

Für die Freunde des starken V-Twin-Bebens gab es früher nur eine Anlaufstelle mit freiem Blick ins Epizentrum: die Ducati Monster. In Zeiten kollektiv alternder Motorradfahrer hat sich die Abkehr vom anstrengenden Bückzwang weiter entwickelt. Vom originellen Kult hin zur Breitband-Alternative. Heuer strippen kleinere wie größere Hersteller ihre Superbikes. Um ein Mindestmaß an dynamischem Anspruch zu wahren, genügt eine ansatzweise Vorderadorientierung durch entsprechend montierte Rohrlenker. Unterhalb der Gabelbrücke angeschellte Stummel schrecken viele mittlerweile eher ab.

In Sachen V-Twin ist jenes Segment indes nach wie vor recht übersichtlich. Aus dem

V-Twins aus Italien: Ducati und Moto Morini aus Bologna, Aprilia aus Noale

Bologneser Monopol ist ein italienisches Oligopol geworden, lediglich kurzzeitig aufgebrochen von der unverkleideten wie unpopulären Suzuki SV 1000. Während Aprilia unter der Bezeichnung Tuono schon länger entblößte Milles feilbietet und für den Jahrgang 2006 nochmal nachgelegt hat, ist seit diesem Jahr eine weitere Monster-Alternative zu haben – die Moto Morini Corsaro.

Tuono wie Corsaro halten sich gar nicht erst mit kleineren Einstiegsvarianten auf, sondern kommen gleich in der ganz erwachsenen Ausführung zur Sache. Bei Aprilia gibt es eine 1000er mit 133 PS, bei Moto Morini gar eine 1200er mit 140 PS. Angesichts dieser imposanten Eckdaten sah man sich bei Ducati schwer unter Druck gesetzt. Schließlich hatte das bisherige Monster-Topmodell namens S4R „nur“ 117 PS zu bieten. Eilig tat man das Naheliegende und implantierte für die S4RS die nächsthöhere Aus-

Motorleistung ist inflationär in Umlauf. Wer ein Naked Bike sucht, das in erster Linie ziemlich stark sein soll, wird längst im Vierzylinderlager fündig. Freunde des gepflegten Donnerns lauschen indes gen Süden. Es gibt neue **POWER-ROADSTER AUS ITALIEN**

TEXT: MAIK SCHWARZ FOTOS: KAI-UWE WIDDECKE

MOTO MORINI
CORSARO 1200



WILDE EDELKIRSCHEN

DUCATI
MONSTER S4RS

APRILIA
TUONO 1000R

Begehrte V-Früchtchen:
Wer 11 000 bis 15 000 Euro auf der Kante
hat, der darf sich eine pflücken

baustufe in den markentypischen Stahlrohr-Gitterrahmen. Allerdings fand sich im Hause Ducati kein Antrieb, der es mit dem der neuen Moto Morini so richtig aufnehmen kann.

UND WIEDER LAMBERTINI

Während man bei Ducati aus rennsportlichen Gründen am 1000-ccm-Hubraumlimit entlang gefeilt hat, präsentierte die erst kürzlich wiederbelebte Marke Moto Morini einfach einen 1200er Motor. Quasi aus dem Nichts. Entwickelt hat ihn Franco Lambertini, der vor mehr als 30 Jahren als Jung-Ingenieur die legendäre Morini 3 1/2 konstruiert hatte. Bei der Neuentwicklung handelt es sich um einen modernen, wassergekühlten V-Zweizylindermotor mit Benzineinspritzung. Die mit 107 Millimeter Durchmesser riesigen Zylinderbohrungen sind genauso ungewöhnlich wie die Zylinderspreizung von 87 statt der üblichen 90 Grad.

In der Praxis jedenfalls funktioniert das Konzept nicht nur. Es überzeugt. Im direkten Vergleich zu den Triebwerken der Bologneser Nachbarn von Ducati läuft der Morini-Twin mechanisch geschmeidiger, nimmt direkter Gas an, dreht viel schneller hoch und – das zählt schließlich – ist von der Performance her ganz klar überlegen. Gemessene 119 Nm sowie 136 PS sind die Maximalwerte, dabei ist der relative Kurzhuber schon ab 3000/min voll bei der Musik und spannt clean trommelnd seine Muskeln. Höher als 8000/min muss er für die beeindruckende Vorstellung nicht jubeln. Dass er trotz Updates



Passt sofort nach dem Aufsitzen: Sitzposition und Fahrwerk der Moto Morini greifen harmonisch ineinander



Imposant, aber etwas zu voluminös geraten: die Trompeten der Corsaro



Modern, multifunktionell und dennoch elegant: Moto Morini-Cockpit

MO MEINT:

Respekt. Mit der komplett neu konstruierten Corsaro kann die erst kürzlich wieder auferstandene Motorradmarke Moto Morini auf Anhieb eine Alternative zur stärksten Ducati Monster bieten. Noch etwas Feinschliff im Detail, dann werden die Bologneser Nachbarn sogar übertroffen.



