16
20.7.2012
www.motorradonline.de

MOTORRAD

Test Lederkombis

Neuheiten 2013
Husqvarna TR 650

SPORTLER
Bimota DB9 Brivido SC
BMW S 1000 RR
Ducati 1199 Panigale
Kawasaki ZZR 1400

ALLROUNDER
BMW F 800 R
Honda NC 700 S
Kawasaki ER-6n
Yamaha TMax

REISEENDUROS
Honda Crosstourer
Moto Guzzi Stelvio 8V
Suzuki V-Strom 650
Triumph Tiger Explorer

Alpen Masters 2012
Teil 1

Neu in MOTORRAD Leben...

Mit Enfield im Ahrtal
Traumbike Honda RC 30
Späte Liebe Yamaha TR1

Dazu: die schönsten Strecken in die Alpen
Leserumfrage: Jethelme ja oder nein

Fahrbericht
MV Agusta Brutale 675

OUTDOOR-SPEZIAL
Was Motorradfahrer zum Campen brauchen

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,40 € Schweiz 7,70 sFr
BeNeLux 4,60 € Finnland 5,90 € Griechenland 5,70 €
Italien 5,20 € Norwegen 55,- NOK Slowenien 5,20 €
Spanien 5,20 € Kanaren 5,40 €
16
4 190497 303909

Weite Schwünge, enge Kehren und grandiose Aussichten. Bei einer Gebirgstour erreichen die Sinne ihre Belastungsgrenze – die Testmaschinen auch. Vorhang auf zum größten Pässeschwingen des Jahres, dem MOTORRAD-Alpen-Masters.

Von Eva Breutel, Stefan Kaschel, Peter Mayer
Fotos: Rossen Gargolov, Markus Jahn

PASS AUF

Teil 1

SPORTLER
Bimota DB9 Brivido SC
BMW S 1000 RR
Ducati 1199 Panigale
Kawasaki ZZR 1400

ALLROUNDER
BMW F 800 R
Honda NC 700 S
Kawasaki ER-6n
Yamaha TMax

REISEENDUROS
Honda Crosstourer DCT
Moto Guzzi Stelvio 1200 8V
Suzuki V-Strom 650
Triumph Tiger Explorer

Gipfelsturm: 20 Motorräder in fünf Gruppen und ein Sieger – jährliches Sommer-Highlight, das MOTORRAD-Alpen-Masters

Alpen-Masters 2012

Die Abendsonne hüllt die flache Kuppe des Col de la Lombarde in ein goldbraunes Licht. Es ist kurz vor 20 Uhr, als sich die Tester ein letztes Mal an diesem Tag die 21 Kilometer des wenig bekannten, aber wunderschönen Passes hochgeschraubt haben. Motoren aus. Nach ein paar Augenblicken unterbricht Sergio Romero die andächtige Stille. „Qué día", was für ein Tag, murmelt der Redakteur von Motociclismo, des spanischen Schwesterblatts von MOTORRAD ehrfürchtig vor sich hin. Bringt mit diesen beiden Worten jenen unvergleichlichen Reiz einer Tour in den Alpen auf den Punkt. Es ist die Kombination zweier Extreme: die in ihrer schroffen Übermacht so eindrucksvolle Bergwelt und des im alpinen Umfeld auf die Essenz konzentrierten Erlebnisses Motorradfahren. Bremsen, Kuppeln, Schalten, Abklappen, Aufrichten, Beschleunigen – alle anderen Aspekte eines Motorrads werden in jenen Momenten ausgeblendet und unwichtig.

Genau hier setzt das MOTORRAD-Alpen-Masters an. Denn nirgendwo sonst werden Mensch und Material vor extremere Herausforderungen gestellt als in den Passauf- oder -abfahrten der Alpen. Nirgendwo sonst wechseln so abrupt die Straßenbeläge, zwingen enge Kehren zum derart sorgfältigen Spiel mit Gas und Kupplung oder verlangen plötzlich auftretende Hindernisse wie Geröll, Kuhfladen oder Asphalteinbrüche blitzschnelle Linienwechsel. Ganz zu schweigen von den im Gebirge ungewöhnlich stark beanspruchten Bremsen oder den zusätzlichen Belastungen im Zwei-Personen-Betrieb. MOTORRAD reduziert bei den Alpen-Masters die reguläre 1000-Punkte-Wertung deshalb ganz bewusst auf die fahrdynamisch wichtigen Kriterien, gewichtet relevante Aspekte stärker und lässt in dieser Hinsicht weniger entscheidende Elemente wie Garantie, Höchstgeschwindigkeit oder Unterhaltskosten unberücksichtigt (siehe Kasten rechts).

Insofern balgen sich jeweils die aktuellsten Maschinen des betreffenden Modelljahrgangs um die Krone der Gipfelstürmer. Die Orte wechseln. Die Premiere feierte die Alpen-Masters-Reihe im Jahr 2005/2006 am legendären Stilfser Joch, siedelte für die Ausgaben 2007/2008 nach Frankreich an die Pässe rund um den Galibier um, bevor in den Jahren 2009 und 2010 die Dolomiten zum Prüfstein wurden. Nach einem Comeback am Stilfser Joch klettert die Test-

Alpen-Masters-Wertung

Die

Kein Terrain stellt höhere Ansprüche an Motorrad und Fahrer als die Alpen. Deshalb unterscheidet sich die Alpen-Masters-Wertung deutlich von der sonst von MOTORRAD angewendeten 1000-Punkte-Wertung. Zusätzliche Aspekte oder eine stärkere Gewichtung bereits existierender Kriterien betonen den auf die fahrdynamischen Eigenschaften gelegten Fokus – während in diesem Umfeld weniger relevante Aspekte (Topspeed, Garantie et cetera) nicht berücksichtigt werden.

