

Vergleichstest Naked Bikes

COOL AND THE BANG

Minimalistisch, aggressiv, gierig und cool - Naked Bikes fokussieren das Erlebnis Motorrad auf ein Terrain: Kurven, Kurven, Kurven. Davon gibt's auf sieben ehemaligen Bergrennstrecken in Franken genügend.

APRILIA TUONO 1000 R FACTORY ■ DUCATI MONSTER S4R ■ KAWAS



YAMAHA Z 1000 ■ KTM 990 SUPER DUKE ■ TRIUMPH 1050 SPEED TRIPLE



Von Peter Mayer; Fotos: Jörg Künstle

Ortsschild Spalt. Nichts mehr erinnert an die Zeit vor 30, 40 Jahren, als einmal im Jahr ein paar Hundert Rennfahrer den Ort in ein Fahrerlager verwandelten, der Wind den Duft von verbranntem Zweitakt-Öl über die Dächer wehte. Als sich viele Tausend Zuschauer an den Böschungen festkrallten, um so nah wie möglich dabei zu sein: Bergrennen. Gewissermaßen der Grand Prix vor der Haustür.

Kaum etwas davon ist geblieben. Weil Strohballen eben keine Kiesbetten ersetzen können. Was nach wie vor existiert, sind Erinnerungen, einige Classic-Veranstaltungen – und diese Strecken. Wenige Regionen gibt es, in denen sich die motorisierten Klettermaxen lokal derart austoben konnten wie in der Gegend um Nürnberg. Auf einer gerade mal 300 Kilometer langen Tagestour geben uns immerhin sieben ehemalige Rennpisten die Etappen vor.

Noch immer rollen wir durch Spalt. Die Bergrenner der Moderne heißen Naked Bikes. Maschinen, die das Erlebnis Motorrad auf das Wesentliche reduzieren. Wie etwa die Aprilia Tuono R. Mit größeren Auslassventilen und überarbeitetem Mapping bleiben die Änderungen fürs aktuelle Modelljahr moderat. Öhlins-Federelemente und leichte Schmiederäder begründen den Namenszusatz Factory. Oder die Ducati Monster S4R. Das fehlende S nach dem R signalisiert, dass statt einer Öhlins-Federung eine Kombo aus Showa (Gabel) und Sachs (Federbein) Dienst tut.

Mit einem spektakulären Aufschlag preschte KTM vor zwei Jahren in das Segment der Nackten. Die Super Duke polarisierte mit radikalem Styling und sportlicher Charakteristik. Für 2007 stand Feinjustage auf dem Programm. Radial verschraubte Bremszangen, ein um vier Liter größerer Tank, härtere Gabelfedern, flacherer Lenkkopf, eine kürzere Übersetzung und die

Euro-3-Zulassung rüsten die 1000er auf. Zurückhaltend gibt sich Triumph. Ein neu platzierter Katalysator und ein geändertes Mapping für den 1050er-Dreizylinder, das war's an Modifikationen für die aktuelle Speed Triple.

Beherrschen bislang Zweizylinder und der Triumph-Drilling weitgehend das Naked-Bike-Reservat, drängt sich seit geraumer Zeit ein Vierzylinder in die Spaßgesellschaft – die Kawasaki Z 1000. Gleich in ihrem Premierenjahr 2003 ein Verkaufsschlag, legten die Kawa-Techniker für diese Saison nochmals Hand an. Ein geänderter Zylinderkopf mit kleineren Ventilen soll in Verbindung mit den voluminösen Schalldämpfern die Z vor allem im Drehzahlkeller erstarken lassen. So viel vorab: Im Top-Test von MOTORRAD (Heft 9/2007) legte der Vierzylinder im Vergleich zum Vorgängermodell in der Tat zwischen 2000/min und 7000/min um die zehn Newtonmeter an Drehmoment zu. Wofür in der Spitzenleistung



BERGRENNEN. WAS BLEIBT,
SIND ERINNERUNGEN - UND DIESE

STRECKEN

allerdings neun der bislang 132 PS dran glauben mussten. Zudem büdet Euro 3 der Kawasaki - vornehmlich durch die Auspuffanlage - zusätzlich elf Kilogramm Ballast auf. Mit Ecken und Kanten vollkommen durchgestylt gibt sich die Z zeitgeistig und erinnert in der Formensprache frappant an die Super Duke. Immerhin: Mit 10 575 Euro liegt die Z preislich mindestens 1000 Euro unter der Konkurrenz.

Endlich, das Ortsende. Der ehemalige Startplatz. Jetzt aber Gas. Denn Bergrennen bedeuteten Minutenglück. Die Strecken waren meist kaum länger als zwei, drei Kilometer. Oben werden wir wissen, dass es hier sogar nur 1500 Meter sind. Egal, denn der Antritt der nackten Truppe hält, was man von der Liga mit dreistelligen PS-Zahlen erwartet. Wenn auch jede Maschine auf ihre Art.

