



# WIND RÄDER

Fünf wildgewordene Naked-Bikes kämpfen um die Sturm-Spitze. Welches macht nur dicke Backen, welches dagegen am meisten Wind?



**APRILIA** TUONO 1000 R FACTORY



**DUCATI** MONSTER S4R



**KAWASAKI** Z 1000







**E**s kommt Sturm auf. Von fern dringt ein Grollen ans Ohr, ein leichtes Rauschen im Blätterwald verkündet Unheil. Irgendwas braut sich zusammen, irgendetwas schiebt drohend seine anschwellenden, rauschenden Vorboten vor sich her. Im nächsten Moment bricht es ums Eck, fällt mit gewaltigem Getöse über dich her. Ein Brüllen und Fauchen lässt dich vor Schreck taumeln, der gewaltige Luftdruck wirft dich vollends um. Ein kurzer, orientierungsloser Moment, ein verdutzter Blick,

schon ist es wieder verschwunden. So schnell, wie es gekommen war. Ein Ungeheuer, ein Tornado? Nein, die Testcrew von mopped, unterwegs mit den fünf heißen Kandidaten, die um die Vorherrschaft unter den 1000er-Naked-Bikes streiten. Grollende Zweizylinder, heiser fauchender Dreizylinder oder kreischender Vierzylinder – wer macht das Rennen?

Die Aprilia Tuono 1000 R Factory prescht voraus und versucht die Konkurrenz zu beeindrucken. Sowohl mit ihrem wilden Motor als auch mit martialischem Design. Die Factory hebt sich von der Basis-Version

deutlich ab: Goldener Rahmen, diverse Karbon-Teile, auch die leichten Schmiederäder und die Öhlins-Federelemente wirken nicht nur edel, sie schärfen auch das Fahrverhalten. 139 PS wollen kontrolliert sein, die Tuono macht das mit links. Mit der straffen Abstimmung liegt sie wie ein Brett, lenkt messerscharf ein, knallt handlich durch die Wechselkurven – top. Nur in engen Kehren fehlt wegen der etwas entkoppelten Sitzposition

der Druck aufs Vorderrad, der Pilot neigt sich daher gern weit nach vorn. Die hohen Rasten und der flache Lenker sind nicht jedem auf den Leib geschneidert, auch mit der Laufkultur des rappelig wirkenden Motors kann sich nicht jeder anfreunden. Er hat einen eigenwilligen Klang, der 60-Grad-V2, geht recht hart ans Gas und wirkt wegen der langen Übersetzung im Antritt unten rum etwas matt. Dafür dreht er ab 7000/min umso gieriger bis in höchste Regionen von knapp

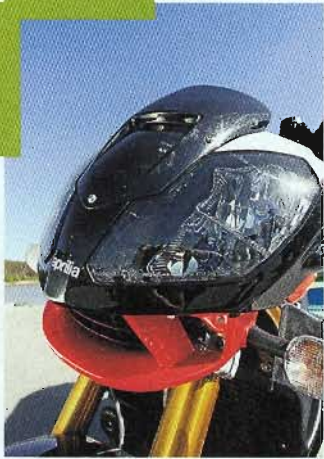
## TRIUMPH SPEED TRIPLE



## KTM SUPER DUKE







## Aprilia Tuono 1000 R Factory

**MOTOR:** Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-60-Grad-V-Motor, 998 cm<sup>3</sup>, 139 PS (102 kW) bei 9500/min, 107 Nm bei 8500/min, Einspritzung, G-Kat, Sechsganggetriebe, Kettenantrieb

**FAHRWERK:** Brückenrahmen aus Alu, vorn Upside-down-Gabel mit Doppelscheibenbremse (Ø 320 mm), hinten Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein und Scheibenbremse (Ø 220 mm), Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17

**GEWICHT:** 206 kg mit 18 Litern Super

**ZULADUNG:** 194 kg

**0-100 km/h:** 3,5 s

**HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:** 255 km/h

**VERBRAUCH:** 5,4 Liter/100 km

**PREIS:** 13.599 Euro inkl. Nebenkosten

## Allrounder-Wertung

### FAHRLEISTUNGEN

### MOTORCHARAKTERISTIK

### SITZKOMFORT

### FAHRKOMFORT

### ALLTAGSTAUGLICHKEIT

### BREMSEN

### VERBRAUCH

### ZULADUNG

### AUSSTATTUNG

### WARTUNGSFREUNDLICHKEIT

**Wie ein Leuchtturm im Sturm: Die Scheinwerfer in der insektenartigen Cockpitverkleidung strahlen hell durch die Nacht. Zugabe: leichte Schmiedeeräder und Karbonteile, edle Öhlins-Gabel und bissige Brembo-Bremse**