Zusätzliche Kriterien

- Beschleunigung 0–140 km/h
- Durchzug in 2700 m ü. NN / im 2. Gang bergauf mit Sozius
- Federungsreserven, Schräglagenfreiheit und Bodenfreiheit bei Beladung
- Bremsverhalten bergab/Fading
- Traktionskontrolle
- Reichweite auf Passstraßen

Stärker gewichtete Kriterien

- Ansprech-/Lastwechselverhalten
- Kupplung
- Schaltung/Getriebeabstufung
- ABS-Funktion
- Aufstellmoment beim Bremsen
- Gepäckunterbringung
- Sitzkomfort Sozius
- Wind- und Wetterschutz

MOTORRAD -Testcrew

Peter Mayer (52), Testredakteur. Spricht fünf Sprachen – nur nicht Hochdeutsch. Besitzt ein Faible für Offroader und Radsport

Karsten Schwers (40), Top-Tester. Wer sich mit ihm misst, muss sich mit Platz zwei bescheiden– egal ob im Job oder beim Sport

Stefan Kaschel (46), Testredakteur. Kritischer Geist, hat an allem was auszusetzen – und meist eine gute Lösung

Eva Breutel (52), Italien-Korrespondentin. Sie hat das Ohr an Ducati, Guzzi und Co. – verständlich, sie lebt in Bologna

Sven Loll (38), Junge für alles. Ob Motorradinstruktor, Model oder Fotofahrer – Sven ist der Mann für die schönen Seiten des Lebens

Rainer Froberg (48), Fuhrparkleiter. Domptiert den zweirädrigen Flohzirkus der Redaktion – und das meist mit guter Laune

DIE GÄSTE

MOTOCICLISMO Spanien

Sergio Romero (34), dreifacher Isle-of-Man-Teilnehmer. Liebt die Berge – sowohl auf dem Motorrad als auch beim Klettern

MOTO JOURNAL Frankreich

Thomas Cortesi (25), fühlt sich nur innerhalb Galliens wohl, hält nur fürs Foto das Vorderrad am Boden – wenn auch ungern

INMOTO Italien

Andrea Tourmaniantz (48), startete vor dem Alpen-Masters bei einem Supermoto und danach beim Motocross – Motorradleidenschaft auf Italienisch

MOTORRAD Schweden

Freddy Papunen (29), dreifacher schwedischer Superbike-Meister. Rennsport geht ihm über alles – außer der großen Party beim Mittsommerfest

truppe mit den insgesamt 21 Testmaschinen in diesem Jahr erstmals die steilen Rampen der französischen Seealpen hinauf. Und – Hand aufs Herz – unter fahrerischen Gesichtspunkten lohnt sich die um etwa 300 Kilometer längere Anfahrt im Vergleich zu Südtirol. Griffiger Asphalt, mäßiger Verkehr und eine Fülle von über 20 Kilometer langen Passauffahrten (siehe Karte Seite 29) sind einzigartig. Tipp: Der erfahrungsgemäß deutlich besseren Gastronomie wegen wohnte die MOTORRAD-Mannschaft auf der italienischen Seite der Pässe im kleinen Örtchen Pietraporzio (Beschreibung ebenfalls im Kasten Seite 29).

Unverändert bleibt der Austragungsmodus des Alpen-Masters. Um sämtliche Neuerscheinungen werden insgesamt fünf möglichst homogene Gruppen aus jeweils vier Maschinen gebildet,