Zunächst noch moderat antrippelnd, lädt die Aprilia erst ab 6000/min richtig durch. Doch dann mit Macht. Souverän,

kraftvoll und jederzeit sauber am Gas hängend drückt der Rotax-Zweizylinder voran. Verbirgt gekonnt, dass zur versprochenen Spitzenleistung von 139 PS immerhin acht Pferdchen fehlen. Nicht lange bitten lässt sich die Ducati. Obwohl die Monster elend lang übersetzt ist, packt das Testastretta-Aggregat erfrischend zu. Schüttelt sich zwar unter 3000/min noch unwirsch, tritt anschließend aber forsch und kultiviert an. Um Befürchtungen auszuräumen: Von den beiden Drehmoment-Einbrüchen bei 6800/min und 8200/min (siehe Diagramm Seite 32) ist in der Praxis kaum etwas zu spüren. Im Gegenteil, der nach seinem 90-Grad-Zylinderwinkel benannte L-Motor hängt gerade im mittleren Drehzahlbereich sauber und agil am Gas, schiebt mit grundehrlichen 129 PS - immerhin deren acht mehr als angegeben - druckvoll an.

Nicht lange fackelt die KTM. Die kurze Übersetzung und der lebendige Motor

Szenetreff: der Ellerberg und seine gute Stube - Bikers welcome





APRILIA TUONO 1000 R



APRILIA



DUCATI



KAWASAKI



TRIUMPH



KTM

POWER

Fünf Bikes, fünf Motorenkonzepte: Der Rotax-Vau-Zwo der Tuono setzt auf 60 Grad Zylinderwinkel, die Super Duke auf 75 Grad und die Monster auf 90 Grad. Einen Liter Hubraum haben sie alle. Die Z 1000 verteilt 950 cm³ auf vier Zylinder, die Speed Triple 1050 Kubik auf deren drei

summieren sich zur hyperaktiven Kombination. Gas auf, und ab geht's. Kaum zu glauben, dass die Super Duke mit gemessenen 121 PS das schwächste Triebwerk des Testfelds zwischen den Rädern hat – wobei die Frage gerechtfertigt ist, ob in dieser Leistungsklasse ein paar PS mehr oder weniger den Fahrspaß nennenswert beeinflussen. Oder doch? Denn die Triumph zeigt, was gehen kann. 136 PS sind eine Bank. Erst recht, wenn sie auf dieser gigantischen Bugwelle an Drehmoment reitet. Im Klartext: Der Dreizylinder ist eine Wucht, drückt ab Standgas bis zur Drehzahlgrenze mit einer in dieser Kategorie einzigartigen Vehemenz.


Verständlich, dass es für die Kawasaki nicht leicht wird. Denn trotz der aktuellen Fitnesskur gibt sich der Motor, der 1998 in der ZX-9R debütierte, unerwartet zahm. Wie ein schläfriges Kätzchen schnurrt der Vierzylinder vor sich hin, wacht erst ab 5500/min auf. Freilich, dann geht auch mit diesem Triebwerk die Post ab, zerren 123 PS an der Kette. Doch bis dahin dauert's eben. Dafür macht der Kawa in Sachen Laufkultur in diesem Feld keine was vor. Bis auf ein Kribbeln in den Lenkerenden um die 7000er-Marke beweist das Z-Aggregat allerbeste Manieren.

Wie gesagt, Bergrennen sind ein Minutenglück. Ruck, zuck sind wir oben. Kurs



MOTORRADFAHREN
AUF DEN PUNKT GEBRACHT -

NAKED BIKES



ostwärts, 60 Kilometer verkehrsarme Fränkische Alb liegen bis Station zwei, dem Örtchen Obermässing, vor uns. Die breiten Lenker und die aufrechte Sitzposition lassen uns entspannt dahinrollen, den Überblick wahren, die Tour genießen. Wenn gleich in unterschiedlicher Intensität. Zwar erzwingt die Aprilia mit hoch montierten Fußrasten noch immer einen unangenehm spitzen Kniewinkel, doch der Rest passt. Die Hebeleien liegen gut in der Hand, der vom Lenker bedienbare Bordcomputer fügt ein Quäntchen Luxus zum minimalistischen Naked-Bike-Konzept.

Auch das Gefühl auf der Ducati ist bestens bekannt. Generationen von Monstern spannen ihren Dompteur unangenehm lang über den Tank, außerdem ist der Lenker eigenartig nach unten gekröpft. Bequem ist das nicht. Inaktiv obendrein. Im Gegensatz zum Arbeitsplatz der KTM. Der entspannteste Kniewinkel im gesamten Testfeld schafft Sympathie, der enduromäßig hohe Lenker ergänzt das Komfort-Angebot. Nur die Sitzbank könnte etwas dicker gepolstert sein.

Die Triumph gibt sich ebenfalls kaum eine Blöße. Abgesehen vom unkomfortablen Übergang zwischen Sitzbank und Tank fühlt man sich auf der Speedy schnell heimisch. Der Lenker ist angenehm geformt, die Füße ruhen entspannt auf den Rasten. Sogar der Hebel der seilzugbetätigten Kupplung ist in der Griffweite ein-

stellbar. Aggressiv gibt sich die Z 1000. Nicht erst seit der fürs Fahrverhalten äußerst hilfreichen Korrektur der Fahrwerks-Grundeinstellung aus dem MOTORRAD-Top-Test (hinten: 35 Millimeter Negativfederweg mit aufsitzendem Fahrer; vorne: reduzierte Vorspannung der Gabelfedern auf insgesamt sieben Umdrehungen offen) steht das Heck relativ hoch, weshalb der Pilot permanent gegen den breit bauenden Tank rutscht. Dafür liegt der Lenker locker in der Hand, die Rastenposition ist komfortabel. Nur die Griffweite des Kupplungshebels lässt sich nicht justieren.