**+ Stabil im Sturm; oben rum stürmischer V2; aufgeblasene Ausstattung**

**- Maue Laufkultur; maue Sitzposition**



## APRILIA TUONO 1000 R FACTORY

Ansonsten kümmert sich die wilde Monster wenig um Alltagstauglichkeit. Gepäckunterbringung, Beifahrerkomfort? Nebensache. Der rote italienische Wirbelwind will angasen und ausgepresst werden. Und zwar möglichst ohne lästige Unterbrechungen wie Inspektionstermine. Deshalb gelten für die Ducati die lobenswert langen Intervalle von 12.000 Kilometern.

Doppelt so oft, wenn auch nur zum kleinen Service, muss die Kawasaki Z 1000 zum Händler des Vertrauens. Ein echtes Sensibelchen? Der vergleichsweise seidig laufende Vierer produziert kaum Vibrationen, spricht sanft auf Gasbefehle an und nervt nicht mit groben Lastwechselreaktionen. Diverse Änderungen zum Vorgängermodell, z.B. an den Kanälen, den Ventilen und am Auspuff, sollten dem Motor eigentlich zu mehr Durchzugskraft ver-

11.000 Touren. Die notwendige Schalterei wird durch die schwergängige Kupplung zu echter Arbeit, dafür verwöhnt die Tuono mit einem Bordcomputer, der vom Lenker aus zu bedienen ist, und einer erstklassigen Verarbeitung. Die Bremsen von der sportlichen Schwester RSV Mille packen knackig zu und lassen sich gut dosieren.

Auch die zweite Italienerin des wilden Quintetts, die Ducati Monster S4R 1000, verlangt nach einer kräftigen linken Hand zum Kuppeln und ist sauber verarbeitet. Die Ducati ist wie die Aprilia zu lang übersetzt, was in Verbindung mit dem un-

ter 3000/min hart und ruppig laufenden Motor öfter mal zum Runterschalten zwingt. Dafür hängt auch der Monster-V2 sauber am Gas, dreht wie der Teufel und ballert ab 7000 Touren unter heftigem Röhren mächtig Leistung aufs Hinterrad. Dieses wird recht sauber vom straffen, aber nicht zu hart abgestimmten Federbein auf den Asphalt gepresst, die weiche Showa-Gabel hingegen neigt zum Trampeln, spricht nicht sonderlich sensibel an und lässt die Front beim Bremsen allzu tief eintauchen. Ist aber kein Wunder, denn die Brembo-Bremse liefert fast schon zu heftigen Biss, der sich

nicht optimal dosieren lässt. Außerdem stellt sich die Duc beim Bremsen in Schräglage auf. Das Handling und das Einlenkverhalten sind ansonsten okay, allerdings wünscht man sich etwas mehr Rückmeldung vom Vorderrad. Vor allem aber wünscht sich der Pilot eine andere Sitzposition: Die über den langen Tank gestreckte Haltung und der breite, unsinnig nach unten gekröpfte Lenker gehören längst überarbeitet. Dabei hat die Monster ja schon den kleinsten Tank, der ihr aber dennoch eine gerade noch akzeptable Reichweite beschert, dem vorbildlich sparsamen V2 sei Dank.







# DUCATI MONSTER S4R



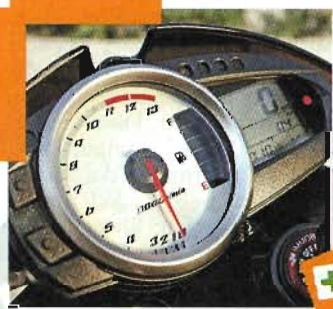
**+** Stürmisch drehender Motor; wilde Ausstattung; mauer Verbrauch

**-** Kupplung braucht heftigen Zug; mauer Feedback; zu stürmische Bremse

**Kriegt leicht weiche Knie:** Die weiche Showa-Gabel vorn taucht schnell tief ein, wenn die allzu bissige Brembo-Bremse zupackt. Die filigran wirkende hydraulische Kupplung ist nur was für Seemanns-Pranken

helfen. Zwar schiebt der 1000er bereits ab 2000 Touren sanft und spürbar an, doch so rechter Bums will sich erst ab 5500 Touren einstellen. Unter dumpfem Brummen zieht die gut über-setzte Kawa an und dreht schonungslos und unter dezentem Heulen bis zur 11000er-Marke. Fast 30 Kilo mehr als die Italienerinnen machen sich aber bemerkbar: Die Z 1000 will mit mehr Kraft in Schräglage gedrückt werden, wuselt weniger flink um enge Wechselkurven und ist ab Werk allzu straff eingestellt.

