



Wenn sich die Jahresringe mit Macht gegen tief gelegte Lenkerstummel wehren und man seine Kinder dennoch mit einem schnittigen Arbeitsgerät beeindruckend will, dann drängt sich eine Art von Motorrad geradezu auf: **KLASSISCH PUR, ABER STARK.** Selbstverständlich mit einem richtigen Rohrlenker obendrauf. Im aufrechten Vaterschaftstest treten gegeneinander an: Aprilia Tuono 1000 R, Kawasaki Z 1000, KTM Super Duke 990 und Moto Morini 9 1/2

Kräftige Inhalationsgeräte
für Landschaft, Durchzug und Schräg-
lagen. So will es Papa, und
hier sind vier optimale Kandidaten
für seine Wünsche



PAPA- MOTORRÄDER

TEXT: JO SOPPA FOTOS: KAI-UWE WIDDECKE

Gerne wird behauptet, der Mensch – und innerhalb dieser Spezies ganz besonders der Mann – wird erst ab einem Lebensalter von 40 Jahren aufwärts zum vernunftorientierten Wesen. Als mitfühlende Motorradfahrer wissen wir: das stimmt. Ab 40 lässt die Sehschärfe nach, beginnen die Bandscheiben zu rebellieren und die Reflexe langsamer zu werden. Wer forthin als „street-fightin’ man“ überleben will, muss sich demütig an die neuen Gegebenheiten anpassen. Etwa mit einem geeigneten Motorrad.

Früher trollte man sich in solchen Fällen zum BMW-Händler. Aber seit die Münchner dazu übergehen, Motorräder für 20-jährige Großverdiener zu bauen, führen in dieser präkudidentalen Orientierungsphase die Wege auch in Läden anderer Marken. Etwa zu Kawasaki. Dort gibt es die Z 1000. Die kennt man noch von früher. Aus Zeiten, als es mit der matschwarz lackierten NSU Quickly gegen frisierte Kreidler Flory ging. Z 1000, das war Ende der 70er Jahre vibrierender Stoff für alle feuerfesten Überlebenskünstler.

ERSTER EIGNUNGSTEST

Rund 30 Jahre später hat sich zumindest an der motorischen Macht nichts geändert. Der 1000er Four verfügt mittlerweile über Vierventiltechnik, Wasserkühlung und selbstverständlich eine Einspritzanlage samt G-Kat. Macht unter dem Strich 120 PS, was uns aber nicht so sehr inter-

essiert. Weil, als alte Säcke wissen wir ja hinlänglich, dass die schöne Spitzenleistung nicht nur wegen des fortgeschrittenen Lebensalters allenfalls zu 0,3 Prozent während einer Ausfahrt abgerufen wird. Die meiste Zeit rührt man in der Drehzahlmitte, so in der Gegend zwischen 30 und 70 PS. Aber das Ego will auch gestreichelt sein, und eine hübsche PS-Zahl macht sich da seit jeher ganz gut.

Wer noch die Ur-Z 1000 auf der Netzhaut hat, den wird die Neue möglicherweise nicht unmittelbar ansprechen. Da fliegen die Verkleidungs-Bumerangs mit grafisch ornamentierten Gehäusedeckeln nur so um die Wette. Sieht aus, als sei das ziemlich aufgeplusterte Stück einem dieser Manga-Comics entsprungen. Aber fragen Sie mal Ihren Sohn oder Enkel. Dem wird sie gefallen, die neue Z. Also Mut zur Farbe, schließlich trägt man heute ab 40 auch keine sandfarbenen Windjacken und Breitcordhosen mehr.

Allen moderesistenten Kennern der ruhig gezogenen Schweißbraupe hat die Kawasaki jedoch auch eine formschöne und dem Kräfteverlauf entsprechend dimensionierte Hinterradschwinge aus Leichtmetall zu bieten. Und natürlich, um es euphemistisch zu sagen, eine wahre Symphonie in poliertem Edelstahl als Auspuffanlage. Am simplen Fußbremshebel aus lackiertem Stahlblech blitzt dann aber doch ein wenig die Sparschraube durch, was der



Analoger Drehzahlmesser mit integrierter Tankuhr an der Kawasaki Z 1000. Beim Cockpitdesign diente die MV Agusta Brutale als Vorbild



Zum markant verknorpelten Erscheinungsbild der Z 1000 passt der Reihenvierzylinder mit seinen hervorwuchernden Gehäusedeckeln



Es lebe die gute, alte Lenkstange. Alle vier Motorräder lassen sich prächtig zur Brust nehmen, KTM und Morini sind unterm Strich am bequemsten

Praxistauglichkeit aber keinen Abbruch tut. Die wird eher nach einer langen Regenfahrt gefordert, wenn der zerklüftete Motorbereich wieder tipptopp funkeln soll.

