

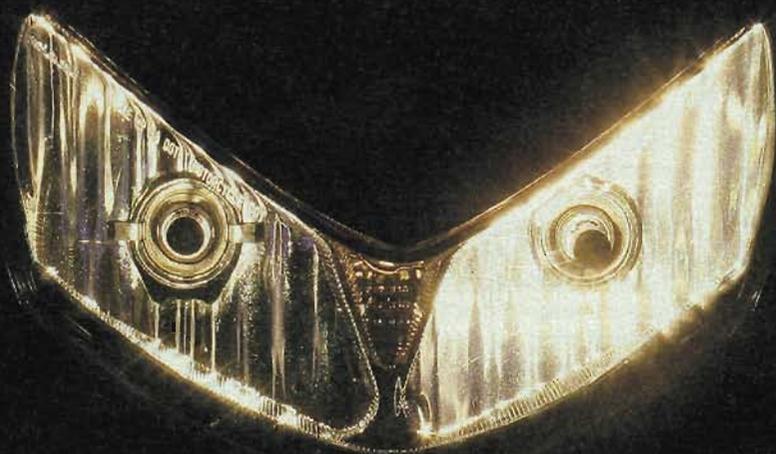
V E R G L E I C H S T E S T

Naked Bikes



GEIßTEER





R JÄGER

Der Geist der Unvernunft – er wohnt in jedem kraftstrotzenden Naked Bike. MOTORRAD hat bei vier ganz unterschiedlichen Ansätzen nachgespürt, was jenseits dieses Geistes in ihnen steckt.



■ **BENELLI**
TNT 1130
SPORT EVO



■ **BUELL**
1125 CR



■ **YAMAHA**
FZ1 ABS



■ **APRILIA**
TUONO 1000 R
FACTORY



Fotoshooting am Tag nach den Testfahrten: Die Benelli quittiert den Dienst, bleibt auf der Anfahrt zur Location mit Motorschaden liegen. Was jetzt? Zunächst mit dem verbleibenden Trio die Foto-Produktion durchziehen. Drei Tage später hat der Benelli-Importeur den italienischen Dreizylinder zerlegt: Ein nicht zu identifizierender Fremdkörper ist durch den Ansaugkanal in den Brennraum gelangt und verursachte einen Kolbenschaden. Der erhöhte Druck im Kurbelgehäuse hat Öl in den Luftfilter gepresst – eine Riesensauerei. Also gut, neue Maschine her, Einzel-fotos nachschießen, die Welt dreht sich weiter.



Von Rolf Henniges, Fotos: Jörg Künstle

D

er französische Schriftsteller Honoré de Balzac hat mal gesagt: „Ein Mann ist so beschaffen, dass er dem vernünftigsten Argument eines Mannes widersteht, aber dem unvernünftigsten Blick einer Frau erliegt.“ Da Motorräder ja bekanntlich weiblich sind, müsste sich die neue Buell 1125 CR demnach glänzend verkaufen: Rahmen als Tank, mopedhafter Radstand, Hochleistungs-V2 und Pausbacken wie ein Hamster

– Vernunft ist anders. Hinter den beiden üppig dimensionierten Seitenverkleidungen verbergen sich längs zur Fahrtrichtung montierte Wasserkühler, die aus technischen Gründen nicht anders untergebracht werden konnten. Aber muss das Benzin im Rahmen schwappen, eine riesige Bremsscheibe direkt an der Felge angeschlagen oder der Lenkkopfwinkel steiler sein als beim Rest der Welt? Im direkten Vergleich mit der Aprilia Tuono 1000 R

Factory, Benelli TnT 1130 Sport Evo und der Yamaha FZ1 ABS soll geklärt werden, wie viel Coolness noch funktionell ist.

Geister sind gemeinhin unberechenbar. Und so kam es, wie oben erwähnt, nach ausgedehnten Testfahrten zu einem Defekt, der die Benelli stoppte und MOTORRAD zwang, für die Fotoproduktion eine neue Maschine zu ordern. Insofern klingt es etwas gemein, wenn die Eigenschaft der



TnT, immer und überall Leistung im Überfluss bereitzustellen, mit „der Motor explodiert förmlich“ kommentiert wird. Doch das beschreibt die Leistungsentfaltung absolut zutreffend. Bereits ab 2000 Touren häuft der Dreizylinder gewaltige 90 Newtonmeter auf. Kein anderer Antrieb reagiert energischer auf einen Dreh am Gasgriff. Allerdings greift hier eine alte Weisheit: Kraft kommt von Kraftstoff – wer die TnT zügig bewegt, verbrennt bis zu zehn Liter Super auf 100

Kilometer. Das ist natürlich wenig zeitgemäß, der Erlebniswert jedoch einzigartig: Das bizarre Verbrennungs-Woodoo des Drillings gepaart mit den mechanischen Arien aus dem Wassergehäuse löst Gänsehaut aus. Dieses Malen, Knarren, Knurren, Krächzen, Ächzen – eine Mischung aus domestizierter Aggression und Freidenkertum – beglückt und euphorisiert. Gefährlicher als bei jeder Dreizylinder-Triumph, weitaus lebendiger, adrenalinhaltiger als

alles Vergleichbare in diesem Testfeld. Es ist die pure Unvernunft von Monstermuskeln, die den Alltag bereichert, ihn aufwertet, letztlich einfach abschüttelt. Hinzu kommt die kurze, spurtfreundliche Gesamtübersetzung der TnT: Der erste Gang reicht bis knapp 100 km/h, der letzte bis 250.