Mit einer etwas softeren Fahrwerkseinstellung fährt die Kawa harmonischer, es bleibt aber das insgesamt trägere Handling, das



## Ducati Monster S4R 1000

## Allrounder-Wertung

**MOTOR:** Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, 997 cm<sup>3</sup>, 121 PS (89 kW) bei 9500/min, 104 Nm bei 7500/min, Einspritzung, G-Kat, Sechsganggetriebe, Kettenantrieb

**FAHRWERK:** Gitterrohrrahmen aus Stahl, vorn Upside-down-Gabel mit Doppelscheibenbremse (Ø 320 mm), hinten Einarmschwinge aus Alu mit Zentralfederbein und Scheibenbremse (Ø 245 mm), Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17

**GEWICHT:** 206 kg mit 14 Litern Super

**ZULADUNG:** 184 kg

**0-100 KM/H:** 3,4 s

**HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:** 245 km/h

**VERBRAUCH:** 5,1 Liter/100 km

**PREIS:** 12 295 Euro plus 255 Euro Nebenkosten

FAHRLEISTUNGEN	██████████
MOTORCHARAKTERISTIK	██████████
SITZKOMFORT	██████████
FAHRKOMFORT	██████████
ALLTAGSTAUGLICHKEIT	██████████
BREMSEN	██████████
VERBRAUCH	██████████
ZULADUNG	██████████
AUSSTATTUNG	██████████
WARTUNGSFREUNDLICHKEIT	██████████

**Der Wind hat sich gedreht:** Endlich trägt die Z 1000 einen separaten, gut ablesbaren Drehzahlmesser im Cockpit. Dafür ist der Auspuff ein Blender: Von wegen vier Endrohre – die dreieckigen Auslässe sind auf beide Endtöpfe nur aufgesetzt



**+** Stramme Laufkultur; stürmische Bremsen mit ABS; voll im Preis-Tief

**-** Flaues Handling; taumelt im Sturm; mauer Durchzug



# KAWASAKI Z 1000

## KAWASAKI Z 1000

## Allrounder-Wertung

**MOTOR:** Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, 953 cm<sup>3</sup>, 125 PS (92 kW) bei 10000/min, 99 Nm bei 8200/min, Einspritzung, G-Kat, Sechsganggetriebe, Kettenantrieb

**FAHRWERK:** Rückgratrahmen aus Stahl, vorn Upside-down-Gabel mit Doppelscheibenbremse (Ø 300 mm), hinten Zweiarmschwinge aus Alu mit Zentralfederbein und Scheibenbremse (Ø 250 mm), ABS, Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17

**GEWICHT:** 235 kg mit 18,5 Litern Super

**ZULADUNG:** 177 kg

**0-100 KM/H:** 3,3 s

**HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:** 245 km/h

**VERBRAUCH:** 5,8 Liter/100 km

**PREIS:** 10 395 Euro plus 180 Euro Nebenkosten

FAHRLEISTUNGEN	██████████
MOTORCHARAKTERISTIK	██████████
SITZKOMFORT	██████████
FAHRKOMFORT	██████████
ALLTAGSTAUGLICHKEIT	██████████
BREMSEN	██████████
VERBRAUCH	██████████
ZULADUNG	██████████
AUSSTATTUNG	██████████
WARTUNGSFREUNDLICHKEIT	██████████





## KTM SUPER DUKE



**+** Stürmischer V2; brüllt wie Orkan; stürmische Bremse; stürmisches Handling

**-** Laufkultur mit Turbulenzen unter 3000/min; Orkan erst ab 5000/min

**Stürmt fast bis Windstärke 10: Der Drehzahlmesser im neuen, aufgeräumten KTM-Cockpit gibt Sturmwarnung. Gut, dass die radial verschraubten Brembo-Sättel bei Bedarf absolut gnadenlos Anker werfen und der Super Duke in den öfter mal abhehenden Hintern treten**