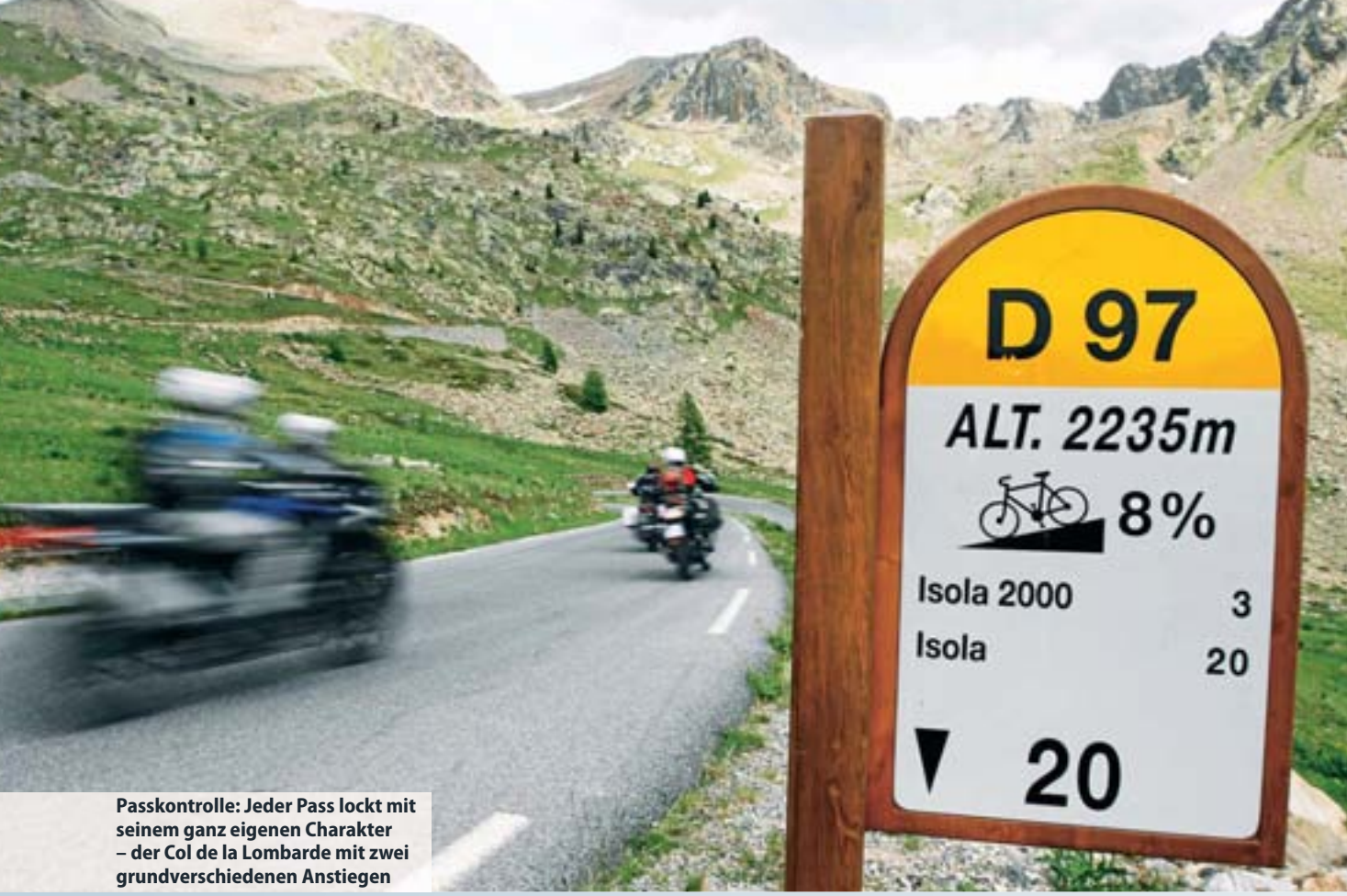
Besonderheiten

Rauf und runter: Die Alpen potenzieren die Ansprüche an Mensch und Maschine – ein Testareal der Extraklasse

Rück blick

Alle Alpen-Masters-Sieger

2005 2006	Suzuki V-Strom 650
2007 2008	BMW R 1200 R
2009	Honda CB 1300
2010 2011	BMW R 1200 GS



Passkontrolle: Jeder Pass lockt mit seinem ganz eigenen Charakter – der Col de la Lombarde mit zwei grundverschiedenen Anstiegen

Alpen-Masters 2012

die in einer Vorrunde von der MOTORRAD-Testcrew nach einem Punkteschema bewertet werden. Der jeweilige Sieger der Gruppe zieht ins Finale ein.

In welchem alle Fünf dann auf den amtierenden Alpen-Master, also den Gewinner des Vorjahres treffen. Im Ausscheidungsmodus geht es dann zur Sache. Die Punktezahl aus der Bewertung der Vorrunde spielt keine Rolle mehr. Die Entscheidung basiert ausschließlich auf den subjektiven Eindrücken der Tester. Auf jedem Pass einer gegenüber der ursprünglichen Testrunde deutlich erweiterten Finaltour wird ein Motorrad von der aus den Kollegen der ausländischen Schwesterzeitschriften und einigen MOTORRAD-Redakteuren bestehenden Jury per geheimem Votum abgewählt. Die letzte verbliebene Maschine wird demnach zum neuen Alpen-Master gekrönt.