Trotzdem, in der alles entscheidenden Garagenwertung nimmt die Kawasaki durchaus einen Spitzenplatz ein. Ihre Frau wird zwar den Kopf schütteln, aber beim Sohnmann dürfte die Z 1000 wertvolle Punkte sammeln. Versauen Sie den Gesamteindruck aber nicht mit einem silbergrauen Klapphelm und den alten Gore Tex-Klamotten in Flieder-Dunkelblau. Es muss ja nicht gleich eine Lederjacke mit Flammendekor sein.

Wenn der Auftritt jugendlicher sein soll, bleibt immer noch die Aprilia Tuono. Sie sieht schon im unschuldigen Stillstand aus wie das Lieblingsspielzeug einer Horde 16-jähriger Vorstadt-Italiener. Jede Piazza wird da grundsätzlich nur auf dem Hinterrad überquert. Wer sich für den Renner aus Noale entscheidet, sollte den Schlüssel stets bei sich tragen. Sonst wird sich Ihr Sohn später damit herausreden, dass er ja gar nicht anders konnte, als sich das gute Stück heimlich auszuleihen.

Dass die Tuono ursprünglich als voll verschaltetes und mit Stummellenker bewehrtes Superbike auf die Welt gekommen ist,

zeigt sie unverhohlen. Ehedem gnädig unter der Plastetapete versteckte Funktions-Komponenten wie Kühler und Öltank werden bei der Aprilia mit rustikal angelegten Blenden kaschiert. Vom mächtigen 1000er Twin gibt es dennoch wenig zu sehen. Lediglich der Kupplungsdeckel auf der linken Motorseite sticht ins Auge. Ziemlich wild, das Ganze, mit einem Hauch von umgebauter Unfallmaschine. Dafür ist der seiden-silbrige

glänzende Leichtmetall-Rahmen ein wahrer Hingucker mit noblelem Werksrenner-Appeal und keine Plastikattrappe wie bei der Kawasaki.

Wie alle modernen Superbikes verfügt auch die Tuono über ein angenehm bequemes, weil breites Sitzpolster. Der Sozius-Notplatz bleibt am besten unter der Abdeckschale verborgen, dafür liegt der halbhohe Rohrlenker aus Leichtmetall bestens in den Händen.

Volle Übersicht, auch wenn die Kniekehlen wegen der hohen Rasten nach 100 Kilometern schon mal zu zwickeln anfangen.

Vermutlich wird Ihre Frau sehr mitleidig schauen, wenn Sie mit der neuen Tuono die Einfahrt hochgebrummt kommen. Für einen glaubhaften Auftritt mit der Aprilia sollte Papa Grauschläfe also mit der Virilität eines René Weller gesegnet sein, oder wenigstens mit dem Körper von Henry Maske.

WEGE ZUR SELBSTFINDUNG

Wer es also klassisch-gediegener, vielleicht auch etwas gemütlich mag, der wird jetzt interessiert zu den funkelnden Drahtspeichenrädern der Moto Morini hinüber sehen. Die traditionsreiche italienische Marke ist wieder ganz jung mit einer völlig neuen Modellgeneration am Start. Fette Zweizylindermotoren sind das, mit prallen 1187 ccm Hubraum und ultrakurz-hubiger Auslegung. Gezeichnet

Kawasaki hat die Z 1000 für 2007 deutlich überarbeitet. Nicht nur fürs Auge, auch der Motor bietet jetzt deutlich mehr Band



MO MEINT:

Typisch japanischer Reihenvierzylinder mit ausdruckstarkem Styling

Kawasaki Z 1000

14 Pluspunkte: gut

Motor: ++
Bis 5000/min seidig, Resonanzkribbeln im Antriebsstrang bei Lastwechsel.

Kupplung und Getriebe: ++
Sichere Rastung, Kupplung enger Dosierbereich.

Fahrwerk: +
Durchschnittlich handlich und stabil. Ungenaue Lenkung, Hinterreifen stellt auf.

Komfort: ++
Durchschnittliches Kontaktgefühl, Lenkerenden zu hoch gekröpft, Soziusnotplatz.

Bremsen: +++
Hochwirksam und gut zu dosieren. ABS.

Fahrleistungen: +++

Durchzugstark und souverän.

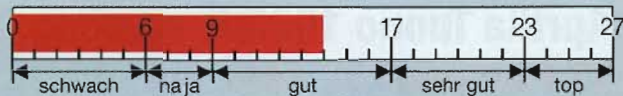
Verbrauch: +
Im Testmittel 6,5 Liter Normalbenzin.

Ausstattung: + -
Viel Plastik, kein Hauptständer und Sitzbankfach.

Wartung: + -
Inspektionen alle 6000 Kilometer.