Die Euphorie verfliegt indes, wenn man im strömenden Regen durch eine verstopfte Innenstadt flaniert: Man flucht über eine schwer bedienbare Kupplung, die ruppige



APRILIA
TUONO 1000 R
FACTORY



**Gabel und Lenkerklammung: über-
zeugende Technik, mit einem Ober-
flächen-Finish, das einfach anmacht**



**Heck und Rückleuchte: Auch hier
glänzt die Aprilia mit sauberer
Verarbeitung und netter Optik**

Gasannahme sowie darüber, dass der Motor im Schiebetrieb hart mitbremst oder abrupt ausgeht. Easy ist anders. Aber that's Rock 'n' Roll.

Aprilia hat sich dem Thema Naked Bike von der supersportlichen Seite genähert und die Tuono Factory nach einem simplen Rezept konstruiert: Man nehme den haus-eigenen Supersportler RSV 1000 Factory, entferne die Vollverkleidung, montiere einen breiten Superbike-Lenker – fertig ist das ultracoolste Naked Bike. Goldener Rahmen, extrem leichte Schmiederäder, leckere

Karboneile, feinstes Ölins-Fahrwerk. Leider wurde auch die Übersetzung vom Supersportler übernommen – rein rechnerisch läuft die Italienerin knapp 300 km/h. Sinnvoller wäre es gewesen, man hätte den Zweizylinder mit einer kürzeren Übersetzung auf den Alltag eingeschworen und ihm zugunsten der Fahrbarkeit unterhalb von 3000/min bessere Manieren beigebracht. Denn niedrige Drehzahlen sind dem V2 suspekt. Da rappelt, schüttelt und hämmert er äußerst widerwillig: ein Bike, das 30er-Zonen hasst und weite Radien liebt. Erst ab 4000/min läuft der Motor smooth,

pulsiert, punct, grollt, groovt mit sattem Schlag. Er will drehen, fühlt sich in hohen Sphären sauwohl, und seine Drehzahlgier animiert stets zu schneller Gangart.

Touristische Aspekte sind dem Vau aus der Motorenschmiede Rotax völlig fremd. Ab mittleren Drehzahlen verliert das Vorderrad im ersten Gang die Bodenhaftung. Monsterpower? Nein, mit 133 gemessenen PS ist die Aprilia sogar die schwächste im Testfeld. Es liegt am geringen Gesamtgewicht und daran, dass der Tuono-Fahrer weit hinten sitzt und die Wheelie-Neigung damit noch begünstigt.

Auch das zweite Bike mit einem Rotax-Antrieb, Erik Buell's 1125 CR, ist nicht unbedingt Vernunftpreis-verdächtig, kokettiert sie noch immer mit der Gleichung „mächtig Bums mit Mini-Optik“. Obwohl die Neue wuchtiger wirkt als ihre extrem gedrungene Vorgängerin, ist der Radstand lediglich um 60 Millimeter auf deren 1385 gewachsen. Erster Eindruck vom neu entwickelten, wassergekühlten Motor: eher träge. Eine Täuschung, hervorgerufen durch den vergleichsweise schwergängigen Gasgriff. Denn der österreichische Antrieb ist agil und mit 144 PS bei 10 200/min immerhin der zweitstärkste dieses Vergleichs.

Der V2 pflügt mit einer extremen Lässigkeit und Gier durchs Drehzahlband, die die von Buell bislang eingesetzten, luftgekühlten 45-Grad-V2-Motoren amerikanischen Ursprungs zu Entwürfen aus der Antike des Verbrennungsmotorenbaus stempeln. Die Power wird gleichmäßig und sehr gut umsetzbar aufs Hinterrad geschaufelt. Es sei denn, man öffnet bei 3000/min abrupt die mächtigen 61er-Drosselklappen, beispielsweise, um ein Auto im Stadtverkehr zu überholen – dann passiert nix. Ein, zwei Gedenksekunden vergehen, in denen man sich fragt: Was hab' ich falsch gemacht? Kann ein öster-

reichischer Motor wegen des amerikanischen Chassis beleidigt sein? Klares Nein. Wahrscheinlicher ist, dass der Zweizylinder in diesem Fahrzustand eine Geräuschmessung vermutet (siehe Interview auf Seite 64). Schlecht, wenn man auf der linken Spur plötzlich sekundenlang als Hindernis wahrgenommen wird.