Moto Morini Corsaro 1200

16 Pluspunkte: gut

Bei der Wiederbelebung Moto Morinis wurde nicht nach dem üblichen Muster vorgegangen. Statt irgendwo – womöglich sogar in Japan – Motoren einzukaufen, haben die Berti-Brüder eigens ein neues Triebwerk entwickeln lassen. Kein Geringerer als Franco Lambertini hat den 87-Grad-V-Zweizylinder konstruiert. Lambertini zeichnete bereits seinerzeit für die legendäre Morini 3 1/2 verantwortlich. Mit dem potenten 1200er Twin sollen in den kommenden Jahren weitere Modelle folgen. Interessant am Rande: Der Firmensitz von Moto Morini ist bei Bologna – also in der Nachbarschaft von Ducati, auf deren Monster die Corsaro zielt.

Motor:

Einspritzer mit Kaltstartautomatik. Kalt etwas zögerliche Gasannahme, stirbt auch betriebswarm manchmal ab. Schon ab knapp über 2000/min ruckelfrei fahrbar. Ab 4000/min stürmischer Schub bis 8000/min. Sehr direkte Gasannahme mit Lastwechselschlägen. Mechanisch laufruhig, unauffälliges Vibrationsaufkommen. Fulminanter, trommelnder Auspuffsound.

Kupplung und Getriebe:

Hydraulisch betätigte Ölbadkupplung mit leicht überdurchschnittlicher Bedienkraft. Effektiver Anti-Hopping-Mechanismus zum Begrenzen des Motorbremsmoments beim Herunterschalten. Heiß gefahren wandernder Trennpunkt am Handhebel, unbefriedigende Dosierbarkeit. Sportlich eng gestuftes Getriebe mit kurzer Gesamtübersetzung. Leichte Betätigung, sichere Rastung. Leerlaufsuche teils hakelig.

Fahrwerk:

Stabiles, passend zur Motorperformance aus-

gelegtes Fahrwerk. Dank breitem Rohrlenker handliches Fahrverhalten, jedoch ohne Nervosität. Bleibt auch hart gefahren stabil auf Kurs, bis Topspeed. Leichter Aufstellimpuls beim Bremsen in Schräglage. Große Schräglagenfreiheit. Gabel und Federbein voll einstellbar. Bereifung im Test: Michelin Pilot Power.

Komfort:

Fahraktives, optimal zugeschnittenes Sitzdreieck, hervorragende Fahrerintegration. Sehr guter

Knieschluss am Tank. Soziussitz mit knappem Polster und hoch verlegten Schalldämpfern, nur für kurze Strecken zu empfehlen. Kleine Cockpitverkleidung mit kaum spürbarem Windschutz.

Bremsen:

Bewährte Brembo-Stopper vorne wie hinten. Sehr gute Bremswirkung mit guter Rückmeldung und ohne übertriebene Bissigkeit.

Fahrleistungen:

Knapp 250 km/h Topspeed sind für ein Naked-Bike mehr als genug. Zudem hervorragende Durchzugswerte, trotz vermeintlich kurzhubiger Motorkonfiguration.

Verbrauch:

Mittlerweile hat Moto Morini die Einspritzsoftware überarbeitet. Nun „nur noch“ 7,5 Liter pro 100 Kilometer bei konzeptgerecht sportlicher Fahrweise. Auch angesichts der Performance ist das immer noch rund ein Liter zu viel.

Ausstattung:

Herausragend verarbeitetes Kleinserien-Motorrad mit bewährten Zulieferteilen von Brembo (Räder, Bremsen), Termignoni (Edelstahl-Auspuffanlage mit G-Kat) und Marzocchi/Sachs (einstellbare Fahrwerkskomponenten). Einstellbare Handhebel. Anti-Hopping-Kupplung. Modernes Multifunktions-LCD-Cockpit mit feiner Darstellung. Nur Seitenständer.

Wartung:

Inspektionen alle 10 000 Kilometer. Ölschauglas. Wartungsintensiver Endantrieb per Kette, kein Hauptständer. Batterie und Sicherungen gut erreichbar.