MO-Messwerte

Gewicht vollgetankt	235 kg, davon 48,9 % vorn
Topspeed solo liegend	232 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in	3,2 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in	8,5 s
Testverbrauch (Normalbenzin)	6,5 l/100 km



Technische Daten

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, 6-Kat. Drosselklappen-Ø 36 mm. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über O-Ringkette

Fahrwerk: Zentralrohrrahmen aus Stahl, Motoraufhängungen aus Leichtmetallguss. Upside down-Telegabel, Ø 41 mm, Vorspannung und Zugstufendämpfung einstellbar, Federweg 120 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, Vorspannung und Zugstufe einstellbar, Federweg 150 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/50ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 250 mm. Lenkkopfwinkel 65,5 Grad, Nachlauf 103 mm, Radstand 1445 mm, Sitzhöhe 820 mm. Gewicht vollgetankt 232 kg. Zulässiges Gesamtgewicht 412 kg. Tankinhalt 18,5 Liter

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

Fixkosten: Steuer 71,76 Euro. Versicherung Haftpflicht bei 100 % Beitragsrate 226,70 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

von Franco Lambertini, ja, genau derjenige, der damals als junger Kerl schon die 3 1/2 für Morini konstruiert hat. Weshalb das neue Modell jetzt 9 1/2 und nicht 11 1/2 heißt, wird später erklärt.

In dezentem schwarz-silber Lack erweckt die Morini keinerlei Argwohn in der Nachbarschaft. Auch Ihre Frau wird beruhigt sein. Sie denkt, Sie hätten sich eine Harley-Davidson oder so etwas ähnliches

gekauft. Wenn die Gute sich da mal nicht getäuscht hat.

Das letzte Motorrad für Papa in diesem Vergleich kommt aus Österreich. Dort hat sich KTM als Hausfarbe ein wonniges Orange ausgesucht. KTM, diese Marke stand lange Jahre für rustikale Gelände-Motorräder. Seit einiger Zeit geht es auch stramm in Richtung Asphalt. Die Super Duke ist in dieser Mission unterwegs und hat einen kompakten, 999 ccm

großen, V-Zweizylindermotor mit auf den Weg bekommen. Wie die Kawasaki Z 1000 spielt auch das Öschi-Krad in der 120 PS-Liga, verkörpert also ganz entgegen dem reduzierten Erscheinungsbild motorische Vollwertkost.

Dem geschulten Heimwerker-auge erzählt die Super Duke ohnehin sofort die ganze Geschichte. So sieht eine gut in der Hand liegende Asphaltfräse aus. Bodennah aufgebaut,

mit scharf abwärts gerichteter Klinge und rundum astreiner Vollprofi-Hardware. Also kein gefälliger Baumarkt-Bohrhammer Marke Black & Decker, sondern eher ein schnörkellos-rusikaler Durchbrecher à la Hilti.

Womit es an der Zeit ist, über Geld zu reden. Die hier gezeigten Motorräder bewegen sich zwischen 10 700 Euro (Kawasaki) und 12 500 Euro (KTM). Die tatsächlichen Straßenpreise dürften je nach Modell darunter

Neben der getesteten Tuono 1000 R gibt es noch die mit edlen Fahrwerkskomponenten aufgerüstete Tuono Factory für 13 600 Euro



MO MEINT:

Strammes Twin-Superbike mit Herrenlenker und sehr linearer Leistungsabgabe

Aprilia Tuono 1000 R
17 Pluspunkte: sehr gut



- Motor:** ++
Gleichmäßige Leistungsentfaltung, kaum Twin-Punch. Drehfreudig. Wenig Vibrationen.
- Kupplung und Getriebe:** ++
Sehr leichtgängig, exakte Rastung.
- Fahrwerk:** +++
Handlich, stabil, frech, hohe Schräglagenfreiheit.
- Komfort:** ++
Gute Integration, breiter Sitz, enger Kniewinkel.
- Bremsen:** ++
Starke Wirkung, gute Dosierbarkeit.
- Fahrleistungen:** +++
Mehr, als eine aufrechte Sitzposition vertragen kann. Große Streckenperformance.

- Verbrauch:** +
Genügsamer als Morini und KTM, im Schnitt knapp sieben Liter per 100 Kilometer.
- Ausstattung:** +
Rennsport orientierte Details, zu viel Plastik, Scheinwerfer-Leuchtmittel sehr gut erreichbar.
- Wartung:** +
Inspektion alle 10 000 Kilometer.

MO-Messwerte

Gewicht vollgetankt	214 kg, davon 48,8 % vorn
Topspeed solo liegend	248 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in	3,2 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in	8,8 s
Testverbrauch (Superbenzin)	6,8 l/100 km

Technische Daten

Preis: 11 699 Euro
Leistung: 133 PS (98 kW) bei 9500/min, maximales Drehmoment 107 Nm bei 8500/min
Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, 60 Grad Zylinderwinkel, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 97 x 67,5 mm, Hubraum 998 ccm, Verdichtung 11,8. Elektronische Benzineinspritzung, Ø 57 mm, G-Kat. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette
Fahrwerk: Leichtmetallprofil-Brückenrahmen. Upside down-Gabel, Ø 43 mm, Federweg 120 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. Lenkkopfwinkel 65 Grad, Nachlauf 103,7 mm, Radstand 1410 mm, Sitzhöhe 810 mm. Leergewicht fahrfertig 209 kg. Zulässiges Gesamtgewicht 401 kg. Tankinhalt 18 Liter
Garantie und Service: Zwei/vier Jahre Garantie. Kundendienst bei 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)

