

Bei der Triumph, deren Bordcomputer zahlreiche Funktionen aufweist, aber von kleinen Druckknöpfen im Cockpit bedient werden will, sind es weniger die Kleinigkeiten als die dominanten Bauteile wie die sehr schöne Einarmschwinge mit praktischer Kettenspannvorrichtung via Exzenter und die nun sehr filigrane und leichter wirkenden Räder, die zuerst ins Auge springen, obschon die Anbauteile aus Alu ebenfalls sehr sauber gefertigt sind. Schade nur, dass die Gabelbeine nicht mehr eloxiert, sondern schwarz lackiert sind. Enttäuschend fällt das Abblendlicht an der reißerischen Triple-Front aus.

Gemessen an den vielen schönen Metallbauteilen der beiden

Daten und Messwerte

	Aprilia Tuono Factory	Triumph Speed Triple	Yamaha FZ1 ABS
Motor max. Leistung (Kurbelw.) max. Drehmoment Bauart/Zylinderzahl	102 kW (139 PS) bei 9.500/min 107 Nm bei 8500/min 60°-Zweizylinder-V mit zwei Ausgleichswellen	97 kW (132 PS) bei 9.250/min 105 Nm bei 7550/min Reihen-Dreizylinder	110 kW (150 PS) bei 11.000/min 106 Nm bei 8000/min Reihen-Vierzylinder
Hubraum/Verdichtung Bohrung x Hub Kühlung Ventile Betätigung Nockenwellen Getriebe Kupplung Betätigung Sekundärtrieb Gesamtübersetzung Gemischauflbereitung Drosselklappen Schmierung Starter/Zündung Abgasreinigung	998 cm ³ , 11,8 : 1 97,0 x 67,5 mm flüssigkeitsgekühlt vier pro Zylinder Tassenstößel zwei, oben liegend (dohc) Sechsganggetriebe Mehrscheiben-Ölbad hydraulisch O-Ring-Kette 11,0/7,9/6,3/5,3/4,6/4,3 elektronische Einspritzung je eine pro Zylinder, ø 57 mm Trockensumpfschmierung E-Starter/digital G-Kats, Euro 3	1050 cm ³ , 12,0 : 1 79,0 x 71,4 mm flüssigkeitsgekühlt vier pro Zylinder Tassenstößel zwei, oben liegend (dohc) Sechsganggetriebe Mehrscheiben-Ölbad mechanisch X-Ring-Kette 11,2/7,9/6,3/5,3/4,7/4,4 elektronische Einspritzung je zwei pro Zylinder, ø 46 mm Nassumpfschmierung E-Starter/digital G-Kat, Euro 3	998 cm ³ , 11,5 : 1 77,0 x 53,6 mm flüssigkeitsgekühlt vier pro Zylinder Tassenstößel zwei, oben liegend (dohc) Sechsganggetriebe Mehrscheiben-Ölbad mechanisch O-Ring-Kette 10,2/8,3/7,1/6,1/5,4/4,9 elektronische Einspritzung je eine pro Zylinder, ø 42 mm Nassumpfschmierung E-Starter/digital G-Kat, Euro 3
Elektrische Anlage Lichtmaschinenleistung Batterie	500 Watt 12 V/10 Ah	420 Watt 12 V/10 Ah	560 Watt 12 V/11 Ah
Fahrwerk Rahmenbauart Material Federung v./Standrohr-ø Verstellmöglichkeiten Federung hinten Federbein Anlenkung Verstellmöglichkeiten Federweg vorn/hinten	Brückenrahmen Alu-Guss/Alu-Rohre, Heck angeschraubt USD-Gabel, Gleitr.-ø 43 mm Federbasis, Zug-, Druckstufe Alu-Zweiarm-Schwinge Zentralfederbein über Hebel angelenkt Federbasis, Zug-, Druckstufe 120/133 mm	Brückenrahmen Alu-Guss/Alu-Rohre, Heck angeschraubt USD-Gabel, Gleitr.-ø 43 mm Federbasis, Zug-, Druckstufe Alu-Einarm-Schwinge Zentralfederbein über Hebelsystem angelenkt Federbasis, Zug-, Druckstufe 120/141 mm	Brückenrahmen, Alu-Guss/Alu-Rohre, Heck angeschraubt USD-Gabel, Gleitr.-ø 43 mm Federbasis, Zug-, Druckstufe Alu-Zweiarm-Schwinge Zentralfederbein über Hebelsystem angelenkt Federbasis, Zugstufe 130/130 mm
Räder/Bremsen Felgengröße vorn/h. Reifengröße vorn Reifengröße hinten Bereifung im Test Kennung Bremsen vorn Bremsen hinten Scheiben-ø vorn/hinten	3.50 x 17/6.00 x 17 120/70 ZR 17 190/55 ZR 17 Pirelli Dragon Supercorsa Pro – Doppelscheibe mit Radial-Vierkolben-Festsätteln Scheibe mit Zweikolben-Festsattel 320/220 mm	3.50 x 17/5.50 x 17 120/70 ZR 17 180/55 ZR 17 Metzeler Sportec M3 vorn »C«, – Doppelscheibe mit Radial-Vierkolben-Festsätteln Scheibe mit Zweikolben-Schwimmsattel 320/220 mm	3.50 x 17/6.00 x 17 120/70 ZR 17 190/50 ZR 17 Dunlop D 22 1 vorn »G«, – Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel 320/245 mm, ABS
Preis Garantie Inspektion/Ölwechsel Steuer (für 1 Jahr)	13.599 Euro plus Nk. vier Jahre ohne km-Grenze alle 10.000 km/alle 10.000 km 73,60 Euro	11.640 Euro plus Nk. zwei Jahre ohne km-Grenze alle 10.000 km/alle 10.000 km 77,28 Euro	10.195 Euro plus Nk. zwei Jahre ohne km-Grenze alle 10.000 km/alle 10.000 km 73,60 Euro