MO-Messwerte*

Gewicht vollgetankt	.....219 kg, davon 46,5 % vorn
Topspeed solo liegend	.....248 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in	.....3,5 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in	.....7,7 s
Testverbrauch (Superbenzin)	.....7,5 l/100 km

*mit Race-Technology-Messgerät ermittelt

Technische Daten

Preis: 12 500 Euro

Leistung: 140 PS (103 kW) bei 8500/min, maximales Drehmoment 123 Nm bei 6500/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, wassergekühlt, Zylinderwinkel 87 Grad. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 107 x 66 mm, Hubraum 1187 ccm, Verdichtung 11,8. Elektronische Benzineinspritzung, Ø 54 mm. G-Kat. E-Starter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Stahlrohr-Gitterrahmen. Vorn Upside down-Telegabel, Ø 50 mm, voll einstellbar, Federweg 120 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 130 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm. Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm. Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 65,5 Grad. Sitzhöhe 810 mm. Tankinhalt 18 Liter. Zulässiges Gesamtgewicht 385 kg

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, Inspektion alle 10 000 km

Fixkosten: Steuer im Jahr 88,32 Euro. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 203,58 Euro (Normaltarif Gerling, Regionalklasse 1)

Einzelwertung: ■■■=überragend. ■■=prima. ■=gut. □=noch akzeptabel. □=schlecht. □□=indiskutabel.
Insgesamt sind 27 Pluspunkte möglich. Für jeden Minuspunkt wird ein Pluspunkt abgezogen



Da gelten keine Ausreden:
Beim Fahrwerk der Aprilia handelt es sich
um astreines Superbike-Material

für die Einspritzsoftware gelegentlich abstirbt und immer noch zuviel Sprit durchzieht, sei ihm angesichts des allerersten Produktionsjahres verziehen.

REUELOS RUNTERSCHALTEN

Als bewährt, zuverlässig und standfest gilt der 1000er Aprilia-Twin. Genau genommen ist es ein Rotax-Twin aus österreichischer Produktion. Genau so, wie er auch bei der voll verkleideten Aprilia RSV Mille zum Einsatz kommt. Seine Besonderheit: eine Zylinderspreizung im Winkel von 60 Grad. Superbike-erprobt sind die gemessenen 134 PS bei 9500/min überhaupt kein Problem für ihn. Unangestrengt, mit metallisch trockenem Brummtön, kurbelt er zornig bis an den fünfstelligen Drehzahlbereich. Trotz des unorthodoxen Zylinderwinkels ohne störendes Vibrationsaufkommen – dank doppelter Ausgleichswelle. Erfreulich ist, dass die 2006er Abstimmung nicht nur auf gesteigerte Spitzenleistung zielt, sondern auch im unteren und mittleren Drehzahlbereich endlich eine gleichmäßige Leistungsentfaltung beschert – von einer kleinen Geräuschhomologations-Delle bei 3500/min abgesehen.

Lambdaregelung und geregelte Abgaskatalysatoren sind bei aktuellen Maschinen Stand der Technik. Hinzu kommen bei Corsaro und Tuono sogenannte Anti-Hopping-Kupplungen, die das bauartbedingt starke Motorbremsmoment beim Herunterschalten abpuffern und somit ein Blockieren des Hinterrads verhindern. Selbst provokantes Runtersteppen in den leicht-



Setzt auch ohne Underseat-Auspuff Maßstäbe: das Heck der Tuono



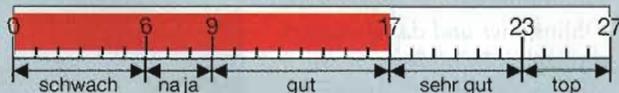
Informiert umfassend, aber glanzlos: analog-digitales Aprilia-Cockpit

MO MEINT:

Aprilia beweist, dass italienische Motorräder nicht typisch italienisch sein müssen. Funktion und Verarbeitungsqualität der Tuono liegen auf japanischem Niveau. Ihr starkes Rotax-Triebwerk stammt aus Österreich. Zudem ist sie mit Abstand die Preiswerteste in ihrer Klasse.



Aprilia Tuono 1000 R 17 Pluspunkte: sehr gut



Mehr noch als alle anderen Zweizylinder-Naked Bikes ist die Aprilia Tuono ein waschechter Superbike-Renner mit abmontierter Verkleidung und breitem Lenker. In kurvigem Geläuf genießt man das superbe Fahrwerk und freut sich an der für den 2006er Jahrgang spürbar verbesserten Motorabstimmung. Nach wie vor brennt ab zirka 8000/min das offene Superbike-Feuer, doch nun zieht der 60-Grad-Twin von Rotax auch unten sowie in der Drehzahlmitte stramm und ohne zögerliche Hänger durch.