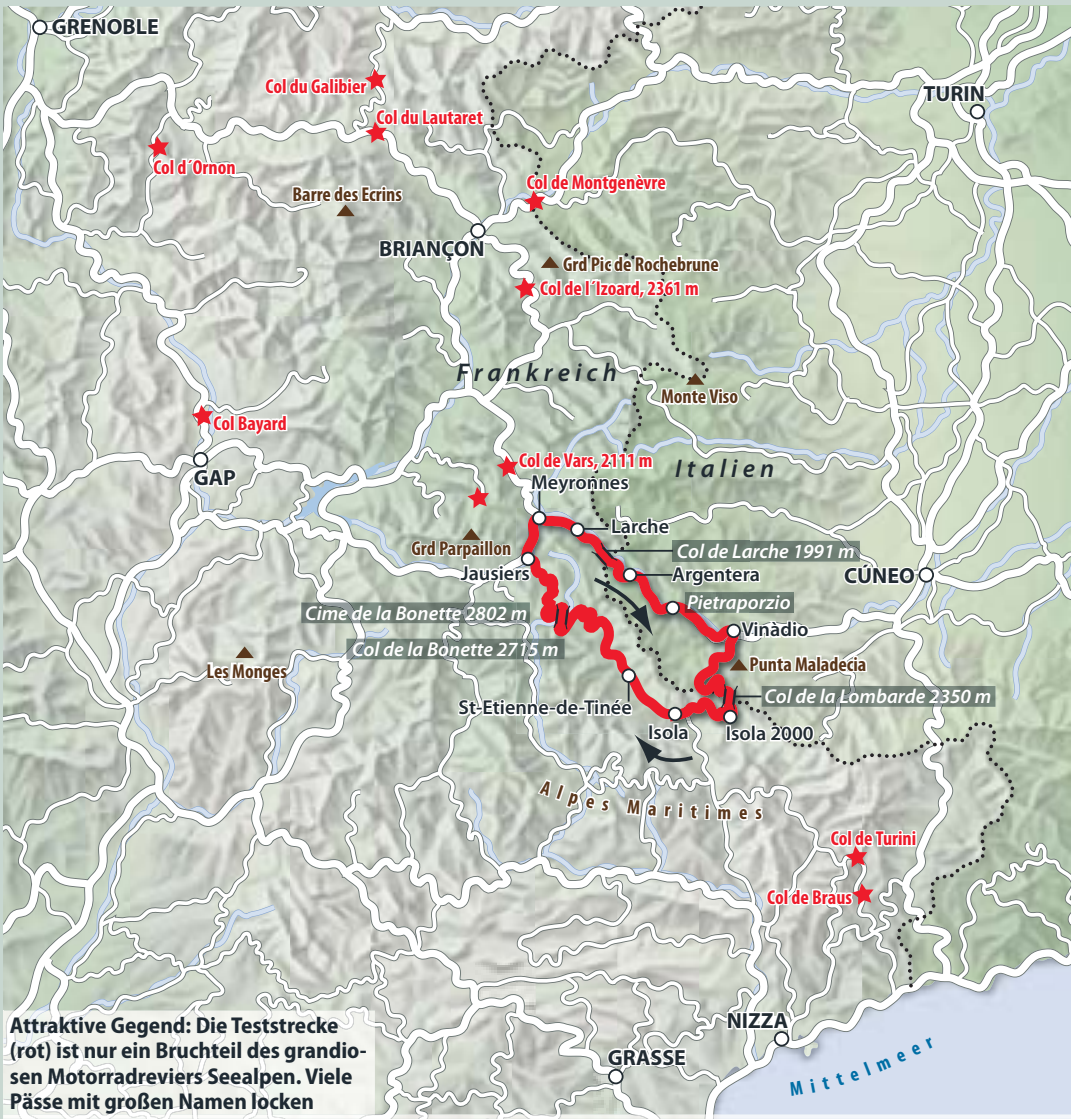
Was sich zunächst so profan anhören mag, bringt die Jury-Mitglieder oft genug ins Grübeln. Denn mit unbeschwertem Eckenwetzen allein ist es für einen potenziellen Alpen-Masters-Sieger nicht getan. Zwei-Personen-Tauglichkeit, Windschutz für die An- und Abreise, Reichweite und ABS spielen trotz der Fokussierung auf die Kernkompetenzen auch bei dieser eher emotionalen Wahl eine Rolle. Mit ein Grund, weshalb bei den bisherigen Alpen-Masters-Auflagen nicht die fahraktiven, aber unter jenen rationalen Aspekten schwächelnden Fun- oder Naked Bikes ganz oben landeten, sondern eher die moderatere Fraktion der Allrounder oder Reiseenduros (siehe Seite 27).

Zumal gerade den aktuellen Reiseenduros der Spagat zwischen komfortablem Tourer und sportlichem Landstraßenmotorrad immer besser gelingt. Schluckfreudige Federung, aufrechte Sitzhaltung mit viel Spielübersicht und druckvolle Motoren prädestinieren diese Konzepte geradezu für die große Alpentour. Kombinieren sie damit doch – von den Dimensionen und dem Gewicht einmal abgesehen – fast alle unter den Extrembedingungen des Gebirges entscheidenden Aspekte. Ob deshalb die in dieser Ausgabe gekürte Siegerin der Reiseenduro-Kategorie, die Triumph Tiger Explorer, der amtierenden Alpen-Meisterin, der BMW R 1200 GS, das Leben schwer machen kann, das liegt allerdings in der Hand besagter Jury – und steht in Teil zwei des Alpen-Masters in der nächsten MOTORRAD-Ausgabe.

Kleiner Grenzverkehr

Nach der Region um den Col de Galibier in den Jahren 2007 und 2008 kehrte das MOTORRAD-Alpen-Masters für die Ausgabe 2012 wieder in die französischen Alpen zurück. Die Vorteile: zumeist moderater Verkehr, griffiger Asphalt und die Häufung vieler langer Passauffahrten. Zudem interessant: die Nähe zur nur 130 Kilometer entfernten Côte d'Azur. Auf der 155 Kilometer langen Testrunde (siehe Karte rechts) kommen nahezu alle für das Gebirge typischen Straßenverhältnisse vor. Bereits der Col de la Lombarde bietet mit seiner verschlungenen Ostrampe (21 Kilometer) und der weitläufigen Westseite (20 Kilometer) fast alle Facetten alpinen Straßenbaus. Denen das – im Wortsinn – Highlight folgt, der 25 Kilometer lange Aufstieg zum höchsten aller asphaltierten Alpenpässe, dem 2715 Meter hohen Col de la Bonette. Nach der Abfahrt nach Jausiers biegt die D 900 zum Col de Larche ab. Die äußerst schnellen Schwünge werden erst kurz nach der relativ niedrigen Passhöhe (1991 Meter) von 14 zurück ins Sturatal führenden Kehren unterbrochen.