Europäerinnen, wirkt die Yamaha etwas nüchtern, bieder gar. Allerdings spielt auch bei ihr Alu die Hauptrolle, vom kompletten Fahrwerk bis hin zu den Fußrastenhaltern, nur dass es eben nicht so dominant in Szene gesetzt wird. Bei den Japanern hatte Zweckmäßigkeit schon immer Vorrang, und wenn die dann inklusive ABS zu einem konkurrenzlos günstigen Preis angeboten wird, bietet das Anlass zum Grübeln – ein hochwertigeres Federbein ist leicht nachgerüstet. Da kann man auch über die nur mäßige Lichtausbeute hinwegsehen.

Hinwegsehen sollten wir auch über die mangelnde Beifahrertauglichkeit der Vergleichskandidaten, die den Sozias nur für einen Kurztrip zu zumuten ist. Aber wir wollten ja schon damals das Sportlichere, jetzt haben wir es. Schöne, verkehrte Welt – früher war manches, nicht aber alles besser.

Text: Guido Saliger

Fotos: Christina GÜldenring

Fazit



Aprilia Tuono 1000 R Factory

Der Profi im Naked-Bereich mit der höchsten Rennstreckentauglichkeit, mit dem auch ambitionierte Sportfahrer glücklich werden. Ein wenig Gefühl bei der Feinabstimmung der Öhlins-Ware vorausgesetzt, die den Mehrpreis von 1900 Euro zum Grundmodell allemal rechtfertigt. Dabei kommt der Alltagsspaß keinesfalls zu kurz.



Triumph Speed Triple 1050

Auch in der fünften Auflage bleibt die Speedy ihren Wurzeln treu. Sie passt klasse auf die Landstraße und hinterlässt mit ihren in der Grundabstimmung straff ausgelegten Federelementen auf abgesperrtem Terrain eine gute Figur. Die hohe Sitzposition und die Gewichtsverteilung stören zuweilen im Alltag.



Yamaha FZ1

Überraschung: Die Stärkste bietet die höchste Alltags-Performance und ist auch für weniger Ambitionierte am einfachsten zu handhaben. Dazu bietet sie den Vorzug eines ABS, das zweifellos auf der Landstraße einen echten Gewinn darstellt, und das zum weitaus günstigsten Preis. Auf abgesperrter Strecke bleibt sie hinter der Konkurrenz.