Motor: ++

Einspritzer mit Kaltstartautomatik. Sofort spontane Gasannahme, kräftiges Anfahrtdrehmoment. Geschmeidiger Rundlauf bereits ab zirka 2500/min, darüber durchzugstarke Drehzahlmitte und zorniges Superbike-Feuer von 8000 bis 10 000/min. Unauffälliges Lastwechselverhalten. Mechanisch lauffrig. Trocken hämmernder V-Twin-Sound.

Kupplung und Getriebe: ++

Hydraulisch betätigte Kupplung, trennt kalt wie warm einwandfrei, aber fordert relativ viel Handkraft. Überzeugende Anti-Hopping-Funktion zur Begrenzung des Motorbremsmoments beim Herunterschalten. Leichtgängiges, präzise rastendes Sechsganggetriebe mit kurzen Schaltwegen. Leerlaufindung problemlos.

Fahrwerk: +++

Stabiler Geradeauslauf bis zur Höchstgeschwindigkeit. Handlich, aber ohne jeglichen Ansatz von Nervosität. Lenkungsdämpfer serienmäßig. Dank breitem Lenker mit sanften Impulsen einzulenken. Neutral-stabile Kurvenlage, auf Antrieb Vertrauen erweckend. Sport-

lich-straftige Grundabstimmung der einstellbaren Feder Elemente mit enormen Reserven für sportliche Gangart. Große Schräglagenfreiheit. Bereifung im Test: Metzeler Sportec M1.

Komfort: ++

Aufrecht-übersichtliche, aber kompakt-vorderadorientierte Sitzposition. Sportliche Rastenposition ohne allzu spitzen Kniewinkel. Breites, flach gepolstertes Sitzpolster und perfekter Knieschluss zum Tank. Knapper Sozusplatz mit

sehr hoch platzierten Rasten nur für Kurzstrecken geeignet. Kaum Windschutz.

Bremsen: ++

Die bewährte Brembo-Garnitur, hier mit trendgerecht radial verschraubten Zangen vorn. Sehr effektiv, gut dosierbar. Hinten rennsporttypisch zurückhaltende Auslegung.

Fahrleistungen: +++

Superbike-Fahrleistungen sind auch im Roadster-Revier herzlich willkommen. Auf diesem Naked Bike bleiben weder bei Beschleunigung noch bei Topspeed Wünsche offen.

Verbrauch: + □

Bei konzeptgerechter Fahrweise ist mit rund sieben Litern pro 100 Kilometer zu kalkulieren. Das ist angesichts der starken Performance zwar noch akzeptabel, etwas sparsamer wäre jedoch durchaus wünschenswert.

Ausstattung: ++

Insgesamt beispielhafte Verarbeitung, Rahmen und Schwinge wie vom Werks-Superbike. Edelstahl-Auspuffanlage mit geregelten Katalysatoren. Multifunktions-Cockpit. LED-Rücklicht. Anti-Hopping-Kupplung. Upside down-Telegabel mit radial angeschraubten Bremszangen. Feder Elemente und beide Handhebel einstellbar. Nur Seitenständer.

Wartung: +

Inspektion alle 10 000 Kilometer. Einfache Ölstandkontrolle dank gut einsehbarer Steigleitung. Wartungsintensiver Kettenantrieb, kein Hauptständer. Scheinwerfer-Leuchtmittel und Batterie gut erreichbar.

MO-Messwerte*

Gewicht vollgetankt	.....214 kg, davon 48,8 % vom
Topspeed solo liegend	.....244 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in	.....3,4 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in	.....8,8 s
Testverbrauch (Superbenzin)	.....6,8 l/100 km

*mit Race-Technology-Messgerät ermittelt

Technische Daten

Preis: 11 398 Euro

Leistung: 133 PS (98 kW) bei 9500/min, maximales Drehmoment 102 Nm bei 8750/min

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

Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen. Vorn Upside-down-Telegabel, \varnothing 43 mm, voll einstellbar, Federweg 120 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit einstellbarem Monofederbein, Federweg 133 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/50ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, \varnothing 320 mm. Scheibenbremse hinten, \varnothing 220 mm. Radstand 1410 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad. Sitzhöhe 810 mm. Tankinhalt 18 Liter. Zulässiges Gesamtgewicht 401 kg

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

Fixkosten: Steuer im Jahr 73,60 Euro, Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 203,58 Euro (Normaltarif Gerling, Regionalklasse 1)

Einzelwertung: ■■■=überragend. ■■=prima. ■=gut. ■=noch akzeptabel. □=schlecht. □=indiskutabel. Insgesamt sind 27 Pluspunkte möglich. Für jeden Minuspunkt wird ein Pluspunkt abgezogen

gängigen Sechsganggetrieben hat keine unerwünschten Drifts zur Folge. Leider scheint der Mechanismus bei der Moto Morini noch nicht ganz ausgereift zu sein. Zwar überzeugt die Anti-Hopping-Wirkung durchaus, doch die Kupplung irritiert an anderer Stelle. Etwa mit wanderndem Druckpunkt oder heiß gefahren mit extrem engem Einrückbereich. Im Rahmen der laufenden Serienfertigung müsste das in den Griff zu bekommen sein.