Abgesehen von diesem Fauxpas und der Tatsache, dass der V2 im letzten Drehzahlritzel etwas rau läuft, gibt's beim Antrieb noch was zu beklagen: Die Kupplung erfordert hohen Kraftaufwand, und die Schaltung ist harsch – aber zu diesem Unikum passt einfach keine zartbesaitete Be-



Die zwei Heckleuchten sowie der Kennzeichenträger sind sehr eigenwillig um den Schalldämpfer herum platziert



Schön anzusehen mit einem Hauch von Rallye: klappbare Lenkerklammer bei der TNT



BENELLI
TNT 1130
SPORT EVO



Vergleichstest Naked Bikes

dienung. Trotz seiner enormen Power steht das Triebwerk ein wenig im Schatten des quirligen Tuono-Vau und des brutalen Benelli-Drillings. Der unterkühlte Hochleistungs-Charme dieses Rotax-V2 kann in dieser Umgebung nicht gewinnen.

Wobei wir bei der Yamaha FZ1 wären, dem gefühlsmäßigen Gegenpart zur Buell. Der Vierzylinder läuft samtig, schwerelos, vibrationsarm. Die allseits kompromissbereiten Japaner haben in ihr Power-Naked den Fünfventil-Motor der früheren R1 gepflanzt. Mit anderen Nockenwellen, einer verringerten

Verdichtung und geändertem Kennfeld hat Yamaha den Hochleistungsmotor auf seine neuen Arbeitsbedingungen vorbereitet. Das ist bedingt gelungen. Bullig kann man die Kraftentfaltung nicht nennen, bullig agiert eine TnT. Sicher, Schub ist immer vorhanden, mächtig sogar. Mit 147 PS ist der Vierzylinder der stärkste Antrieb des Quartetts. Doch unterhalb von 5000/min reagiert der Motor recht verhalten auf Gasbefehle. Wer zügig unterwegs sein möchte, muss in engen Kehren sogar mit der leichtgängigen und gut dosierbaren Kupplung nachhelfen. Extrem nervig vor allem im Zweipersonenbetrieb. An die Eigenarten des Hochleistungs-Reihenvier-

zylinder kann man sich allerdings gewöhnen: einen Gang niedriger fahren. Solange man Gas gibt, wenn die Kurbelwelle mindestens mit halber Nenndrehzahl rotiert, geht's stets stürmisch zur Sache. Ob das sinnvoll ist? Ja, denn der drehzahlunrigen Unvernunft steht ein hohes Maß an Alltagstauglichkeit gegenüber.

Mit sanfter Gasannahme, geringen Vibrationen, und unauffälliger Bedienung versüßt der Vierzylinder den täglichen Umgang. Mehr noch: Der Antrieb ist tourentauglich, denn er beherrscht bummeligen Trab ebenso wie kraftvollen Galopp und benimmt sich handzahn – ein Schaf im Wolfspelz sozusagen. Denn das ist ein



Extravaganz: dicke Lufthutzen, verschlungen-gedrungener Auspuff und Scheinwerfer mit zorniger Optik



Tankverschluss im oberen, gewaltigen Rahmenrohr, Lenkerklemmung direkt in der Gabelbrücke



BUELL
1125 CR



YAMAHA FZ1 FAZER



Kompakt gestaltetes Rücklicht – form-schön und charakterstark, doch warum nicht gleich mit LED-Leuchten?



Zwei lange, in Gummi gelagerte Klemmfäuste fassen einen fast geraden Lenker – könnte optisch leckerer sein



Widerspruch zur recht aggressiven Optik. Aber funktionell.

Geist der Lässigkeit – die Fahrwerke. Beginnen wir alphabetisch. Und gleich mit dem Highlight des Vergleichs: Die supersensibel ansprechenden Federelemente der Aprilia sind nicht nur durchschlagssicher, sondern teilen dem Fahrer absolut unverfälscht mit, was die Räder gerade machen. Ihr Feedback ist hervorragend. Die Tuono folgt den Lenkbefehlen zielsicher und lässig, mit einer geradezu beschwingten Leichtigkeit. Hier summiert sich vieles: Der breite Lenker setzt

Impulse gut um, die leichten Schmiederräder sorgen für geringe rotierende Massen, und mit 206 Kilogramm vollgetankt ist das Gewicht niedrig. So handlich wie der Supersportler mit breitem Lenker präsentiert sich keine andere des Vergleichs. Auch die Bremsen überzeugen mit kristallklarer Be-tätigung durch einen satten Druckpunkt sowie hervorragender Wirkung. Einziges Manko: die Sitzposition. Die Fußrasten sind Superbike-like weit hinten und weit oben – auch Oldstyle genannt.