Die Kilometer vergehen wie im Flug. Eurohill-Bergrennen nannte sich die Klettertour in Obermässing. 1994 war nach einem schweren Unfall Schluss. Auch für uns eine Mahnung. Und nicht nur für diesen Aufstieg. Trotzdem, auf dem brillanten Asphalt schwingt es sich traumhaft durch die Kurven. Lediglich 20 Kilometer sind es bis Neumarkt. An der Stadtgrenze schlängelt sich die ehemalige Rennstrecke in Richtung Maria Hilf-Kapelle zum Stadtteil Hohenberg hinauf. Mäßiger Belag, viel Verkehr, wir halten uns nicht lange auf, fahren über dünn besiedelte Hochflächen nach Happurg. Der Star der deutschen Superbike-Meisterschaft, Jörg Teuchert, betreibt im nahen Hersbruck ein Motorradgeschäft, trainiert oft am 3,5 Kilometer langen Aufstieg auf den Arzberg – allerdings mit dem Rennrad.

Franken-Stein: imposante Kulisse in Pottenstein

DIE KLETTER-TOUR

Bei vielen Grand-Prix-Stars der 70er und 80er Jahre entfachten Bergrennen erst das Interesse am Rennsport. Schließlich trugen die motorisierten Klettertouren durch ihren lokalen Anstrich wesentlich zur Motorsportbegeisterung der breiten Bevölkerung in jener Zeit bei. Auf der etwa 300 Kilometer langen Runde kombinierte MOTORRAD insgesamt sieben ehemals für Bergrennen genutzte Landstraßen: Spalt–Großweingarten (1,5 km); Obermässing–Kleinnotersdorf (2,7 km); Neumarkt–Hohenberg (2,4 km); Happurg–Deckersberg (3,4 km); Stübig–Dörrwasserlos (2,5 km); Würgauer Berg bei Würgau (2,5 km); Ellerberg bei Tiefenellern (2,1 km).

Rennsport-Fans sollten allerdings an sich halten. Auf nahezu allen Strecken ist die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h begrenzt, was insbesondere an den Wochenenden auch kontrolliert wird. Dennoch: Trotz ihrer Kürze versprühen die Aufstiege noch den Flair des Rennsports vergangener Tage, flößen Respekt vor den angesichts fehlender Sturzzoneen furchtlos erscheinenden Haudegen jener Zeit ein.

Mittlerweile sind im Umfeld dieser Strecken – vor allem am Würgauer Berg und Ellerberg – populäre Motorrad-Treffpunkte entstanden. Doch nicht nur deswegen lohnt die Tour. Die ländliche Fränkische Alb zwischen Spalt und Neumarkt lockt mit verkehrsarmen Straßen, die Transitstrecke zwischen Happurg über Vorra, Velden und Neuhaus mit traumhaft verschlungenen Sträßchen und die Fränkische Schweiz mit dem Ort Pottenstein und dem anschließenden Wiesental mit malerischer Landschaft. Obendrein ist die Dichte an Brauereigaststätten und preiswerten Übernachtungsmöglichkeiten auf dieser Runde rekordverdächtig. Einkehr-Tipp: Kathi-Bräu in Aufseß-Heckenhof nahe Tiefenellern, der fränkische Motorradtreffpunkt schlechthin.



Sieben auf einen Streich: Sieben Ex-Bergrennstrecken lassen sich auf einer Tagestour verbinden

**DUCATI
MONSTER S4R**





APRILIA



DUCATI

SOUND

Den Auspuff zeigen: Ob gebürsteter Edelstahl-Mantel (Tuono), der ungewöhnliche Doppelpack (Monster), das vorgetäuschte Zwillingsrohr (Z 1000), die Underseat-Pipes (Super Duke) oder die klassisch-symmetrische Version (Speed Triple) - Auspuffanlagen gehören mittlerweile zu den wichtigsten Stilmitteln der Motorrad-Designer



KAWASAKI



KTM



TRIUMPH



KAWASAKI
Z 1000

Vor uns liegen 80 Kilometer bis zur Fränkischen Schweiz. Nicht wenige davon (siehe auch Kasten Seite 25) ein Traum für Motorradfahrer. Und tatsächlich sind immer mehr Zweiradler unterwegs, als wir Richtung Würgau durch das malerische Wiesental schwingen. Der 2,5 Kilometer lange Würgauer Berg reizt für den forschen Auftritt, Feierabend-Rossis lauern Knie-schleifer-bewehrt auf Beute. Einmal nach oben, und wir verdrücken uns zehn Kilometer weiter nordwestlich nach Stübig. Die vergleichsweise unbekannte Ex-Bergrennstrecke ist menschenleer. Galopp? In Ordnung, denn danach gieren diese Bikes permanent: Kurven, Kurven, Kurven.