PREMIUM MIT ABSTRICHEN

Ausgerechnet die racingverstrahlten Ducatisti müssen auf eine solche aus dem Rennsport stammende Spezialkupplung verzichten. Hier muss bei Bedarf an Anti-Hopping nachträglich das elitäre Pricing des einschlägigen Zubehörhandels geschluckt werden. Immerhin ist die neue Top-Monster ab Werk an anderer Stelle edelst bestückt. Upside down-Gabel und Federbein kommen vom renommierten Spezialisten Öhlins, hier und da schimmert großzügig Kohlefaser. So auch an den Zahnriemenabdeckungen der Zylinder. Daneben fällt auf, was lobenswerterweise eben nicht mehr auffällt: Kabel und Geschläuch des wassergekühlten, ursprünglich nur für die Verwendung hinter einer Vollverkleidung gedachten „L“-Twins stechen im Sichtbereich nicht mehr so störend ins Auge wie bei früheren S-Monstern.

Im Fahrbetrieb hingegen ist alles wie gehabt. Mit dem unverwechselbar erdigen Beat, für den Ducati-Motoren geliebt werden, pulst auch die S4RS



Komfortabler denn je: Mit den Öhlins-Federelementen entdeckt das Monster seine sanften Seiten



Eigenwillige, akustisch unspektakuläre Lösung: Ducati-Doppelrohr



Klassisch, weiß, symmetrisch: analoges Monster-Cockpit mit LCD-Schlitzen

MO MEINT:

Ducati Monster, ein Kult seit 1993. Umzingelt von immer stärkeren Naked-Bikes, muss Ducati jedoch immer höher ins Motorenregal greifen, um mit dem teuren Top-Modell konkurrenzfähig zu sein. Mit knapp 15 000 Euro auf dem Preisschild wird es die neue S4RS nicht leicht haben.



Ducati Monster S4RS

14 Pluspunkte: gut

Ausgerechnet die Naked-Bikes namens „Monster“ sind die wirtschaftlich tragende Säule im Rennsport-orientierten Hause Ducati. Doch nicht nur das Topmodell S4RS hat mittlerweile mit vielen Nebenbuhlern zu kämpfen.

Motor:

Einspritzer mit Kaltstartautomatik. Startet zuverlässig, nimmt sofort gut Gas an. Bulliges Anfahrtdrehmoment, im großen Gang jedoch erst ab 3000/min ruckelfrei fahrbar. Gefühlsmäßig lineare, durchweg druckvolle Leistungsentfaltung mit angenehmem gleichförmigem Pulsieren. Akzeptable Lastwechselschläge. Markentypische Vibrationen eher sympathisch als störend. Anregend grollende, im Originalzustand allerdings gesetzestreu überdämpfte Klangdarbietung.

Kupplung und Getriebe:

Hydraulische Kupplung mit überdurchschnittlicher Bedienkraft. Mäßig dosierbar, durchschnittliches Trennverhalten. Sechsganggetriebe bei flüssigem Durchschalten präzise schaltbar. Teilweise harte Schaltschläge und diffuses Rastgefühl. Problemlose Leerlaufumdrehung.

Fahrwerk:

Upside-down-Gabel und Federbein von Öhlins. Damit erstaunlich komfortabel. Nur bei entsprechender Voreinstellung ausreichende Progression für sportlichen Fahrstil. Auf Stabilität getrimmtes Chassis ohne betonte Handlichkeit. Entschlossene Einlenkimpulse erforderlich. In Schräglage neutral und zielgenau. Stabiler Geradeauslauf bis Toppespeed, unempfindlich gegenüber Störimpulsen. Schwaches Aufstellen beim Bremsen in Schräglage. Große Schräglagenfreiheit. Bereifung im Test: Metzeler Sportec M3.

Komfort:

Stark vorderradorientierte Sitzposition, sportlich flach montierter Lenker, geringer Abstand zwischen Sitzpolster und Fußrasten. Kleinere Fahrer werden über den Tank gespannt, größere Fahrer zwickt es in den Kniekehlen. Sehr komfortable, geradezu weich ansprechende Feder-elemente von Öhlins. Gut gepolsterter Fahrersitz, Soziussitz nur für Kurzstrecken zu empfehlen. Cockpitverkleidung bietet kaum spürbaren Windschutz.