Benellis TnT wirkt im Vergleich zur Aprilia zäh. Sie ist 15 Kilogramm schwerer als

die Aprilia, das Handling etwas träger und die Federung steifer. Die TnT bewegt sich nicht so widerstandslos in Schräglage, erfordert mehr Einsatz, liegt dann jedoch wie hingedübelt. Eine topfebene Strecke vorausgesetzt. Die Tuono als Maßstab, fehlt es dem Sport-Evo an Sensibilität, vor allem das Federbein reagiert trampeliger. Auf holprigen Untergrund leidet die Lenkpräzision. Trotz ihres potenten Motors ist eine Wheelie- oder Kickback-Neigung kaum vorhanden, Benelli verzichtet sogar auf einen Lenkungsdämpfer. Selbst bei starkem Beschleunigen liegt die TnT stabil, der Len-

Vergleichstest Naked Bikes

ker zuckt nur ansatzweise. Sie fühlt sich insgesamt ungehobelt an, eine raue, puristische, von der schieren Macht des Motors dominierte Fahrmaschine. Die erste Testmaschine kämpfte darüber hinaus mit der Erstbereifung, Dunlop D 208. Auf dem Exemplar für die Fotoproduktion waren Michelin Pilot Power montiert, mit denen die TnT nicht nur spürbar leichter, sondern auch präziser lenkte.

Doch trotz der Kritik an der TnT, das ist nichts gegen die Eigenwilligkeit der Buell. Die 212 Kilogramm schwere Maschine muss beinahe in Schräglage gezwungen werden. Man drückt mit den Schenkeln, hebtel mit dem Lenker – und verfehlt die Ideallinie gleichwohl immer ein wenig. Und Geradeausfahren liegt der Amerikanerin ebenfalls nicht, denn sie pendelt bei Top-speed. Während die Gabel zufriedenstellend arbeitet, gerät das schlecht ansprechende Federbein vor allem auf Schlechtwegstrecken an seine Grenzen. Zudem ist die Stoppie-Neigung der Maschine aufgrund des kurzen Radstands sehr ausgeprägt. Das verhindert bessere Bremswerte



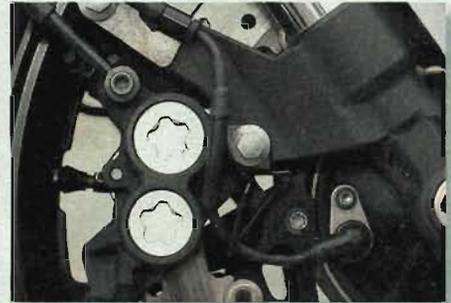
Aprilia: eine straff arbeitende Öhlins-Gabel, radial verschraubte Vierkolben-Festsättel mit zwei Belägen



Benelli: identischer Sattel wie ihre italienische Kontrahentin – allerdings einen Hauch schlechter in der Wirkung



Buell: Acht Kolben in einem Schwimmsattel beißen in eine innen an der Felge angeschlagene 375er-Scheibe



Yamaha: Altbekannte Vierkolben-Festsättel aus der R1 verzögern ABS-unterstützt auf sehr hohem Niveau.

MOTORRAD

Höchstgeschwindigkeit

Herstellerrangabe	(km/h)
Aprilia	255
Benelli	260
Buell	255
Yamaha	252

Beschleunigung

	0–100 km/h	0–140 km/h	0–200 km/h (sek)
Aprilia	3,5	5,4	10
Benelli	3,3	5,0	9,8
Buell	3,4	5,4	9,7
Yamaha	3,6	5,4	10,3

Durchzug

	60–100 km/h	100–140 km/h	140–180 km/h (sek)
Aprilia	4,6	4,7	6,0 15,3
Benelli	3,1	3,2	4,2 10,5
Buell	3,6	3,3	3,7 10,6
Yamaha	4,1	4,1	5,1 13,3