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



Mini-Cockpit und schöne Frästeile. Race-Spirit an der Aprilia



Die Tuono bietet ein komplettes Leichtmetall-Fahrwerk mit ansprechender Verarbeitung im Detail. Das Federbein gehört zur einfacheren Sorte

liegen. Das gilt besonders für die regulär 11 700 Euro teure Aprilia. Preislich klaffen zwischen den Modellen also keine Welten. Bei der Kaufentscheidung darf sich der Interessent voll und ganz auf seine Vorlieben und ganz besonders auf sein Bauchgefühl verlassen.

VÖLLIG SUBJEKTIV

Ja, mit dem Bauch. So macht man das. Schon wegen der Jahresringe. Wer zu lange nachdenkt, der endet womöglich doch nur bei einer Honda CBF mit Topcase. Erwarten Sie also um Himmels Willen keinen so genannten objektiven Testbericht von mir. Da hat letztendlich keiner etwas davon. Es sei denn, Sie stehen auf uniforme Motorräder mit dem Charme eines Wegwerfrasierers. Stattdessen erzähle ich Ihnen jetzt, wie ich die vier Motorräder mit den Augen des Herrn Papa sehe.

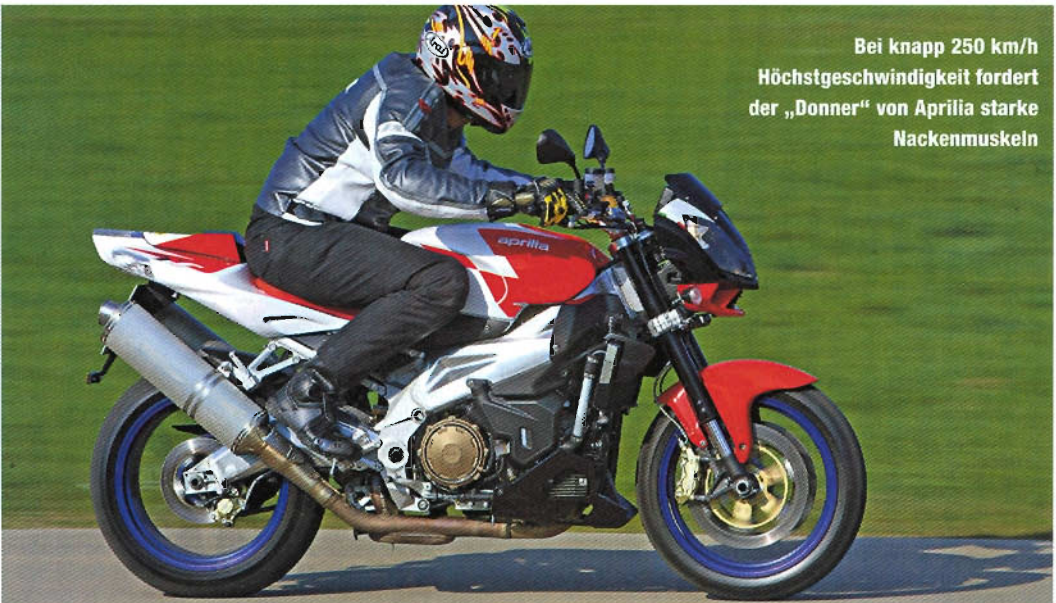
Etwa die Kawasaki: Die gehört zu den objektiv betrachteten guten Motorrädern. Hübsch ausgewogen, ein bisschen verwegen und modisch in der Linie, rundum problemlos und serienmäßig sogar mit ABS zu haben. Ein typisches Motorrad für die Nichtsfalschmacher.

Den Vierzylinder haben die Grünen wunderbar abgestimmt, mit viel Band und seidigem Lauf bis zu mittleren Drehzahlen. Allenfalls die sehr dezenten, glasigen Vibrationen ab 6000/min aufwärts und noch mehr das auffällige Resonanzkribbeln des Antriebs bei Lastwechsel trüben das positive Bild ein klein wenig. Das Fahrwerk ist so, wie es die Werbung für die Z 1000 schon vor dreißig Jahren versprochen hat: handlich und stabil. Diesmal stimmt es aber.

Freilich hat das Chassis seine Eigenheiten, an die man sich jedoch nach einer Tankfüllung

gewöhnt hat, die aber nach dem Umsteigen von einem anderen Motorrad sehr deutlich werden. Etwa wenn zuvor die quirlige KTM ausgeführt werden konnte. Dann erscheint die Z 1000 hüftsteif, ausgeleiert und in der Lenkung vergleichsweise unexakt. Auf schlechten Landstraßen macht sich zudem die Aufstelleneigung des opulent breiten 190er Hinterreifens negativ bemerkbar.