MO-Messwerte*

Gewicht vollgetankt	204,5 kg, davon 48,4 % vorn
Toppespeed solo liegend	241 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in	3,3 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in	9,0 s
Testverbrauch (Superbenzin)	6,3 l/100 km

* mit Race-Technology-Messgerät ermittelt

Technische Daten

Preis:	14 995 Euro
Leistung:	130 PS (96 kW) bei 9500/min, maximales Drehmoment 104 Nm bei 7500/min
Motor:	Viertakt-V-Zweizylinder-Motor, wassergekühlt, Zylinderwinkel 90 Grad. Vier desmodromisch gesteuerte Ventile pro Zylinder. Bohrung x Hub 100 x 63,5 mm, Hubraum 998 ccm, Verdichtung 11,4. Elektronische Benzineinspritzung, Ø 50 mm. G-Kat. E-Starter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette
Fahrwerk:	Stahlrohr-Gitterrahmen. Vorn Upside-down-Telegabel, Ø 43 mm, voll einstellbar. Federweg 130 mm. Hinten Leichtmetallrohr-Einarmschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar. Federweg 148 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm. Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad. Sitzhöhe 805 mm. Tankinhalt 13,5 Liter. Zulässiges Gesamtgewicht 390 kg
Garantie und Service:	Zwei Jahre Garantie. Inspektion bei 1000 km, dann alle 10 000 Kilometer
Fixkosten:	Steuer im Jahr 73,60 Euro. Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 203,58 Euro (Normaltarif Gerling, Regionalklasse 1)



Bremsen:

Doppelscheibe vorn mit sehr guter, progressiver Bremswirkung, aber trotz Radialornat mit etwas teigigem Druckpunkt. Hinterradbremse effektiv und gut dosierbar.

Fahrleistungen:

Der Testastretta-Motor ermöglicht es dieser Monster, ganz vorn mit dabei zu sein. Über 240 km/h Toppespeed. Durchzug könnte noch besser sein, doch bei 60 km/h im sechsten Gang ruckelt der Desmo-Twin zunächst nur unwillig.

Verbrauch:

Erfreulich: Trotz der spürbar fleischigen Motorabstimmung begnügt sich das bisher stärkste Monster-Modell mit etwas über sechs Litern Superbenzin pro 100 Kilometer – konzeptgerecht, also sportlich gefahren.

Ausstattung:

Technoider Hingucker mit schönen Details. Kabel und Geschläuch unauffälliger verlegt als früher. Durchaus ansehnliche Verarbeitung, viele Karbonteile. Hochwertige, voll einstellbare Fahrwerkskomponenten von Öhlins. Einstellbare Handhebel. Edelstahl-Auspuffanlage mit G-Kat. Elektronisches Analog-Cockpit mit LCD-Fenstern. Wegfahrsperrle. Nur Seitenständer.

Wartung:

Inspektionen alle 10 000 Kilometer. Allerdings aufwändige Ventilspieleinstellung wegen markentypischer Desmodromik. Ölstandkontrolle per Schauglas. Pflegeintensiver Kettenantrieb, kein Hauptständer. Hinterrad dank Einarmschwinge gut zugänglich. Klappbarer Tank. Batterie und Glühbirnen gut zugänglich.

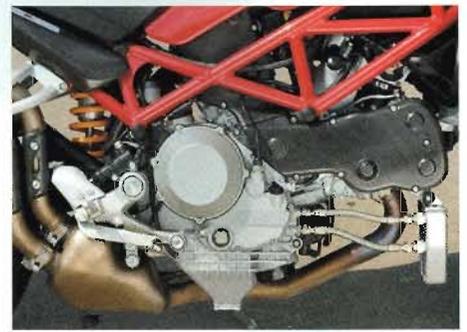
Einzelwertung: = überragend. = prima. = gut. = noch akzeptabel. = schlecht. = indiskutabel. Insgesamt sind 27 Pluspunkte möglich. Für jeden Minuspunkt wird ein Pluspunkt abgezogen



1187 ccm, Zylinderwinkel 87 Grad, Werksangabe 140 PS: neu entwickelter Motor von Moto Morini



998 ccm, Zylinderwinkel 60 Grad, Werksangabe 133 PS: österreichischer Rotax-Twin für Aprilia