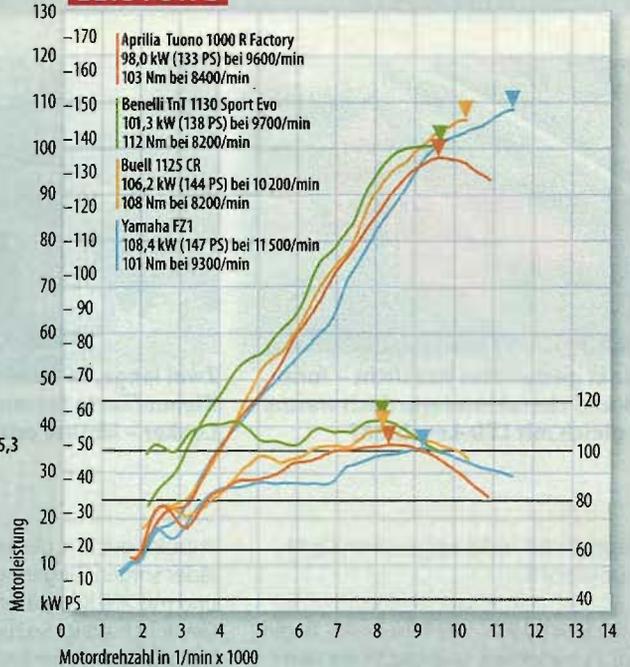
Kraftstoffverbrauch

Landstraße	(Liter/100 km)
Aprilia	5,4
Benelli	6,8
Buell	6,1
Yamaha	5,4

Theoretische Reichweite

Landstraße	(km)
Aprilia	333
Benelli	235
Buell	330
Yamaha	333

LEISTUNG



Wahnsinn: Die Benelli drückt neun PS mehr als ihre Nominalleistung und schaufelt bereits kurz über Standgas immenses Drehmoment ans Hinterrad – kerniger kann ein Naked-Bike-Motor seine Power nicht entfalten. Besonders lobenswert: die lineare Leistungsentfaltung der Kontrahentinnen. Allerdings ist bei allen ein leichter Einbruch um 3000/min zu verzeichnen. Dieser Moment des Luftholens ist bei der Yamaha im Fahrbetrieb besonders spürbar.

Aprilia 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-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 40:16.

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

FAHRWERK

Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, Lenkungsämpfer, 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-Schmiederäder

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+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 10 000 km

Preis 13 599 Euro

Nebenkosten zirka 270 Euro

*MOTORRAD-Messungen

Benelli Sport Evo

MOTOR

Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nassumpfschmierung, Einspritzung, Ø 53 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 550 W, Batterie 12 V/12 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 36:16.

Bohrung x Hub 88,0 x 62,0 mm
Hubraum 1131 cm³

Verdichtungsverhältnis 11,5:1

Nennleistung

95,0 kW (129 PS) bei 8500/min

Max. Drehmoment

110 Nm bei 5250/min

FAHRWERK

Brückenrahmen aus Stahl und Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 50 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Gitterrohrschwinge aus Stahl, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Zweikolben-Festsattel. Alu-Gussräder

3.50 x 17; 6.00 x 17

Reifen

120/65 ZR 17; 190/55 TR 17

Bereifung im Test Dunlop 208 RR

MAßE+GEWICHTE

Radstand 1419 mm, Lenkkopfwinkel 65,5 Grad, Nachlauf 99 mm, Federweg v/h 120/115 mm, Sitzhöhe* 810 mm, Gewicht vollgetankt* 221 kg, Zuladung* 179 kg, Tankinhalt/Reserve 16,0/5,0 Liter.

Garantie zwei Jahre

Service-Intervalle 10 000 km

Farben Weiß, Silber, Schwarz

Preis 13 990 Euro

Nebenkosten zirka 250 Euro

*MOTORRAD-Messungen

Buell 1125 CR

MOTOR

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-72-Grad-V-Motor, drei Ausgleichswellen, vier oben liegende, zahnrad-/kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Schleppebel, Trockensumpfschmierung, Einspritzung, Ø 61 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 500 W, Batterie 12 V/12 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen, Sekundärübersetzung 76:27.

Bohrung x Hub 103,0 x 67,5 mm
Hubraum 1125 cm³

Verdichtungsverhältnis 12,3:1

Nennleistung

109,0 kW (148 PS) bei 10 000/min

Max. Drehmoment

111 Nm bei 8000/min

FAHRWERK

Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 47 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, innenumfassende Scheibenbremse vorn, Ø 375 mm, Achtkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Doppelkolben-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 Corsa III

MAßE+GEWICHTE

Radstand 1385 mm, Lenkkopfwinkel 69,0 Grad, Nachlauf 84 mm, Federweg v/h 120/127 mm, Sitzhöhe* 820 mm, Gewicht vollgetankt* 212 kg, Zuladung* 174 kg, Tankinhalt/Reserve 20,1/3,0 Liter.

Garantie zwei Jahre

Mobilitätsgarantie ein Jahr

Service-Intervalle 10 000 km

Farben Rot, Schwarz

Preis 11 599 Euro

Nebenkosten zirka 310 Euro

*MOTORRAD-Messungen

Yamaha FZ1 ABS

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, je zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, fünf Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nassumpfschmierung, Einspritzung, Ø 42 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 560 W, Batterie 12 V/11 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 45:17.

Bohrung x Hub 77,0 x 53,6 mm
Hubraum 998 cm³

Verdichtungsverhältnis 11,5:1

Nennleistung

110,3 kW (150 PS) bei 11 000/min

Max. Drehmoment

106 Nm bei 8000/min

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 245 mm, Einkolben-Schwimmsattel, ABS. Alu-Gussräder

3.50 x 17; 6.00 x 17

Reifen

120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17

Bereifung im Test Dunlop D 220

MAßE+GEWICHTE

Radstand 1460 mm, Lenkkopfwinkel 65,0 Grad, Nachlauf 109 mm, Federweg v/h 130/130 mm, Sitzhöhe* 800 mm, Gewicht vollgetankt* 230 kg, Zuladung* 180 kg, Tankinhalt/Reserve 18,0/3,4 Liter.