Auch konzeptionell hat das Japan-Krad seine Macken. An so einen Apparat gehören ein Hauptständer und ein vollwertiger Soziusplatz. Schließlich will Frau auch mal mitfahren. Und wie heute üblich, diktieren die Designer dem Kunden ein Beifahrerplätzchen auf, das höchstens für Kinder bis zwölf Jahren geeignet ist. Bei Kawasaki hat man das erkannt und bietet als Zubehör „tiefer gelegte“ Soziusrasten an. ▷



Bei knapp 250 km/h Höchstgeschwindigkeit fordert der „Donner“ von Aprilia starke Nackenmuskeln

Die Kawasaki ist zuallererst eine plakative Erscheinung. Beim Fahren bleibt sie allerdings ganz entgegen ihrer Verpackung vergleichsweise farblos. Am schönsten ist sie beim ruhigen Dahingleiten im unteren Drehzahlbereich. Dann kann der seidige Vierzylinder seinen Hauptvorteil gegenüber den rappeligen Zweizylindern voll ausspielen. Das optimale Motorrad in allen 30er Zonen.

Also ein Blick nach Italien, zu Aprilia. Mit gemessenen 130 PS ist die Tuono das leistungsstärkste Motorrad im Vergleich.

Erstaunlicherweise ist aber vom typischen Zweizylinderschlag wenig bis nichts zu spüren. Wie ein Vierzylinder kurbelt der Motor linear die Leistungstreppe hoch, kein Boost, kein fleischiger Drehmomentkick. Dafür gehört das Fahrwerk zur frechen Sorte. Ich, das Motorrad und der Berg. Diese Gleichung geht mit der Tuono voll auf und mit ihrem doppelflutigen Scheinwerfer hat sie auch bei Nachtfahrten einen echten Praxis- und Sicherheitspluspunkt zu bieten.

Über den Soziusplatz sprechen wir am besten erst gar

nicht, dafür gibt es schön gemachte Nippel zum Einhängen der Gepäckhaken. Unter dem Strich also ein hübsches Solistengerät mit einem bekanntermaßen robusten Hochleistungstwin, aber einem vergleichsweise dünnen, dafür umso mehr engagierten Händlernetz.

Trotzdem, bei mir springt der Funke nicht über. Meine Tuono müsste im Auftritt dezenter sein und vor allem einen Motor bieten, der im unteren und mittleren

Spektrum viel fleischiger ans Werk

geht. Die stattliche Topendpower spielt unterwegs keine Rolle, und für die Bahn gibt es die bestmögliche und voll verschaltete Superbike-Version beim Aprilia-Stützpunkt. Wobei die Tuono beim Bahnbraten die beste Figur von allen abgibt. Dank rahmenfester Lenkerverkleidung rollt sie ruhig ohne nervös-sensible Lenkung wie die KTM oder auch ansatzweise die Kawasaki. So gesehen auch ein Motorrad für die Nichts-falschmacher. Und eines mit pfiffig-spektakulärem Erscheinungsbild dazu.

MO MEINT:

Exzellenter Landstraßen-Roadster. Zum Ausprobieren und Mitreden können empfohlen.

Kräftiges Gitterrohr-Chassis, mächtiger V-Motor und Exklusivität zum Japan-Preis: Moto Morini



Moto Morini 9 1/2
14 Pluspunkte: gut



Motor: +++
Von diesem Punch träumen Ducati-Fahrer.

Kupplung und Getriebe: +
Leichtgängig, Schaltschläge, gut dosierbar.

Fahrwerk: ++
Stabil, geht schräg, untersteuert unter Zug.

Komfort: ++
Gute Einbindung, alles passt und läuft leichtgängig, brauchbarer Soziussitz.

Bremsen: ++
Wirkungsvoll und gut dosierbar. Nicht zu giftig.

Fahrleistungen: +++
Vollbad in der Drehmomentwoge. Erfrischend anders. Hoher Erlebniswert.

Verbrauch: +-
Früher waren Morinis sparsam. Die Neue drückt dafür dreimal stärker als eine 3 1/2.

Ausstattung: +-
Teils rustikale Hardware unschöne Kühlerpartie, Hauptständer fehlt.

Wartung: +
Inspektionen alle 10 000 Kilometer.