998 ccm, Zylinderwinkel 90 Grad, Werksangabe 130 PS: Testastretta-,L-Twin“ von Ducati

durch die sechs Gangstufen des nach wie vor etwas rustikal anmutenden Sechsganggetriebes. Sowohl die ziemlich lineare, unspektakuläre Leistungsentfaltung wie auch die in diesem Fall erstaunlich obrigkeitshörig gedämpfte Doppelrohr-Auspuffanlage lassen die gemessenen 131 PS ausreichend erscheinen – mehr nicht. Bei niedrigen Drehzahlen in den hohen Gängen zappelt der vom aktuellen Superbike 999 stammende „Testastretta“-Motor äußerst unwillig. Loyale Ducatisti werden es wohl verschmerzen, dass es schon von der Papierform her nicht zum Gruppensieg reicht. Dafür bleibt ihnen die Exklusivität des sogenannten „Desmo“-Twins. Emotionslos, also von Nicht-Ducatisti betrachtet, bringt die aufwändige, desmodromische Zwangssteuerung der Ventile jedoch überhaupt nichts – außer horrende Inspektionskosten.

Im echten Leben begeistert das Ducati-Triebwerk mit wundervoller Laufkultur und wonnevoll fleischigem Antritt im

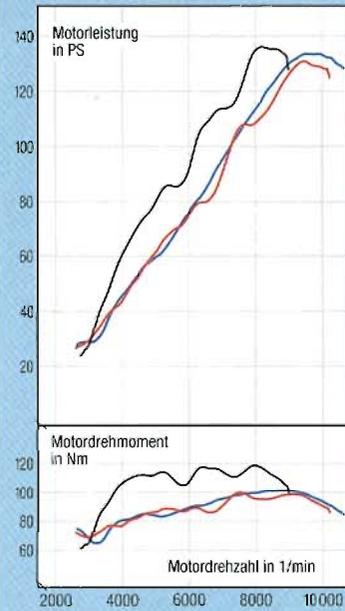
mittleren Drehzahlbereich. Zusammen mit den vor Erreichen des progressiven Bereichs auffallend weich bettenden Öhlins-Federelementen ergibt sich ein geradezu tourenfahrerfreundlicher Eindruck. Vermutlich ist das nicht das, was die Fans der Marke hören wollen. Zumal die Sitzergonomie auch bei dieser Ducati eine gewisse Leidenschaft

Sportpolster bei Aprilia, Bück-Ansätze bei Ducati, bestes Sitzen bei Morini

fähigkeit einfordert: Lenker zu tief, Rasten zu hoch.

Aprilia und vor allem Moto Morini können das besser. Deren ebenfalls voll einstellbare Fahrwerkskomponenten demonstrieren zwar tendenziell eher sportliche Härte, doch die Fahrer-Integration fühlt sich

AUF DEM PRÜFSTAND: DREI ITALO-ROADSTER



Erstaunlich. Bei der extremen Auslegung des neuen Moto Morini-Twins, mit riesigen 107er Zylinderbohrungen und relativ kurzem Kolbenhub, würde man eine eher spitze Leistungsentfaltung mit hohem Drehzahlniveau erwarten. Stattdessen klüppelt Lambertinis jüngste Kreation bereits unter 4000/min über 100 Nm in die Kurbelwelle und erreicht die Maximalleistung von gemessenen 136 PS schon bei vergleichsweise moderaten 8200/min. Aprilia und Ducati gehen mit jeweils exakt 998 ccm Hubraum, also mit knapp 200 ccm weniger, an den Start. Auch sie erzielen mehr als 130 PS, allerdings erst bei 9500/min.

Moto Morini Corsaro 1200:
max. 136 PS (100 kW) bei 8200/min
max. 119 Nm bei 8000/min
Aprilia Tuono 1000 R:
max. 134 PS (98 kW) bei 9500/min
max. 102 Nm bei 8800/min
Ducati Monster S4RS:
max. 131 PS (96 kW) bei 9500/min
max. 100 Nm bei 7500/min

hier auf Antrieb gelungener an. Superbike-Feeling am Popo bietet die flache Bank der Tuono, hier lässt jedoch beim Beschleunigen der Halt nach hinten zu wünschen übrig. Am besten sitzt man in der Mulde der Corsaro, mit perfektem Knieschluss am Tank. Auch das mit dem Cock-

pit haben die Morini-Entwickler auf Antrieb glänzend hinbekommen. Mit multifunktionellem Dot-Matrix-Display wirkt die Corsaro-Konsole eleganter als die ähnlich aufgebaute der Tuono und allemal nutzwertiger als die klassisch weißen Analoguhren der Monster.