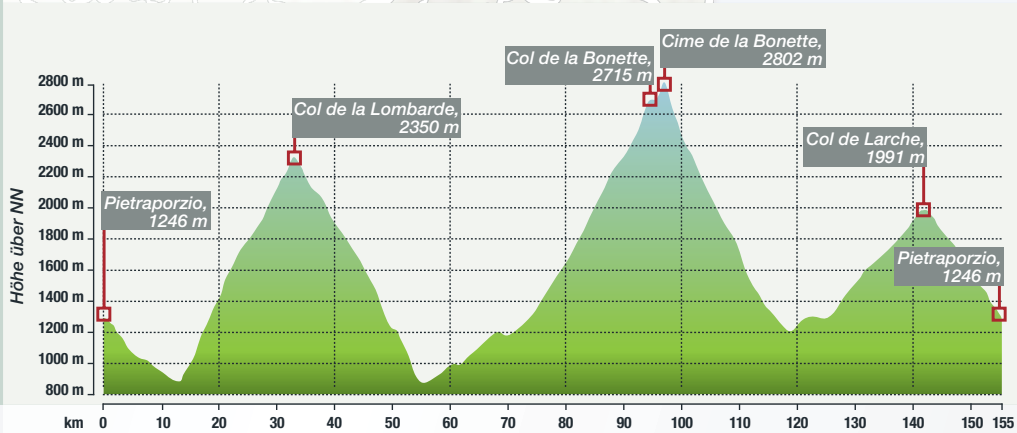
Den Ausgangspunkt des MOTORRAD-Alpen-Masters 2012 bildete das Hotel Regina delle Alpi (www.reginadellealpi.com) im italienischen 120-Seelen-Dorf Pietraporzio. Mit moderaten Preisen (Zimmer mit Halbpension ab 55 Euro), sehr gutem Essen, hausgemachtem Eis, Hallenbad und Motorradgaragen kann die MOTORRAD-Redaktion das Haus der Italienisch und Englisch sprechenden Eheleute Maura und Massimo nur empfehlen.



Karte und Grafik: Claudia Werel

Attraktive Gegend: Die Teststrecke (rot) ist nur ein Bruchteil des grandiosen Motorradreviers Seealpen. Viele Pässe mit großen Namen locken

Volles Haus: Wenig Tankstellen, viele Motorräder – die Alpen-Masters-Testmannschaft trifft in Vinadio auf die lokale Motorradszene



MOTORRAD Alpen Masters 2012

Bimota DB9 Brivido SC, BMW S 1000 RR, Ducati 1199

SPORTLER

Für die einen ist es der reine Horror, für die anderen selig machende Intensität. Gebückt durch die Kehren, den Kopf im Nacken, den Blick nach oben, jeder Buckel ein Schlag im Kreuz. Alpen blasen mit den neuesten Sportmotorrädern hat trotzdem seinen Reiz. Wetten, dass?

Das Kabinett der hochalpinen Sportlergrausamkeiten kennt viele Facetten. Das bockharte Federbein der Bimota Brivido ergänzt sich mit der aufrechten Sitzposition zum 1a-Vorschlaghammer für die Wirbelsäule, die Heizspirale namens Krümmer unter der Sitzbank der Ducati Panigale brennt sich in Minutenschnelle durch Lederkombi und Unterhose, der lange Tank der Kawasaki ZZR 1400 mutiert in Kehren auch für große Menschen zur Streckbank und die Brachialbremse der S 1000 RR pumpt in Kombination mit den tiefen Lenkerhälften bei Bergab-Bremsungen untrainierte Unterarme regelmäßig auf Popeye-Format auf. Keine Frage: Mit modernen Sportmotorrädern in den Alpen – das ist harte Arbeit, manchmal schmerzhaft und nicht unbedingt so schnell, wie es sich anfühlt. Aber es ist auch ein an Intensität kaum zu überbietendes Motorradgefühl. Es ist einmalig, tief geduckt im Formationsflug die Pässe zu erklimmen, dabei allen Frostausbrüchen und Steinschlägen erfolgreich aus dem Weg zu gehen, virtuos am Kupplungshebel und Gasgriff zu zaubern und als Erster auf der Passhöhe anzukommen. Es ist, wie Sport immer ist. Eine Herausforderung an Mensch und Material.

Keine Frage, hier am Col de la Lombarde und Col de la Bonette sind Fahrer und Fahrzeug extrem gefordert, bei der diesjährigen Sportlerriege auf ganz unterschiedliche Art und Weise. Beispiel Sitzposition: Natürlich sind sich die diesjährigen Superstars im Superbike-Hochleistungsfeld, die Ducati Panigale (dieses Mal als