In denen die Tuono - salopp ausgedrückt - wie ein Brett liegt. Je schneller, desto besser. Allerdings: Ganz enge Radien

sind wegen der relativ weit nach hinten gerückten Sitzposition nicht ihre Stärke. Intuitiv neigt sich der Tuono-Treiber in engen Kehren deshalb nach vorn, um Gewicht auf das Vorderrad zu bringen. Dennoch: Der stabile Brückenrahmen und die straff abgestimmten Öhlins-Federungskomponenten komplettieren den Race-Charakter, den das knackig zu schaltende Getriebe und die makellose Bremsanlage unterstreichen. Die radial angeschlagenen Vierkolbenzangen von Brembo mit jeweils vier Einzelbelägen legen die aktuelle Latte in Sachen Verzögerungstechnik ziemlich hoch. Perfekt dosierbar, minimale Handkraft - so muss es sein.

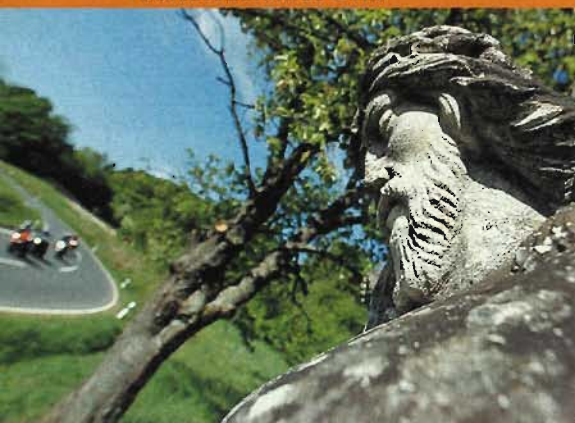
Ducati und KTM setzen auf dieselbe Anlage. Trotzdem ist im Falle Ducati Vorsicht angesagt. Eine ungünstigere Material-



KTM 990 SUPER DUKE

paarung – seien es andere Beläge oder das Material der Bremsscheibe – lässt die Monster S4R mit dieser Kombination übergiftig bremsen, macht die Dosierung nicht einfach, besonders bei nasser Piste kann es kritisch werden. Apropos Regen – da zeigt das minimalistische Styling der Naked Bikes seine Schattenseite. Außer bei der Aprilia, deren voluminöseres Heck besser schützt, überzieht aufgewirbelter Straßendreck schnell die Kehrseite von Mensch und Maschine.

Allmächt: Franken ist Motorradfahrer-Land



Zurück zur Duc. Auch wenn besagte inaktive Sitzposition die Kurvengier des Ducatisten deutlich einbremst, profitiert das Handling von der Umstellung in der Reifen-Erstausrüstung deutlich. Statt des störrischen Bridgestone BT 014 kommen Michelin Pilot Power zum Einsatz. Eher untypisch für ein sportives Naked Bike fällt die Federungsabstimmung aus. Kann man dem komfortablen Heck sogar noch positive Seiten abgewinnen, stört die zu weiche Front. In Verbindung mit der aggressiven Bremse taucht die Showa-Gabel vor den Kurven weit ein, bringt die Maschine aus der Balance. Dass die Monster dennoch mithalten kann, verdankt sie ihrem Motor. Gut vorzustellen, wozu das potente, leicht zu schaltende Testastretta-Triebwerk in adäquater Fahrwerksperipherie fähig wäre. Um die schwergängige Kupplung sollte man sich in Bologna indes kümmern.

Was gehen kann, beweist die KTM. Keine Maschine fühlt sich auf diesen Ex-Rennstrecken so wohl wie sie. Wobei sie sich beileibe nicht mit dem einseitigen Talent des ultrahandlichen Kurvenräubers zufriedengibt. Trotz sportlicher Grundabstimmung bietet die Super Duke erstaunlichen Komfort, trotz des feurigen, schwingungsmassearmen Motors besitzt sie

kultivierte Manieren. Der saubere Strich gelingt nicht zuletzt durch die ausgesprochen homogen arbeitenden Federelemente auf Antrieb in Vollendung. Bremse, Kupplung und Getriebe zeigen sich auf Top-niveau, und der Benzinverbrauch hält sich nach der Neuabstimmung der Einspritzung im üblichen Rahmen. Beeindruckend.

Genauso wie die Triumph, deren begeisternd charaktervoller Motor die Maschine insgesamt prägt. Während die Zweizylinder unter 3000/min zumeist noch unruhig ruckeln, tritt der Drilling bereits mit ungeheurem Druck an. Wo die Lastwechselreaktionen der Vau-Zwo am Kurvenscheitelpunkt mit feinfühleriger Kupplungshand abgemildert werden müssen, geht der Drilling nahezu übergangslos ans Gas – begleitet von einem Sound, der unter die Haut geht. Und auch das Fahrwerk fügt sich in die tadellose Darbietung. Hinten noch einen Tick zu straff abgestimmt, überzeugt die feinfühlig ansprechende und schön progressiv ausgelegte Gabel. Das Handling ist hervorragend. Und obwohl die Bremsanlage von Nissin der Konkurrenz von Brembo in Sachen Handkraft nicht ganz das Wasser reichen kann, realisiert sie selbst Radikal-Einsätze mit moderatem Kraftaufwand. Was will man mehr?