### KTM 990 Super Duke

**MOTOR:** Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-75-Grad-V-Motor, 1000 cm<sup>3</sup>, 120 PS (88 kW) bei 9000/min, 100 Nm bei 7000/min, Einspritzung, G-Kat, Sechsganggetriebe, Kette

**FAHRWERK:** Gitterrohrrahmen aus Stahl, vorn Upside-down-Gabel mit Doppelscheibenbremse (Ø 320 mm), hinten Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein und Scheibenbremse (Ø 240 mm), Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17

**GEWICHT:** 203 kg mit 18,5 Litern Super

**ZULADUNG:** 177 kg

**0-100 km/h:** 3,4 s

**HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:** 220 km/h

**VERBRAUCH:** 5,3 Liter/100 km

**PREIS:** 12 498 Euro plus ca. 250 Euro Nebenkosten

### Allrounder-Wertung



Einklappen in Schräglage und die Aufstellneigung beim Bremsen. Letzteres liegt sicher auch am unnötig breiten 190er-Hinterrad, das nur durchschnittliche Fahrverhalten auf jeden Fall an der nicht optimalen Dunlop-Serienbereifung. Mit probeweise aufgezogenen Metzeler Sportec M3-Schlappen benimmt sich die Z wie ausgewechselt.

Im Widerspruch zu ihrem wilden Aussehen platziert die Kawa ihren Piloten recht bequem auf dem Sitzbrötchen. Lenker und Rasten sind passend angeordnet, das neue Cockpit bietet endlich einen ordentlich ablesbaren Drehzahlmesser. A propos Ausstattung: Als einzige verzögert die Kawa serienmäßig mit fein regelndem ABS. Zusammen mit dem perfekten Biss und einer prima Dosierbarkeit ergibt das ein klasse Bremspaket.

Die KTM 990 Super Duke pfeift auf ABS, bremst aber sogar noch einen Tick bissiger und perfekt dosierbar. Ein Knaller! Auch das Fahrwerk der wilden Österreicherin ist ein Gedicht. Eine knackige Figur, mit nur 203 Kilo die Leichteste der Meute, astreine Lenkpräzision,

tolle Rückmeldung – die KTM sagt jederzeit, wie sie's will. Alles an ihr ist straff, aber nicht knochenhart, ihre Handlichkeit und Kurvenstabilität sind auf dem Topniveau der Aprilia. Der Super Duke-Treiber sitzt nah am gut geformten Lenker, sportlich versammelt, fast schon aggressiv, dennoch bequem, selbst die recht straff gepolsterte Sitzbank passt perfekt ins Konzept. Kein Zweifel, für 2007 hat sich die Ösi-Braut noch mal richtig rausgeputzt und frisch geschminkt. Radial-Bremszangen, um vier Liter größerer Tank, härtere Gabelfedern, flacherer Lenkkopf und kürzere Übersetzung. Letztere soll die Antrittsschwäche des Motors etwas vertuschen, denn mangels Schwungmasse schiebt der V2 nicht extrem bullig unten raus. Außerdem hackt er unter 3000/min auch ziemlich unwirsch. Dafür ist er ein quicklebendiger Dreher mit feiner Gasannahme, jetzt angemessenem Verbrauch und herrlich ordinärem Brabbeln aus den beiden Endtöpfen. Da ist es immer wieder eine Lust, die Alpen-Queen aufs Hinterrad zu reißen oder einen frechen Stop-

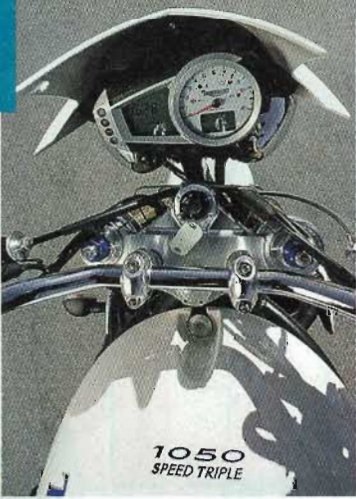
pie mit ihr hinzulegen. Soviel Temperament steckt einfach an.