Standardversion, also ohne elektronisch einstellbares Fahrwerk) und die BMW S 1000 RR, einig. Tief die Lenkerhälften, hoch die Fußrasten, dabei aber kompakt und versammelt. So erstürmt man auf den Rennstrecken dieser Welt die Pole Position, aber nicht ohne Stress die Gipfel im französisch-italienischen Grenzgebiet. Wobei: Bergan ist die Qual nur halb so schlimm, entschädigt das auf beiden ungemein transparente Gefühl fürs Vorderrad beinahe für die Hans-guck-in-die-Luft-Haltung. Bergab hingegen wünschen sich auch verhinderte Weltmeister die höheren Lenkerhälften der dicken Kawasaki oder – noch besser – den breiten, hohen Superbike-Lenker der Bimota und damit eine bessere Spielübersicht. Deren eigentümliche Mischung aus bärenstarkem Ducati-Twin (der Elf-Grad-Testastretta-Motor stammt aus der Diavel und mobilisiert auf dem MOTORRAD-Prüfstand echte 151 PS), federleichtem Drumherum (vollgetankt 195 Kilogramm), rennstreckenmäßiger Fahrwerksabstimmung und aufrechter Sitzposition ist im Vorfeld ohnehin ein Geheimtipp für hochalpines Geläuf, und die DB9 erfüllt diese Erwartungen voll und ganz. Jedenfalls dann, wenn einzig Fahrdynamik und Erlebniswert zählen. „Wie eine Lawine, nur bergauf", staunt einer, der zum ersten Mal mit ihr und der Macht dieses V2 konfrontiert wird. In der Tat: Der in Rimini mit einem neuen Mapping versehene Ducati-Twin reißt jeden mit, ganz unabhängig von gerade anliegender Drehzahl und Tempo. Ihre besondere Stärke: bergan aus niedrigem Tempo alle Gegner einzustampfen (siehe Messwerte), die ihr beim diesjährigen

Alpen-Masters 2012: Sportler

Alpen-Masters vor den insektenhaften Doppelscheinwerfer kommen. Bevor es jedoch so weit ist, will der in den engen Kehren besonders sensible Punkt der Gasannahme umschifft werden, der sich im Feld dieser Leistungsmonster noch mit einer relativ langen Übersetzung der kleinen Gänge paart. Im Fall der Bimota bedeutet das, den überaus harten Leistungseinsatz mit feinfühliger Arbeit an der schwergängigen Kupplung zu begegnen. Das strengt auf Dauer ebenso an wie das harte Federbein oder die brachiale Bremsanlage, weil mangels ABS die Angst vorm Blockieren immer mitfährt.

Überhaupt, die elektronischen Helfer ABS und Traktionskontrolle: für Puristen ein Fluch, in den Alpen ein Segen. Besonders hier, in der Sportlerriege, die ohnehin drei Viertel ihrer Brems- und Motorleistung völlig unnötig den Berg hinaufschultern. Nicht, weil sie schneller machen, sondern weil sich mit ihnen entspannter fahren lässt. Beispiel Ducati Panigale: Mal abgesehen von dem eingangs erwähnten Dauerfeuer unter der Sitzbank und ihrem wirklich störend lauten Auspuffgeräusch schlägt sich die rote Diva hier erstaunlich gut. Gerade auch, weil ihre Traktionskontrolle beim diffizilen Ritt aus den engen Kehren eine echte Hilfe ist. Einfach Stufe acht einstellen, Vollgas geben und die Elektronik machen lassen. Hinzu kommt ein weiterer Punkt: Das viel zitierte Leistungsloch des V2 spielt im richtig engen Geläuf kaum eine Rolle, weil Drehzahlen weit über 4000/min hier in der Regel nicht notwendig sind. Der beherzte Antritt aus ganz niedrigen Drehzahlen hingegen ist hochwillkommen. Und auch, dass die Panigale ohne S spürbar komfortabler abgestimmt ist als ihre Edelschwester, kommt ihr hier entgegen.

Um den Fahrkomfort einer BMW S 1000 RR zu liefern, reicht es trotzdem nicht. Auch wenn die radikale Münchnerin hier im Gebirge keinesfalls zur Sänfte wird. Und dennoch: Gerade im direkten Vergleich zur Ducati fällt auf, dass die BMW alles etwas geschmeidiger kann. Sie geht nach der jüngsten Modellpflege spürbar sanfter ans Gas (auch der schwergängige Gasgriff ist passé), schiebt dank kürzerer Übersetzung gleichmäßiger an, federt hinten spürbar sensibler ein und sattelt mit der Alternativbereifung Conti Sport Attack 2 (im Vergleich zum Metzeler Racetec K3) auch beim Handling nochmals ordentlich drauf, ohne jedoch die in dieser Hinsicht spielerische Leichtigkeit der Duc zu erreichen. Dafür liefert sie das transparenteste Feedback im Feld, überzeugt mit wirksamer, nicht ganz so fein wie bei der Panigale regelnder Traktionskontrolle und famosem ABS, glänzt gemessen an

BIMOTA DB9 BRIVIDO SC

DATEN Zweizylinder, 1198 cm³, 162 PS, 128 Nm, 195 kg, Zuladung 145 kg, 20 790 Euro

MESSWERTE **Testverbrauch Pässe:** 6,8 l/100 km, **theor. Reichweite Pässe:** 264 km, **Durchzug** 50–100 km/h in 2700 m ü. NN: 6,7s, **Durchzug** im 2. Gang 25–75 km/h: 4,5 s, **Bremsweg bergab:** 29,8 m

PLUS Bärenstarker Ducati-V2 mit modifiziertem Mapping, vorbildlich gleichmäßige Leistungsentfaltung über den gesamten Drehzahlbereich, aktive und bequeme Sitzposition, niedriges Gewicht, feine Details, hoher Unterhaltungswert.

MINUS Extrem hoher Preis, brettharte Federbeinabstimmung, schwergängige Schaltung und Kupplung, nervöser Geradeauslauf und geringe Stabilität in schnellen Ecken, geringer Lenkeinschlag, nicht soziustauglich.