MO-Messwerte

Gewicht vollgetankt221 kg, davon 46,6 % vorn
Topspeed solo liegend219 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in3,9 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in8,3 s
Testverbrauch (Superbenzin)7,8 l/100 km

Technische Daten

Preis: 10745 Euro plus Liefernebenkosten
Leistung: 117 PS (86 kW) bei 8500/min, maximales Drehmoment 102 Nm bei 6700/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 12,5. Elektronische Benzineinspritzung, Ø 54 mm. G-Kat. E-Starter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtingkette
Fahrwerk: Stahlrohr-Gitterrahmen. Vorn Upside down-Telegabel, Ø 50 mm, Federweg 150 mm. Hinten Stahlrohrschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 150 mm. Bereifung vorn 120/70R17, hinten 180/55R17, Speichenräder mit Schlauch. Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm. Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm. Radstand 1470 mm, Lenkkopfwinkel 65,5 Grad. Sitzhöhe 800 mm, zulässiges Gesamtgewicht 395 kg. Tankinhalt 20,8 Liter
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 226,70 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



Einseitiges, voll einstellbares Paioli-Federbein an der Morini



Cockpit-Style 2007, passt nicht ganz zur klassischen Linie

Also ein anderer Blick nach Italien, genauer gesagt nach Bologna, in die unmittelbare Ducati-Nachbarschaft. Dass die eher unscheinbar auftretende Moto Morini mit der Bezeichnung 9 1/2 auf der Auspuffblende versehen ist, hat einen einfachen Grund: Ursprünglich sollte sie neben dem Morini Top-Modell, der 140 PS starken 1200er Corsaro, als preisgünstige Einstiegsversion mit 950er Twin positioniert werden. Dann entschied man aber, wohl aus Gründen der Bauteilegleichheit, den 1200er Hubraum bei allen Typen beizubehalten und lediglich die Motorabstimmung zu ändern. Also weniger Topendpower, dafür heftigen Zug im unteren Spektrum. Eine goldrichtige Entscheidung, die ich allen Herstellern zur Nachahmung nur wärmstens empfehlen kann. Denn der Moto Morini-Motor zeigt wunderbar

den Unterschied zwischen Kraft und Leistung auf.

Wie sich dieser Zweizylinder ab 3500/min mit einem metallenen Gurren die Siebenmeilenstiefel umschnallt, das ist vollendeter Lustgewinn und garantiert ein ganz breites Grinsen. Genau so könnte ich mir auch eine Neuauflage einer Vincent vorstellen. Souveräner Abzug bis 200 km/h, beste Power für das wahre Leben. Dabei halten sich Vibrationen sehr in Grenzen, es ist mehr ein Pulsieren des ganzen Antriebsstrangs, das beim Fahrer ankommt.

Auch der Sozialsplatz passt halbwegs. Das Polster ist zwar etwas klein, aber fest und die Rasten auf menschenwürdig tiefem Niveau angeschraubt. Auch an der Morini vermisste ich den Hauptständer. Den braucht's schon deshalb, weil jeden Samstag die Speichenräder poliert sein wollen. ▷



Straff sitzender Anzug, makellose Linie. Die Österreicher zeigen gekonnt, wie man sich auf der Landpartie sehen lassen kann



Die Morini ist dank breitem Lenker handlich, strebt unter Last aber spürbar auf den großen Radius. Kein Wunder, bei dem Drehmoment

SUNAX®

HIGH PERFORMANCE SUNSHIELDS

- nimmt die Blendung - nicht das Licht!

Entgegen der Sonne mit einem herkömmlichen Visier:
Starke Blendung und lästige Reflektionen.

Entgegen der Sonne mit SUNAX® Sonnenblende:
Optimale Sicht, selbst bei tiefstehender Sonne!

SUNAX® - entscheidende Vorteile:
Handelsübliche Sonnenblenden oder getönte Visiere dunkeln in Tunnels oder Waldpassagen das gesamte Sichtfeld zu stark ab und schützen allein nicht ausreichend vor Blendung. Sunax® beseitigt mit einem speziellen Lichtfilter irritierende Blendungen so effektiv, dass Sie jetzt sogar entspannt der Sonne entgegen fahren können. Der Blick auf die Strecke bleibt frei. Sunax® gibt es bei Louis und vielen anderen guten Fachhändlern.

- made in Germany
- international patentiert
- Montage ohne Kleber o. Werkzeug
- 100% UV-Schutz
- verzerrungsfreie Sicht
- Helm-ECE-Norm bleibt erhalten
- passt an 90% aller Helme

Alle Produktinfos und Händleradressen finden Sie unter www.sunax.de

Insgesamt ist die Morini also ein tolles Papa-Motorrad. Der einzige Makel ist der gute Benzindurst. Die Achtliter-Marke zu überschreiten, ist selbst auf der Landstraße keine Kunst, was zum einen am ständigen Ritt auf der ganz großen Drehmomentwoge liegt, zum anderen aber auch am limitierten Engineering der doch recht kleinen Firma. Rund 70 Leute bauen diese Motorräder, und so gesehen ist es schon bemerkenswert, dass ein Marken-Winzling Motorräder

auf die Räder stellt, die sich mit den ganz Großen des Marktes messen können, sie in Einzeldisziplinen wie Motorpunch und Fahrspaß sogar weit überflügeln. Applaus für Morini.