**APRILIA
TUONO 1000 R
FACTORY**



Motor
Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-60-Grad-V-Motor, zwei Ausgleichswellen, je zwei oben liegende, zahnrad-/kettengeriebene 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.
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, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Lenkungsämpfer, 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 und 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 alle 10 000 km
Farben Rot/Weiß
Preis inkl. Nebenkosten 13 599 Euro

**DUCATI
MONSTER S4R**



Motor
Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je zwei oben liegende, zahnriemengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, desmodromisch betätigt, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 50 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 520 W, Batterie 12 V/10 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.
Bohrung x Hub 100,0 x 63,5 mm
Hubraum 997 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,4:1
Nennleistung
89,0 kW (121 PS) bei 9500/min

Max. Drehmoment 104 Nm bei 7500/min
Fahrwerk
Gitterrohrrahmen aus Stahl, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm, Zweikolben-Festsattel.
Alu-Gussräder 3.50 x 17; 5.50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Michelin Pilot Power

Maße und Gewichte
Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 66,0 Grad, Nachlauf 94 mm, Federweg v/h 130/148 mm, Sitzhöhe* 820 mm, Gewicht vollgetankt* 206 kg, Zuladung* 184 kg, Tankinhalt/Reserve 14,0/3,5 Liter.
Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 12 000 km
Farben Silber/Rot, Rot
Preis 12 295 Euro
Nebenkosten 255 Euro

**KAWASAKI
Z 1000**



Motor
Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengeriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 36 mm, ungeregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 336 W, Batterie 12 V/8 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.
Bohrung x Hub 77,2 x 50,9 mm
Hubraum 953 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,2:1
Nennleistung
92,0 kW (125 PS) bei 10 000/min

Max. Drehmoment 99 Nm bei 8200/min
Fahrwerk
Rückgratrahmen aus Stahl, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 250 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 Qualifier „PT“

Maße und Gewichte
Radstand 1445 mm, Lenkkopfwinkel 65,5 Grad, Nachlauf 103 mm, Federweg v/h 120/150 mm, Sitzhöhe* 820 mm, Gewicht vollgetankt* 235 kg, Zuladung* 166 kg, Tankinhalt 18,5 Liter.
Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 6000 km
Farben Blau, Orange, Schwarz
Leistungsvariante 72 kW (98 PS)
Preis 10 395 Euro
Nebenkosten 180 Euro

**KTM 990
SUPER DUKE**



Motor
Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-75-Grad-V-Motor, je zwei oben liegende, kettengeriebene Nockenwellen, vier Ventile, Tassenstößel, Trockensumpfschmierung, Einspritzung, Ø 48 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 450 W, Batterie 12 V/11 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.
Bohrung x Hub 101,0 x 62,4 mm
Hubraum 1000 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,5:1
Nennleistung
88,0 kW (120 PS) bei 9000/min

Max. Drehmoment 100 Nm bei 7000/min
Fahrwerk
Gitterrohrrahmen aus Stahl, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Ø 48 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Einkolben-Schwimmsattel.
Alu-Gussräder 3.50 x 17; 5.50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Dunlop 208 RR

Maße und Gewichte
Radstand 1450 mm, Lenkkopfwinkel 66,1 Grad, Nachlauf 101 mm, Federweg v/h 135/160 mm, Sitzhöhe* 840 mm, Gewicht vollgetankt* 203 kg, Zuladung* 177 kg, Tankinhalt 18,5 Liter.
Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 7500 km
Farben Orange, Schwarz, Titanium
Preis 12 498 Euro
Nebenkosten 250 Euro

**TRIUMPH 1050
SPEED TRIPLE**



Motor
Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei oben liegende, kettengeriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Ø 46 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 420 W, Batterie 12 V/12 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, X-Ring-Kette.
Bohrung x Hub 79,0 x 71,4 mm
Hubraum 1050 cm³
Verdichtungsverhältnis 12:1
Nennleistung
97,0 kW (132 PS) bei 9250/min

Max. Drehmoment 105 Nm bei 7550/min
Fahrwerk
Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 45 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 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 Michelin Pilot Power

Maße und Gewichte
Radstand 1429 mm, Lenkkopfwinkel 66,5 Grad, Nachlauf 84 mm, Federweg v/h 120/140 mm, Sitzhöhe* 840 mm, Gewicht vollgetankt* 221 kg, Zuladung* 181 kg, Tankinhalt 18,0 Liter.
Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 10 000 km
Farben Weiß, Grün, Schwarz
Preis 11 240 Euro
Nebenkosten 250 Euro

*MOTORRAD-Messungen



TRIUMPH 1000 SPEED TRIPLE

So empfindet auch der Z 1000-Pilot. Zunächst. Die praxisingerechte kurze Übersetzung, eine toll abgestimmte Gabel, die nach der Neujustage akzeptable Hinterradfederung, exzellente Bremsen inklusive ABS – das spricht für die Japanerin. Sogar an die im Vergleich zur Konkurrenz 30 Kilogramm Übergewicht oder den schwachen Antritt aus dem Drehzahlkeller könnte man sich gewöhnen. Schließlich schmeichelt sich der japanische Vierzylinder mit sanfter Laufkultur wieder ein.