Garantie zwei Jahre

Service-Intervalle 10 000 km

Farben Silber, Schwarz, Weiß

Preis 10 195 Euro

Nebenkosten zirka 170 Euro

*MOTORRAD-Messungen



Vergleichstest Naked Bikes

der eigentlich gut funktionierenden Anlage. Es drängt sich der Eindruck auf, Erschaffer Erik Buell wollte durch bewusst Andersartiges Alleinstellungsmerkmale erzeugen, doch diese beeinträchtigen oft die Funktion. Anders ausgedrückt: Warum sollte man Räder eckig machen, wenn sie rund bestens funktionieren?

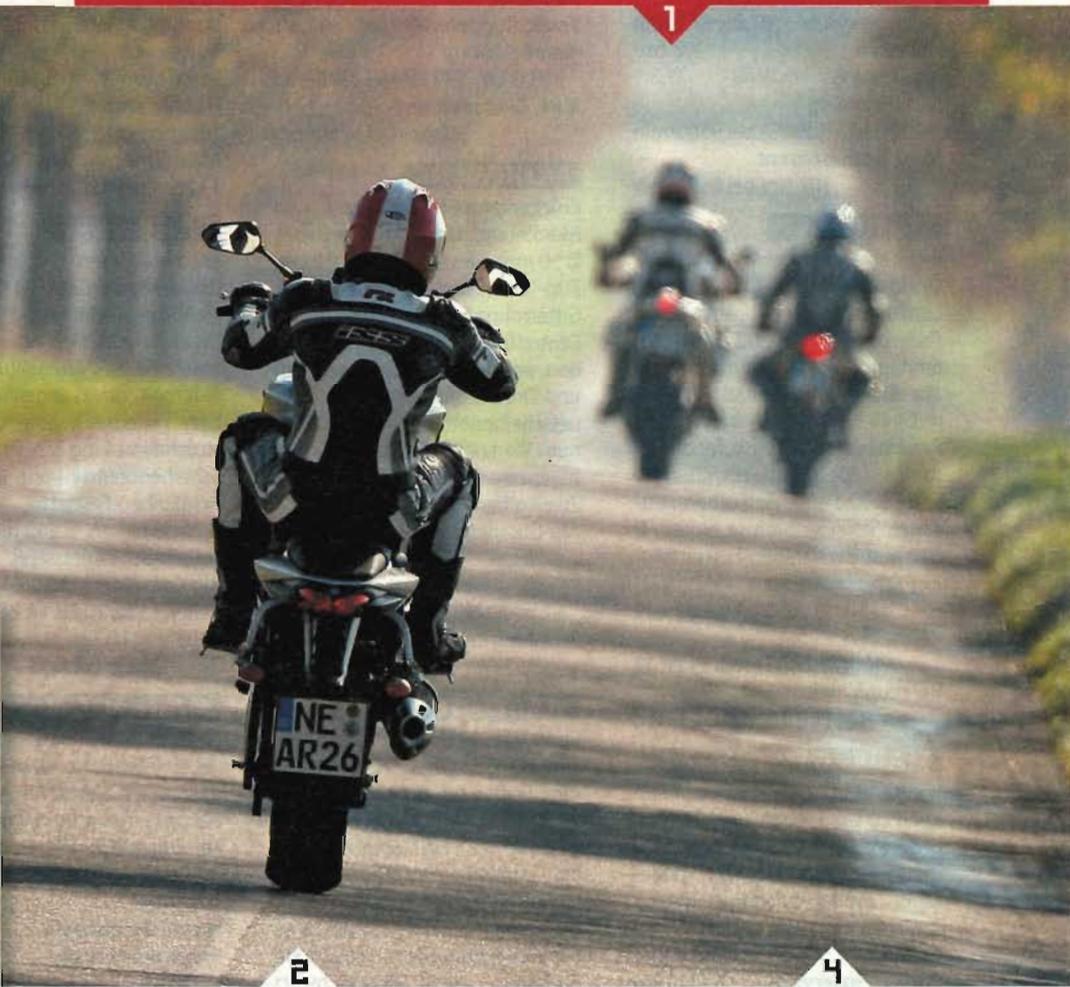
Yamaha beweist mit der FZ1, dass sich coole Optik, ein supersportliches Herz und hohe Alltagstauglichkeit nicht gegenseitig ausschließen. Einzige Kritikpunkte: Der montierte Dunlop D 220 lenkt in zügig gefahrenen Kurven nur widerwillig und sehr träge ein. Außerdem setzt die FZ1 im Zweipersonenbetrieb vergleichsweise früh auf.