KTM legt da schon lange ganz andere Ansprüche und Sprüche vor. Die Österreicher wollen laut Firmenboss Pierer Europas größter Motorradhersteller werden. Ihre Super Duke ist in jedem Fall schon heute ein Statement in Sachen Finish und eigenständigem Design. Das



Noch so ein Cockpit, aber auch ein solider, konifizierter Leichtmetalllenker plus feines Oberflächenfinish

Motorrad ist von vorne bis hinten sehr schön verarbeitet, kein Detail sticht ins Auge, bei dem Papa gleich denkt: „Das muss ich dann selbst noch besser machen.“ Im Gegenteil. Alleine der Auspufftopf ist ein Muster an Funktion und eleganter Form. Dazu gibt's wunderschöne Achskonstruktionen und vorne wie hinten hochwertige Federungsbauteile. Ein wenig aus dem Rahmen fällt allenfalls das Oberflächenfinish des Motors. Der Guss ist vergleichsweise

Wichtig für unsere Altersgruppe: Die KTM gibt es auch ganz in Schwarz und als noch sportlichere R-Version



MO MEINT:
Ideales Landstraßen-Krad. Fährt locker, leicht und unbeschwert.

KTM Super Duke 990

18 Pluspunkte: sehr gut



Motor: ++
Spritzig, direkt, vibriert, Lastwechsel schroff.

Kupplung und Getriebe: ++
Leichtgängig, sichere Rastung, Kupplung trennt kalt mau, erster Gang „kracht rein“.

Fahrwerk: ++
Handlich, neutral, genau, Speed-nervös.

Komfort: ++
Optimale Sitzposition, top Kontakt, brauchbarer Sozus.

Bremsen: +++
Super Wirkung, tolle Dosierbarkeit.

Fahrleistungen: +++
Begeisternde Dynamik, top Leistungsgewicht.

Verbrauch: + -
Knapp unter acht Liter pro 100 Kilometer sind einzuplanen.

Ausstattung: +++
Von vorne bis hinten fein gemacht. Hochwertige Komponenten, edles Finish.

Wartung: +
Inspektion alle 7500 Kilometer.

MO-Messwerte

Gewicht vollgetankt	203 kg, davon 51,7 % vorn
Topspeed solo liegend	227 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	8,2 s
Testverbrauch (Superbenzin)	7,3 l/100 km

Technische Daten

Preis: 12 498 Euro plus Nebenkosten
Leistung: 120 PS (88 kW) bei 9000/min, maximales Drehmoment 100 Nm bei 7000/min
Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, 75 Grad, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 101,0 x 62,4 mm, Hubraum 999 ccm, Verdichtung 11,5. Elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen- \varnothing 44 mm. Elektrostarter. Sechsganggetriebe. Endantrieb über Dichtringkette. G-Kat
Fahrwerk: Stahlgitterrohr-Rahmen. WP-Upside down-Telegabel, \varnothing 48 mm, voll einstellbar, Federweg 135 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 160 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, \varnothing 320 mm. Scheibenbremse hinten, \varnothing 240 mm. Lenkkopfwinkel 66,1 Grad. Nachlauf 100,7 mm. Radstand 1450 mm, Sitzhöhe 850 mm. Zulässiges Gesamtgewicht 387 kg. Tankinhalt 18,5 Liter
Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Kundendienst bei 1000, dann alle 7500 Kilometer
Fixkosten: Steuer im Jahr 73,60 Euro, Versicherung Haftpflicht bei 100 Prozent Beitragsrate 226,70 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

grob und pickelig. Aber selbst das passt zum rustikalen Charme der KTM.

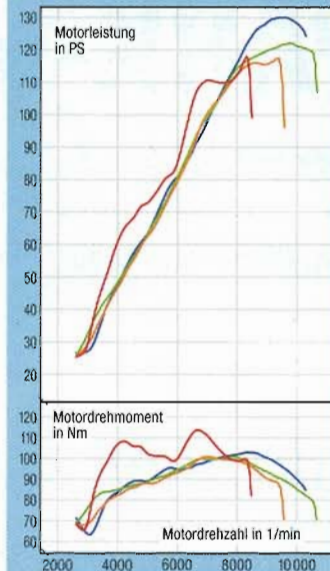
Vom Hersteller wird die Super Duke als ungnädige Vollstreckerklinge für alle Kurvenstrecken dieser Welt angepriesen. Keine Frage, das gehört zum Repertoire der Super Duke. Aber es geht auch wunderbar gemütlich und beschwingt. Der kantige Bugkiel trägt nicht: ein scharfes Filettiermesser. Nur bei Topspeed wird das Fahrwerksmesser dann so scharf, dass es beginnt, auf der Klinge zu tanzen. Die Lenkung ist hypersensibel. Wohl ein Tribut an die enduronahe Rahmenkonzeption. Mit einem um drei Zentimeter tiefer angeordneten Lenkkopf könnte das Chassis sicher beruhigt werden. Auf der anderen Seite ginge dann wieder ein Stück Beweglichkeit im rele-

vanten Landstraßen-Tempobereich verloren.