Was den Spaß auf der Kawa aber definitiv vermasselt, ist ihre Bereifung. Erstens, weil der 190er-Hinterradreifen – der Rest des Testfelds setzt aus gutem Grund auf 180er-Pneus – ein hohes Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage generiert. Und zweitens, weil sich die Dunlop Qualifier auf der Kawa allen Anforderungen widersetzen, die Motorradfahren eigentlich stellt. Grenzwertiger Geradeauslauf, ein unangenehmes Eigenleben bei Spurrillen, hauptsächlich jedoch das bereits in leichter Schräglage aufdringlich nach innen klappen wollende Vorderrad sind Argumente, die fordern: runter damit. Was der Z 1000 mit dieser Reifenwahl angetan worden ist, beweist der Wechsel auf einen der beiden Testsieger des Sportreifen-Vergleichstests (siehe Seite 74), den Metzeler Sportec M3. Damit zeigt sich die Z wie verwandelt,



APRILIA



DUCATI



KAWASAKI

OPTIK
Wer auf Zack sein will, will Zacken: Aprilia, Kawasaki und KTM geben sich zeitgeistig, setzen auf aggressiven Auftritt, sind eckig und kantig. Ducati bleibt bei den klassischen Rundungen, Triumph hat sich noch nicht entschieden



KTM

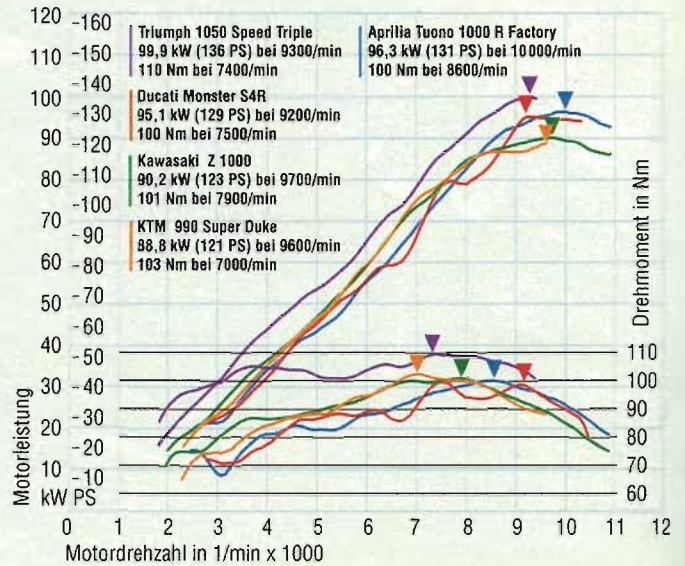


TRIUMPH

		Aprilia Tuono R Factory	Ducati Monster S4R	Kawasaki Z 1000	KTM 990 Super Duke	Triumph Speed Triple
■ Fahrleistungen						
Höchstgeschwindigkeit*	km/h	255	245	245	235**	240
Beschleunigung						
0-100 km/h	sek	3,5	3,4	3,3	3,4	3,3
0-140 km/h	sek	5,4	5,3	5,3	5,4	5,2
0-200 km/h	sek	10,2	10,2	10,6	11,0	10,2
Durchzug						
60-100 km/h	sek	4,9	4,2	3,8	3,8	3,2
100-140 km/h	sek	5,0	4,2	3,8	3,7	3,7
140-180 km/h	sek	6,0	5,2	4,1	4,0	4,4
■ Tachometerabweichung						
Effektiv (Anzeige 50/100)	km/h	48/95	46/95	48/96	49/98	49/96
■ Kraftstoffverbrauch						
Kraftstoffart		Super	Super	Super	Super	Normal
bei 130 km/h	Liter/100 km	5,5	5,1	6,1	5,0	6,0
Landstraße	Liter/100 km	5,3	5,0	5,4	5,6	5,0
■ Theoretische Reichweite						
Landstraße	km	340	280	343	330	360

* Herstellerangabe; ** MOTORRAD-Messung

And the winner is: Triumph hat bei seinem Dreizylinder ganze Arbeit geleistet. Die mit Abstand fülligste Drehmomentkurve und die höchste Spitzenleistung bestätigen auch auf dem Prüfstand die überlegene Souveränität der Britin. Aprilia bietet zwar genügend Power, aber acht Pferde weniger als versprochen. Ducati liefert dagegen deren acht mehr als im Prospekt. Die Agilität des KTM-Triebwerks spiegelt die nüchterne Leistungskurve nicht wider. Genauso wenig wie den zögerlichen Antritt der Kawasaki im Bereich bis 5500/min.