BMW S 1000 RR

DATEN Vierzylinder, 999 cm³, 193 PS, 112 Nm, 209 kg, Zuladung 196 kg, ABS, Traktionskontrolle, 16 100 Euro/17 891 Euro*

MESSWERTE **Testverbrauch Pässe:** 5,8 l/100 km, **theor. Reichweite Pässe:** 304 km, **Durchzug** 50–100 km/h in 2700 m ü. NN: 6,9 s, **Durchzug** im 2. Gang 25–75 km/h: 6,1 s, **Bremsweg bergab:** 26,3 m

PLUS Trotz straffen Fahrwerks exzellente Rückmeldung, gelungene Sportlerergonomie, Motor mit breitem Drehzahlband, gute Fahrstabilität, berechenbarer Leistungseinsatz, tolle Bremsen.

MINUS Sitzposition nicht gerade kompakt, Lenkerkröpfung ungünstig, spürbares Aufstellmoment beim Bremsen, fährt in engen Kehren gerne die weite Linie.

*inkl. ABS und DTC (1230 Euro), Schaltassistent (364 Euro) und Heizgriffe (197 Euro)

DUCATI 1199 PANIGALE

DATEN Zweizylinder, 1198 cm³, 195 PS, 132 Nm, 195 kg, Zuladung 175 kg, ABS, Traktionskontrolle, 19 490 Euro

MESSWERTE **Testverbrauch Pässe:** 6,1 l/100 km, **theor. Reichweite Pässe:** 277 km, **Durchzug** 50–100 km/h in 2700 m ü. NN: 7,6 s, **Durchzug** im 2. Gang 25–75 km/h: 5,2 s, **Bremsweg bergab:** 28,3 m

PLUS Tolles Handling, gemessen an früheren Ducati-Verhältnissen bequeme und aktive Sitzposition, feine Regelung von ABS und Traktionskontrolle, nicht ganz so bretthartes Federbein wie an der S-Version, geringes Gewicht.

MINUS Fahrersitz heizt sich extrem auf, der laute Auspuffsound nervt, Federbein zu hart (funktioniert mit zwei Personen jedoch prächtig), Soziussitz unwürdig.

KAWASAKI ZZR 1400

DATEN Vierzylinder, 1441 cm³, 200 PS, 163 Nm, 267 kg, Zuladung 176 kg, ABS, Traktionskontrolle, 15 595 Euro

MESSWERTE **Testverbrauch Pässe:** 6,4 l/100 km, **theor. Reichweite Pässe:** 341 km, **Durchzug** 50–100 km/h in 2700 m ü. NN: 8,8 s, **Durchzug** im 2. Gang 25–75 km/h: 5,8 s, **Bremsweg bergab:** 25,2 m

PLUS Bäriger Motor, der auf wirklich jede Situation die richtige Antwort hat, für die Fahrzeugmasse gutes Handling, bequeme Sitzbank für Fahrer und Sozia, ABS, Traktionskontrolle.

MINUS Sitzposition nicht gerade kompakt, Lenkerkröpfung ungünstig, starkes Aufstellmoment beim Bremsen, fährt in Kehren gerne den großen Bogen, schwer, wenig Zuladung.

MOTORRAD Alpen-Masters-Wertung

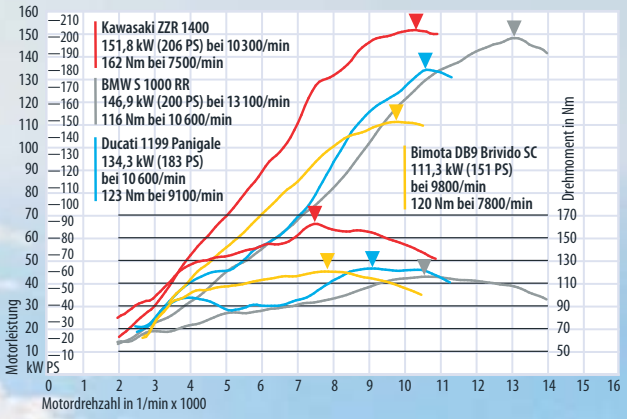
	Maximale Punktzahl	Bimota DB9 Brivido SC	BMW S 1000 RR	Ducati 1199 Panigale	Kawasaki ZZR 1400
MOTOR					
Beschleunigung 0–140 km/h	20	19	19	19	20
Durchzug in 2700 m ü. NN	20	20	20	18	16
Durchzug im 2. Gang bergauf mit Sozius	20	20	16	18	17
Leistungsentfaltung	20	17	13	13	15
Ansprech-/Lastwechselverhalten	20	6	14	10	16
Kupplung	20	10	14	10	14
Schaltung	20	10	15	16	14
Getriebeabstufung	10	8	5	6	6
Summe	150	110	116	110	118
FAHRVERHALTEN					
Abstimmung/Komfort	20	7	11	8	14
Federungsreserven bei Beladung	20	15	16	16	15
Handlichkeit auf Passstraßen	20	16	10	11	8
Stabilität in Kurven	20	12	16	15	13
Lenkpräzision/Rückmeldung	20	13	16	15	13
Bremswirkung	20	17	18	18	14
Bremsverhalten bergab/Fading	20	15	13	13	14
ABS	15	0	12	11	10
Traktionskontrolle	5	0	4	5	4
Aufstellmoment beim Bremsen	10	5	6	5	4
Schräglagenfreiheit bei Beladung	10	8	10	10	8
Summe	180	108	132	127	117
ALLTAG					
Ausstattung	20	6	10	10	11
Gepäckunterbringung	10	0	0	0	2
Reichweite Pässe	20	9	12	10	15
Zuladung	20	0	11	6	6
Handhabung beladen	10	6	6	6	2
Sicht nach vorn/hinten	10	6	5	4	6
Bodenfreiheit mit Sozius und Gepäck	10	7	5	7	7
Summe	100	34	49	43	49
KOMFORT					
Sitzkomfort Fahrer	20	11	9	7	10
Sitzkomfort Sozius	20	3	2	3	10
Wind- und Wetterschutz	20	1	5	5	8
Laufruhe Motor	10	3	6	3	8
Summe	70	18	22	18	36
GESAMTSUMME	500	270	319	298	320
PLATZIERUNG GRUPPE		4.	2.	3.	1.