Um die Alltagstauglichkeit, sprich Zuladung oder Gepäckunterbringung, schert sich die Super Duke aber ebenso wenig, wie die ebenso knackig auftretende Britin Triumph Speed Triple. Die Urmutter der Serien-Streetfighter hat sich zwar schon mehrfach liften lassen, kommt deshalb aber immer noch äußerst sexy daher und zeigt den meisten jungen Dingen, wo die Titten hängen. Kräftiger denn je schlägt sowie so ihr großes Dreizylinderherz: Kerngesunder Druck bei jeder Drehzahl, der Drilling legt schön gleichmäßig an Leistung zu, gibt sich kultiviert mit weicher Gasannahme und ohne störende Lastwechselreaktionen. Dazu diese herrlich heiser fauchende Stimme – ein Genuss. Diesem Motor kann keiner der anderen vier das Kühlwasser reichen. Auch dem Triumph-Fahrwerk sind die Konkurrentinnen nur bedingt gewachsen. Das tadellos präzise Lenkverhalten und die grandiose Handlichkeit der Britin ist einfach einmalig. Die Triumph

liegt auch satt und stabil in der Kurve, keine Frage, vor allem auf topfebenem Belag. Aber in Sachen Fahrwerksabstimmung und Stabilität haben Aprilia und KTM die Nase wieder leicht vorn. Auf schlechtem Belag erweist sich das trampelnde Federbein als etwas zu straff und die Gabel vorn lässt schon mal den Lenker zucken. Der Pilot im Sattel nimmt's gelassen. Er sitzt auf dem knappen Sitzpolster sportlich und angriffslustig untergebracht, hält den angenehm geformten Lenker locker in der Hand. Ein bisschen mehr Kraft als bei der KTM erfordert die







**Nackt im Wind?** Die kleine Instrumenten-Verkleidung schützt nicht übermäßig vor Fahrtwind, man sollte der sonst allzu nackten Triumph aber das 235 Euro teure Teil spendieren. Die bildschöne und stabile Einarmschwinge ist dagegen serienmäßig

## TRIUMPH SPEED TRIPLE



**+** Stürmt heftig bei jeder Drehzahl; bleibt bei jedem Sturm stabil und präzise; heftig handlich  
**-** Lästiger lange laufender Lüfter



Bremse der Triple, aber sie bietet den gleichen Biss und lässt sich fast ebenso fein dosieren – tadellos. Was aber schon bald in der Stadt nervt, ist der fast ununterbrochen laufende Lüfter – der englische Hitzkopf braucht viel Kühlung. Immerhin schützt er sich nicht Unmengen Sprit rein, sondern begnügt sich mit rund fünfzehn Litern pro hundert Kilometer. Mit rund 11.500 Euro ist die Britin zudem noch die Zweitgünstigste im Vergleich. Kein Sturm im Wasserglas, sondern viel Wind zum fairen Preis – ein echt wildes Angebot. *ei*

### mopped-URTEIL

Das britische Sturmtief Speed Triple fegt die Konkurrenz orkanartig weg. Fahrwerksmäßig können nur Aprilia und KTM noch gut mithalten, Ducati und Kawa brauchen hier Feinschliff. Motormäßig geht der gesamten Konkurrenz gegen die Triumph die Puste aus, auch wenn die Super Duke nah an ihr dran ist. Der Ducati und der Aprilia fehlt die Laufkultur, der Kawa Druck untenrum. Dafür ist die Z 1000 die Günstigste und hat als Einzige ABS.

#### Triumph Speed Triple

**MOTOR:** Flüssigkeitsgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, 1050 cm<sup>3</sup>, 130 PS (95 kW) bei 9100/min, 105 Nm bei 7500/min, Einspritzung, G-Kat plus Sekundärluftsystem, Sechsganggetriebe, Kettenantrieb

**FAHRWERK:** Brückenrahmen aus Alu, vorn Upside-down-Gabel mit Doppelscheibenbremse (Ø 320 mm), hinten Einarmschwinge mit Zentralfederbein und Scheibenbremse (Ø 220 mm), Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17

**GEWICHT:** 221 kg mit 18 Litern Super

**ZULADUNG:** 181 kg

**0-100 KM/H:** 3,3 s

**HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:** 240 km/h

**VERBRAUCH:** 5,5 Liter/100 km

**PREIS:** 11.240 Euro plus 250 Euro Nebenkosten

#### Allrounder-Wertung

Kategorie	Wertung (0-10)
FAHRLEISTUNGEN	10
MOTORCHARAKTERISTIK	10
SITZKOMFORT	10
FAHRKOMFORT	10
ALLTAGSTAUGLICHKEIT	10
BREMSEN	10
VERBRAUCH	10
ZULADUNG	10
AUSSTATTUNG	10
WARTUNGSFREUNDLICHKEIT	10