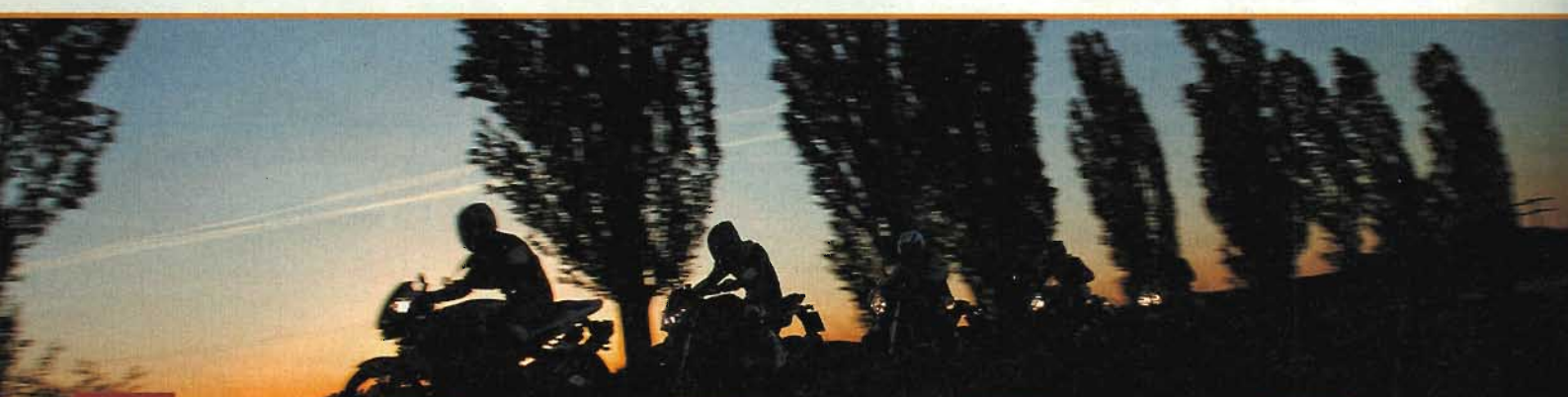
¹ Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5 %

lenkt sich neutral, profitiert eindeutig im Handling – und hätte sich damit, nebenbei bemerkt, mit insgesamt einem Dutzend Punkte Zuschlag in den von der Reifenwahl beeinflussten Kriterien (siehe Tabelle gegenüber) sogar mit der Super Duke noch um

Platz zwei im Gesamtergebnis gestritten. Doch gewertet wird mit Serienbereifung. So ist beim Vergleichstest nun mal die Regel für alle Kandidaten.

Weiter geht's. In ein paar Kilometern lockt unsere letzte Station, der Ellerberg

bei Tiefenellern. Wie der Würzgauer Berg ein Szenetreff im Frankenland. Wir schrauben uns die traumhaft geschwungenen Kehren ein letztes Mal hoch. Was heißt ein letztes Mal? Schon was geplant am nächsten Wochenende? ■



1

TRIUMPH SPEED TRIPLE

Triumph weiß um die Qualitäten des begeisternden Dreizylinders, lässt ihn den Charakter dieser Maschine völlig dominieren. Das agile Fahrwerk gibt's gratis dazu. Very well done.

2

KTM 990 SUPER DUKE

Tolles Fahrwerk, agiler Motor, so kennt man die KTM. Doch was sie nach vorn bringt, sind Aspekte abseits vom Racing: größerer Tank, verbesserte Laufkultur, geringerer Verbrauch.

3

APRILIA TUONO R FACTORY

Bei den Naked Bikes wird's eng. Das bekommt auch die Tuono zu spüren. Exzellentes Fahrwerk und druckvoller Motor begeistern, Sitzposition und Laufkultur des Vau-Zwo weniger.

4

KAWASAKI Z 1000

Dem Vierzylinder fehlt der Bums aus dem Drehzahlkeller, und die Reifenwahl ging daneben. Trotzdem: Die Z 1000 hat das Potenzial zu mehr – und als Einzige im Test ein ABS.

5

DUCATI MONSTER S4R

Die Monster kommt in die Jahre. Gegen die veraltete Ergonomie und die inhomogene Fahrwerksabstimmung hilft nur eine Generalrevision – die der potente Motor nicht nötig hat.