Außerdem spreizen Tank und Rahmen die Schenkel etwas weit. Ansonsten funktioniert die Yamaha sehr gut. Ihr ABS arbeitet bestens, die Bremsanlage ist effektiv und gut dosierbar. Und das Fahrwerk bleibt ausreichend stabil, bietet gute Rückmeldung und als einziges in diesem Vergleich so etwas wie Komfort. Weiterer Pluspunkt: Die FZ1 ist zierlich, wirkt kompakt und übersichtlich. Das erfreut insbesondere kleinere Menschen.

Zurück zu Honoré de Balzacs Zitat. Im Gegensatz zu dem Beispiel mit den Frauen wird bei Motorrädern die Verführung durch Unvernunft in den meisten Fällen von einer schlichten Formel verdrängt: dem Preis-Leistungs-Verhältnis. Und das spricht zweifelsfrei für die Yamaha. Ganz abgesehen davon, dass die Aprilia unter Testkriterien das beste Motorrad des Vergleichs ist und die Buell sich wegen ihrer Eigenarten hinten anstellen muss. ■

MOTORRAD-Testergebnis

1 Aprilia Tuono 1000 R Factory Ihr erstklassiges Fahrwerk in Verbindung mit guter Verarbeitung und der vierjährigen Garantiezeit sichern der Italienerin den Sieg.



2 Yamaha FZ1 ABS Klasse, wie der Vierzylinder punktet. Hat kaum richtige Schwächen und sogar ABS an Bord. Mit anderen Reifen und einer optimaleren Übersetzung wäre die FZ1 Testsieger.



3 Benelli TnT 1130 Sport Evo Hoher Verbrauch, bescheidene Alltagstauglichkeit – trotz des kernigen Motors reicht es für die TnT nur für den dritten Platz. So ist das mit der Unvernunft.



4 Buell 1125 CR Gegenüber ihrer Vorgängerin mit dem luftgekühlten Harley-Antrieb hat die Neue gewonnen. Gegen die Konkurrenz aus Japan und Italien kann sie trotzdem nicht bestehen.

Maximale Punktzahl
 Aprilia
 Factory R
 Benelli
 Sport Evo
 Buell
 T125 CR
 Yamaha
 FZ1 ABS

MOTOR		40	25	36	35	29
Durchzug	40	31	33	31	30	30
Beschleunigung	30	24	25	22	23	23
Topspeed	30	21	25	24	19	19
Motorcharakteristik	20	11	12	5	12	12
Ansprechverhalten	20	12	10	15	13	13
Lastwechselverhalten	20	8	10	7	15	13
Laufruhe	10	7	7	6	8	8
Kupplung	20	13	10	10	14	14
Schaltung	10	5	9	9	7	7
Getriebeabstufung	10	8	8	5	9	9
Starten	10	8	8	5	9	9
Summe	250	165	185	169	179	179

KEINE HÄMMER, SONDERN ABRISSEBIRNEN: Alle vier Bikes sind mehr als ausreichend motorisiert. Vor allem die Benelli begeistert mit superbem Antritt, dem spontanen Umsetzen von Dreh am Griff zu Raddrehzahl. Der Dreizylinder ist nicht nur ungemein kräftig, sondern auch optimal übersetzt. An Letzterem krankt die Aprilia, deren sechster Gang rechnerisch bis 296 km/h reicht. Ebenfalls am Thema Landstraßen-Bike vorbei: die Yamaha. Fette 147 PS drückt sie, doch ihr Vierzylinder verlangt dafür hohe Drehzahlen. Und kämpft mit einem Leistungsloch, das man vor allem im Zweipersonenbetrieb spürt. Der Buell wird die Beschleunigungs-Bedenkzeit beim spontanen Gasgeben um 3000/min zum Verhängnis – die Zeit bleibt stehen, während die Konkurrenz in gleicher Situation losprescht.

SIEGER MOTOR: BENELLI

FAHRWERK		40	30	25	22	26
Handlichkeit	40	33	33	27	29	29
Stabilität in Kurven	40	31	30	24	26	26
Lenkverhalten	40	7	6	5	6	6
Rückmeldung	10	20	18	20	14	14
Schräglagenfreiheit	20	14	16	11	13	13
Geradeauslaufstabilität	20	16	14	14	14	14
Fahrwerksabstimmung vorn	20	15	13	12	14	14
Fahrwerksabstimmung hinten	20	6	6	6	5	5
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	4	4	3	5	5
Federungskomfort	10	12	10	11	14	14
Fahrverhalten mit Sozium	20	12	10	11	14	14
Summe	250	188	175	155	166	166