Der Rundlauf des forsch zu beißenden Twins ist im unteren Spektrum besser als erwartet, die Vibrationen ab 6000/min auffällig, aber erträglich. Und der Soziusplatz ist besser, als er auf den ersten Blick wegen des im Sitzpolster eingelassenen Schlosses aussieht. Die Rasten hätten aber ruhig tiefer angebracht werden können.

Für meinen Teil hätte ich also die Kaufentscheidung fast getroffen. Nochmals eine ausgiebige Probefahrt mit Morini und KTM Super Duke, dann wird es sich zeigen. Wenn ich meinen Sohn frage, ist die Sache ohnehin klar. Ich kenne seinen Geschmack. Obwohl ihm die Kawasaki und die Aprilia auch zusagen würden. Aber da soll er erst mal selber Papa werden. □

AUF DEM PRÜFSTAND: VIER PAPA-MOTORRÄDER



Aprilia Tuono 1000 R
max. 130 PS (96 kW) bei 9500/min
max. 104 Nm bei 8400/min

Ein Blick auf die Drehmoment- und Leistungskurven sagt alles: Die Morini definiert den Unterschied zwischen Kraft und Leistung. Während Kawasaki, KTM und Aprilia bis 5000/min überschaubar den Leistungswasserhahn aufdrehen, kippt der Morini-Twin gleich eine ganze Badewanne aus. So stellen sich viele Interessenten einen richtigen Motorrad-Motor vor. Magische Kraft, die unmittelbar und nachdrücklich aus dem Handgelenk direkt in Richtung Hinterrad zu fließen scheint. Dann allerdings erlaubt sich die Macht aus Bologna einen Abstimmingschnitzer und bricht kurz ein, um anschließend sehr gesunde 117 Pferdestärken bei moderaten 8300/min zu realisieren. Stärkstes Motorrad im Quartett ist die Aprilia, mit gemessenen 130 PS brennt ihr Feuer oben auf der Leiter am hellsten. Sehr ähnliche Leistungsverläufe bieten Kawasaki und KTM, wobei der KTM-Twin guten Rundlauf im letzten Gang erst ab 3000/min bietet, die Kawasaki dafür mit seidigem Lauf ab Standgasdrehzahlen überzeugt.

Moto Morini 9 1/2
max. 117 PS (87 kW) bei 8300/min
max. 114 Nm bei 6600/min

KTM Super Duke
max. 117 PS (87 kW) bei 9400/min
max. 101 Nm bei 7900/min

APRILIA TUONO 1000 R

PLUSMINUS

- + Superbike-Fahrwerk
- + starke Topend-Leistung
- + gutes Kontaktgefühl
- + heller Doppelscheinwerfer
- + preisgünstig
- kein typischer Twin-Punch

KTM SUPER DUKE 990

PLUSMINUS

- + handwerklich schön gemacht
- + eigenständiges Design
- + super Landstraßenfahrwerk
- + spritziger Zweizylinder
- + tolle Ergonomie
- hoher Verbrauch

MOTO MORINI 9 1/2

PLUSMINUS

- + druckvoller Motor
- + entspannte Sitzposition
- + exklusives Fahrzeug
- + kein Exoten-Aufschlag
- hoher Verbrauch
- teilweise rustikales Finish

KAWASAKI Z 1000

PLUSMINUS

- + seidiger Vierzylinder
- + günstiger Preis
- + ABS serienmäßig
- unausgewogenes Fahrverhalten
- Ergonomiemängel
- Lastwechselresonanzen

DIE AUSSTATTUNG DER PAPA-MOTORRÄDER IM VERGLEICH

	Aprilia Tuono 1000 R	KTM Super Duke 990	Moto Morini 9 1/2	Kawasaki Z 1000
Hauptständer:	nein	nein	nein	nein
Handhebel einstellbar:	ja	ja	ja	nur Bremse
Kupplung:	hydraulisch	hydraulisch	hydraulisch	Seitzug
Gepäckhaken:	4 Stück	nein	nein	2 Stück
Fach unter Sitzbank:	ja	ja	ja	nein
Gewinde für Montageständer:	ja	ja	ja	ja
Auspuff:	Edelstahl gebürstet	Edelstahl gebürstet	Edelstahl gebürstet	Edelstahl poliert
Lenker in Gummi:	ja	ja	nein	ja
Gabel einstellbar:	Vorspannung, Zug- und Druckstufe	Zug- und Druckstufe	nein	Vorspannung, Zug- und Druckstufe
Federbein einstellbar:	Vorspannung und Zugstufe	Vorspannung und Zugstufe	Vorspannung, Zug- und Druckstufe	Vorspannung, Zug- und Druckstufe
Kühlerschutz:	nein	nein	nein	nein (soll nachgerüstet werden)
Ölschauglas:	Steigleitung	Steigleitung	ja	ja