		Maximale Punktzahl	Aprilia Tuono R Factory	Ducati Monster S4R	Kawasaki Z 1000	KTM 990 Super Duke	Triumph Speed Triple
MOTOR	Durchzug	40	24	28	32	32	34
	Beschleunigung	40	31	31	31	30	33
	Topspeed	30	24	22	22	20	21
	Motorcharakteristik	30	21	24	23	25	26
	Ansprechverhalten	20	13	15	15	13	18
	Lastwechselverhalten	20	12	12	14	13	15
	Laufruhe	20	8	7	13	9	11
	Kupplung	10	7	6	9	8	9
	Schaltung	20	11	14	14	15	14
	Getriebeabstufung	10	5	6	9	9	8
	Starten	10	8	6	9	8	8
Summe		250	164	171	191	182	197
FAHRWERK	Handlichkeit	40	30	25	22	30	31
	Stabilität in Kurven	40	33	27	25	32	31
	Lenkverhalten	40	31	25	22	29	33
	Rückmeidung	10	7	4	6	7	7
	Schräglagenfreiheit	20	20	18	16	19	18
	Geradauslaufstabilität	20	14	14	13	15	14
	Fahrwerksabstimmung vorn	20	16	12	14	17	15
	Fahrwerksabstimmung hinten	20	15	13	13	16	12
	Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	6	6	4	6	5
	Federungskomfort	10	4	6	6	5	5
	Fahrverhalten mit Sozius	20	11	9	12	13	12
Summe		250	187	159	153	189	183
ALLTAG	Ergonomie Fahrer	40	22	21	26	27	28
	Ergonomie Sozius	20	3	6	8	7	4
	Windschutz	20	4	4	2	2	2
	Sicht	20	12	8	12	12	13
	Licht	20	16	13	13	12	12
	Ausstattung	30	8	8	9	8	9
	Handhabung/Wartung	30	18	17	16	18	15
	Gepäckunterbringung	10	2	1	3	1	1
	Zuladung	10	6	4	2	3	4
	Reichweite	30	20	15	21	20	22
	Verarbeitung	20	16	15	14	16	14
Summe		250	127	112	126	126	124
SICHERHEIT	Bremswirkung	40	33	34	32	33	33
	Bremsdosierung	30	26	21	26	28	25
	Bremsen mit Sozius/Fading	20	14	12	16	14	15
	Aufstellmoment beim Bremsen	10	7	4	4	6	7
	ABS-Funktion	20	0	0	15	0	0
	Lenkerschlagen	20	13	12	14	14	14
	Bodenfreiheit	10	8	7	8	7	7
Summe		150	101	90	115	102	101
KOSTEN	Garantie	30	20	15	15	17	15
	Verbrauch (Landstraße)	30	17	18	16	15	19
	Inspektionskosten	20	14	13	11	7	16
	Unterhaltskosten	20	7	8	8	8	8
	Summe		100	58	54	50	47
GESAMTWERTUNG		1000	637	586	635	646	663
PLATZIERUNG			3.	5.	4.	2.	1.
PREIS-LEISTUNGS-NOTE	Bestnote	1,0	2,7	3,1	1,9	2,3	1,8

GLEICH DREI MAL GRÜN für den Triumph-Drilling – wer den König der Naked-Bike-Antriebe stellt, ist keine Frage. Die Speed Triple hat alle Trümpfe in der Hand. Viel besser, als der subjektive Eindruck suggeriert, zieht sich die Kawa aus der Affäre. Vor allem die kurze Übersetzung und ihre Laufruhe bringen Pluspunkte. In sämtlichen Wertungen in der Spitzengruppe: der äußerst lebendige KTM-Antrieb. Mit Respektabstand folgt die Monster mit ihrer schwergängigen Kupplung und zu langen Übersetzung. Ähnliches gilt für die Tuono. Bereits eine kürzere Übersetzung würde viel helfen.

SIEGER MOTOR: TRIUMPH 1050 SPEED TRIPLE

DIE TUONO, die Super Duke und die Speed Triple liefern sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Jede begeistert auf ihre Weise. Die Aprilia mit exzellenter Stabilität, die KTM mit einer prima Federungsabstimmung und die Triumph mit einem messerscharfen Handling. Was letztlich zählt, ist der persönliche Geschmack des Piloten. Die Monster wird mit ihrer altmodischen inaktiven Sitzposition bereits deutlich vom Führungstrio distanziert. Der Z 1000 vermasselt vor allem die Serienbereifung (Dunlop Qualifier) den Auftritt völlig.

SIEGER FAHRWERK: KTM 990 SUPER DUKE

NAKED BIKES legen ihren Schwerpunkt nicht auf Alltagstauglichkeit. Und doch freut sich auch die flotte Fraktion über eine vernünftige Reichweite. Das bieten bis auf die Monster mittlerweile alle. Beim Gepäck wird's schon enger. Bei Auspuffanlagen wie an der Ducati oder der KTM bleibt nur der Rucksack. Was zählt, ist eine gute Ergonomie. Die gibt's zum Beispiel auf der Kawa, der KTM und der Triumph. Die Aprilia könnte mit einem größeren Kniewinkel viel gewinnen. Bei der Monster hilft nur noch eine Generalrevision des Gesamtpakets, um wieder auf die Höhe der Zeit zu gelangen.

SIEGER ALLTAG: APRILIA TUONO R FACTORY

KLARER FALL, als Einzige mit serienmäßigem ABS hat die Z 1000 die Nase vorn. Zumal ihre Anlage unauffällig und gut regelt. Thema Bremsen: Das Niveau ist verdammt hoch. Ein Finger am Bremshebel reicht selbst für extreme Verzögerungsmanöver. Zu viel des Guten gilt bei der extrem bissigen Ducati-Bremse, die sich – etwa bei Nässe – nur schwierig dosieren lässt.

SIEGER SICHERHEIT: KAWASAKI Z 1000

VIER JAHRE GARANTIE bringen die Tuono an die Spitze, den geringsten Verbrauch und die niedrigsten Inspektionskosten verbucht jedoch die Speed Triple. Nicht gut: teure Inspektionen bei der KTM.

SIEGER KOSTEN: APRILIA TUONO 1000 R FACTORY

BESTES PREIS-LEISTUNGS-VERHÄLTNISS: Auch wenn die Kawa die Günstigste im Feld ist, bietet die Triumph mehr fürs Geld. Mehr Leistung, mehr Drehmoment, mehr Agilität. Mehr Emotion sowieso.