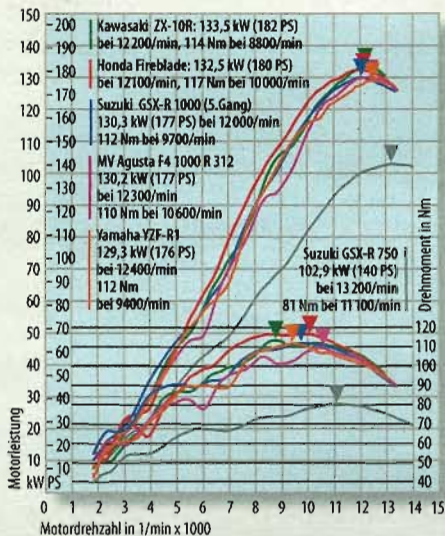
**Rückenwind:** Die kräftigen Blasebälger von Triumph und KTM pusten das restliche Feld vor sich her





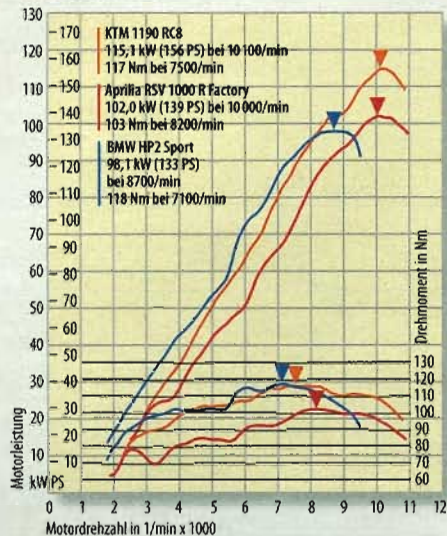
# Leistungsdiagramme

## Vierzylinder



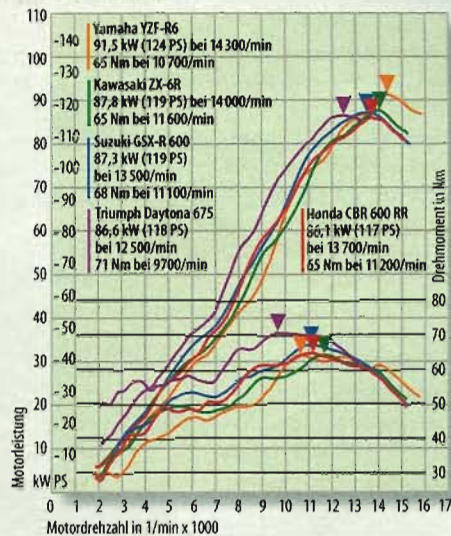
Muss man diese Kurven wirklich kommentieren? Was die Spitzenleistung angeht, sicher nicht. Die sechs Mehr-PS einer Kawasaki gegenüber der Yamaha sind sicher nicht kriegsentscheidend, weil beides mehr als genug ist und selbst moderne Supesport-Reifen an ihre Haftungsgrenze bringt. Die Leistungsentfaltung ist da sicher ausschlaggebender. In dieser Hinsicht erweist sich der neue Fireblade-Motor als vorbildlich, liegt jenseits der 5000/min deutlich über der Konkurrenz.

## Zweizylinder



Noch Fragen? Klarer können Leistungskurven kaum widerspiegeln, was man im Fahrbetrieb erlebt. Der BMW-Boxer legt schon tief im Keller mächtig los, schiebt in der Mitte heftig weiter und stellt bei gut 9000/min den Dienst ein. Der hubraumschwächere Rotax-V2 der Aprilia hat seine besten Tage schon gesehen, liegt bis zur 9000er-Marke deutlich unter dem Boxer, um ihn dann kurz zu überflügeln. Und die KTM zeigt, wie eine nahezu ideale V2-Kurve aussieht.

## 600er-Supesport



Ein enges Rennen unter den Vierzylindern, bis zu seinem Leistungszenit bei 12500/min ein klarer Vorteil für den Briten-Triple. Danach jedoch schlägt die R6 gnadenlos zu. Bei 13700/min greift YCCI (Yamaha Chip Controlled Intake) ein und hebt die Ansaugtrichter zur besseren Beatmung ab. Im Gegenzug liefert die R6 im unteren Drehzahlbereich eine richtig maue Vorstellung ab, wird erst ab 9000/min lebendig. Aber genau in diesem Bereich gilt es auf der Rennstrecke.