AUS DER WIEGE des Supersports: Aprilias Tuono ist ein Racer mit breitem Lenker. Feinste Öhlins-Komponenten sorgen für bestes Ansprechverhalten und sattes Feedback. Hinzu kommt: Sie ist die leichteste und handlichste Maschine des Quartetts. Krasser Gegensatz: die Buell. Ihr Federbein spricht bockig an, die Amerikanerin legt starkes Eigenlenkverhalten an den Tag und läuft bei Topspeed nur bedingt geradeaus. Im Soziumbetrieb gerät die Yamaha schnell an ihre Grenzen und setzt auf. Schade, offeriert sie doch als Einzige des Vergleichs einen menschenwürdigen Soziumplatz. Zudem ist ihr Fahrwerk am komfortabelsten abgestimmt. Kaum eine Blöße gibt sich die Benelli. Wobei die Foto-TnT mit Michelin Pilot Power wesentlich agiler wirkte, als das mit Dunlop D 208 bestückte Testexemplar.

SIEGER FAHRWERK: APRILIA

ALLTAG		40	22	27	23	27
Ergonomie Fahrer	40	3	6	6	9	9
Ergonomie Sozium	20	3	2	2	0	0
Windschutz	20	12	10	9	12	12
Sicht	20	16	12	10	14	14
Licht	20	8	7	12	10	10
Ausstattung	30	18	15	17	17	17
Handhabung/Wartung	30	2	1	1	2	2
Gepäckunterbringung	10	6	4	3	4	4
Zuladung	10	20	12	20	20	20
Reichweite	30	16	15	13	15	15
Verarbeitung	20	16	15	13	15	15
Summe	250	126	111	116	130	130

TAUSEND VOLT UND KEIN LICHT? Der Spruch dürfte vor allem bei der Tuono nur als dummer Witz gelten: Die Lichtausbeute ihres Scheinwerfers ist auf Top-Niveau. Doch das war's auch bezüglich Alltagsauglichkeit fast schon. Mal abgesehen von den 194 Kilogramm Zulademöglichkeit der Aprilia. Vernünftig ist keines dieser Bikes. Kein nennenswerter Windschutz, kaum Möglichkeiten zur Gepäckunterbringung, schlechte Lebensbedingungen für Beifahrer und wenig Sicht in den Rückspiegeln. Einzig die Yamaha kann sich in diesem Kapitel etwas von der Konkurrenz absetzen: gutes Licht, relativ gute Ergonomie für beide Passagiere. Die Benelli fällt in puncto Reichweite fast durchs Raster: Wer volle Pulle fährt, muss bereits nach 140 Kilometern an die Zapfsäule.

SIEGER ALLTAG: YAMAHA

SICHERHEIT		40	33	32	28	30
Bremswirkung	40	26	25	23	24	24
Bremsdosierung	30	14	11	10	15	15
Bremsen mit Sozium/Fading	20	7	6	4	5	5
Aufstellmoment beim Bremsen	10	0	0	0	12	12
ABS-Funktion	20	13	13	11	11	11
Lenkerschlagen	20	8	7	6	6	6
Bodenfreiheit	10	8	7	6	6	6
Summe	150	101	94	82	103	103

SICHERES BREMSEN MACHT ein cooles Bike nicht uncooler – siehe ABS an der Yamaha. Vor allem nicht, wenn die Stopper auch gut dosierbar sind. Nicht so beärglichend: Sowohl die FZ1 als auch die Buell neigen zu Kickback. Bei der Tuono sorgt ein Lenkungsämpfer für Ruhe, die Benelli ist sehr stabil. Abgeschlagen: die Buell mit ihrer extremen Fahrwerksgeometrie. Die Amerikanerin stellt sich beim Bremsen in Schräglage stark auf und neigt im Soziumbetrieb extrem zu Stoppies.

SIEGER SICHERHEIT: YAMAHA

KOSTEN		30	20	15	17	15
Garantie	30	17	10	12	17	17
Verbrauch (Landstraße)	30	14	8	15	16	16
Inspektionskosten	20	7	7	7	6	6
Unterhaltskosten	20	7	7	7	6	6
Summe	100	58	40	51	54	54

WÄRE DA NICHT DIE vierjährige Garantie der Aprilia, würde die Yamaha auch dieses Kapitel für sich entscheiden. Die Benelli gewinnt aufgrund ihres hohen Verbrauchs und den immensen Inspektionskosten keinen Blumentopf.

SIEGER KOSTEN: APRILIA

GESAMTWERTUNG	1000	638	605	573	632
---------------	------	-----	-----	-----	-----

SIEGER PREIS-LEISTUNG: YAMAHA

PLATZIERUNG		1.	3.	4.	2.
-------------	--	----	----	----	----

Unvernunft zu einem vernünftigen Preis – die FZ1 ist ein cooler, leistungsstarker, alltagstauglicher Straßenfeger. Und zudem weitaus günstiger als die Konkurrenz – touché!

PREIS-LEISTUNGS-NOTE	Bestnote	2,7	3,3	3,2	1,9
----------------------	----------	-----	-----	-----	-----