Ergonomisch top: Corsaro-Sitzbank mit akzeptablem Soziusplatz



Breit und flach: Tuono-Sitz. Sozius-Notssitz unter der Abdeckung



Üppig gepolstert: einteilige Monster-Bank mit Soziusabdeckung

FAST VIER MILLE DIFFERENZ

Sehr befremdlich erscheint der Preis, den Ducati für die neue Monster S4RS angibt. Knapp 12 000 Euro für das Vorgängermodell S4R ging ja noch als halbwegs nachvollziehbar durch. Schließlich gibt es Top-Modelle nicht zum Einstiegspreis. Doch die Neue soll inklusive Liefernebenkosten fast 15 000 Euro, also 3000 Euro mehr kosten. Öhlins hin, Karbon her – das ist unerschämmt. Weder einen überlegenen Motor noch das beste Fahrwerk kann Ducati hier vorweisen. Der einzige Bestwert: das geringste Gewicht. Doch die 15 Kilogramm weniger als bei



Hohe Leistungsdichte:
Alle drei V-Twin-Roadster
brummen ordentlich

der Corsaro und zehn weniger als bei der Tuono – jeweils vollgetankt, laut MO-Waage – relativieren sich angesichts der unterschiedlichen Tankvolumina. Statt der üblichen 18 Liter fasst das praktischerweise hochklappbare Fass der Monster nicht einmal ganz 14 Liter. Immerhin glänzt die Ducati mit

vergleichsweise bescheidenen Verbrauchswerten.

Während die Tuono knapp sieben und die Corsaro deutlich über sieben Liter pro 100 Kilometer durchziehen, reichen der Monster S4RS gute sechs Liter. Und das bei gleichem, konzeptgerecht sportlichem Fahrstil, wohlgemerkt.

In den grün-weiß-rot beflaggten Verkaufsräumen der engagierten Händlerschaft wird das neue Spitzenmonster jedenfalls nicht mehr ganz so leicht an den Mann zu bringen sein wie die Vorgängertypen. Einerseits, weil es nun direkte, mindestens ebenbürtige Mitbewerber gibt, die ebenfalls mit italienischem

Charme sowie mit roten Signalfarben locken. Andererseits, weil so eine Moto Morini heute und wohl auch mittelfristig nicht vor jeder Eisdielenlehne und somit ganz konkrete Exklusivität bietet. Angesichts des Entwicklungsaufwands und der vergleichswisen Kleinserienproduktion hat die Corsaro mit 12 500 Euro einen realen Preis. Kleine Macken werden wohl bald abgestellt sein, die Verarbeitungsqualität ist bereits sehr gut. Fast so gut wie bei der Aprilia Tuono, die in diesem Reigen zudem das mit Abstand preiswerteste Angebot darstellt – sie kostet exakt 11 398 Euro.

Wer trotz allem immer noch auf „Desmo Valvole“ statt auf „Better Value“ setzt, der sollte wenigstens noch ein paar Monate abwarten. Am Beispiel der Ducati 999 ist längst zu beobachten, dass die utopische, aber eben unverbindliche Preisempfehlung nur in den seltensten Fällen tatsächlich bezahlt wird. So wird es auch beim unverkleideten Ableger S4RS kommen. Spätestens dann wird Ducati nicht umhin kommen, sich mit dem aktuellen Umfeld zu befassen. Wir haben das hiermit bereits getan. □

MEINUNGEN



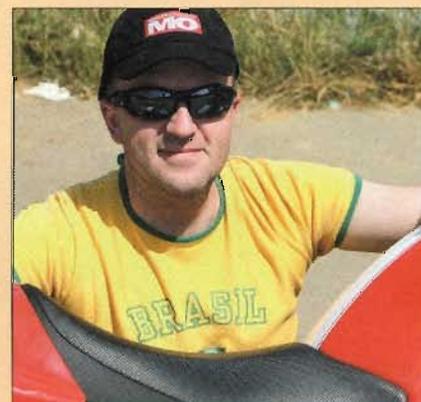
MO-Redakteur Maik Schwarz ist von der neuen Moto Morini-Generation beeindruckt

„Bravo, Lambertini. Der neue Morini-V muss sich vor dem Ducati-Testastretta nicht verstecken.“

„Man spürt, dass die Tuono eigentlich ein Superbike ist. Die Verkleidung der Mille vermisse ich nicht.“



MO-Logistiker Kenny Höfel schätzt die fast japanische Funktionalität der Aprilia



MO-Vize-Chefredakteur Wolf-Martin Riedel lässt sich vom Monster-Kult bezirzen

„Die Italiener sind Weltmeister im Fußball, und auch der Ducati-Twin ist ein Meisterstück.“