Sieger Sportler

Kawasaki ZZR 1400

Zugegeben, ein waschechter Sportler ist die Kawa nicht. Deshalb schlägt die wuchtige ZZR die asketischen Racer weder auf der Feierabendrunde und schon gar nicht auf der Rennstrecke. In den Alpen aber sticht sie mit Qualitäten, die die Sportsgeister nicht bieten können: Komfort, Laufkultur und gute Manieren.

LEISTUNG



Alpen-Masters 2012: Sportler

ihrer radikalen Ausrichtung mit echtem Allroundtalent, einer für Superbike-Verhältnisse relativ komfortablen Sitzposition – und scheitert unterm Strich dennoch ganz, ganz knapp an der mächtigen 1400er-Kawa. Ganz einfach, weil sich nach stundenlanger Pässehatz auch der größte Sportfreak einen besseren Fahrwerkskomfort wünscht, als die echten Sportskanonen liefern können. Die dicke Kawa liefert, und zwar umgehend. Ebenso wie die eine oder andere meditative Ruhephase auf den Verbindungsetappen. Dann schnurrt der bärige Big Block mustergültig vor sich hin, vibriert praktisch nicht, geht geschmeidig ans Gas, ist immer Herr der Lage – und bietet damit unter dem Strich von der An- bis zur Rückreise das breiteste Einsatzspektrum des Quartetts.

Wie überhaupt die ZZR 1400 insgesamt. Ihr Handling ist gemessen an Masse und Ausmaßen auf erstaunlich hohem Niveau, sie hat mit Traktionskontrolle (nicht so fein regelnd wie bei den Sportlern) und ABS zeitgemäße und ordentlich funktionierende Technik an Bord, bietet guten Wind- und Wetterschutz und bei Bedarf sogar der Sozia ein feines Plätzchen an. Das gibt ordentlich Punkte auf dem Konto, macht die dicke Kawa zum Multitool unter den Sportskanonen. Dafür werden vor allem jene, die gerne zu zweit reisen, Gepäck mitnehmen und eine weite Anreise haben, vermutlich gerne auf das letzte Quäntchen Rückmeldung und Zielgenauigkeit verzichten, zumal die Extremsportler aus Italien und Bayern in dieser Hinsicht nichts, wirklich gar nichts zu bieten haben. Dafür muss der ZZR-1400-Treiber auf das eingangs beschriebene Sportlergefühl verzichten. Auf die Intensität, auf extrovertierten Sportlersound, auf unnachgiebige Härte. Aber irgendwie werden wir ja auch alle nicht jünger, oder?

- Modernste Technologien für Sicherheit und Dynamik
- Zwei-Komponenten-Gummimischung – für optimalen Grip und lange Lebensdauer
- Unschlagbares Preis-Leistungsverhältnis

MOTORCYCLE NANKANG

NANKANG RUBBER TIRE CORP., LTD T +886-2-27071000 F +886-2-27065174
www.nankang.com.tw

BMW F 800 R, Honda NC 700 S, Kawasaki

ALLROUN

ER-6n, Yamaha TMax

DER

Zugegeben: Sie verbreiten weder Glamour noch Glitzer oder den Duft der großen weiten Welt. Dafür aber auch keinen Stress und keinen Leistungsdruck. Die vier Allrounder machen in den Alpen vieles ganz einfach – ein typischer Fall für Genießer.

Die Zusammenstellung der einzelnen Gruppen ist beim Alpen-Masters mitunter ein Puzzlespiel. Etwa bei den Allroundern: Eigentlich hätte der neue BMW-Roller sein Genre in dieser Gruppe vertreten sollen, und die kleine MV Agusta Brutale wäre natürlich ebenfalls äußerst interessant gewesen. Bei beiden gab es aber kurz vor knapp eine Absage, also mussten Alternativlösungen her. Daher geht als Vertreter der Rollerzunft der aktuell renovierte Yamaha TMax an den Start. Und statt der kleinen MV darf dann doch eine BMW mit, nämlich die optisch geliftete BMW F 800 R. Diese beiden treten gegen Hondas neuartigen Preisbrecher NC 700 S und die renovierte Kawasaki ER-6n an.

Der TMax ist sicher mehr als ein Notnagel, immerhin der ungekrönte Rollerkönig Südeuropas, seit seinem Debüt vor gut zehn Jahren über 180 000-mal verkauft und neuerdings mit mehr Hubraum, mehr PS, mit ABS und weniger Gewicht versehen. Dennoch bleibt er mit 227 Kilogramm der dickste Brummer der Gruppe, ist für knapp 11 000 Euro am teuersten und mit 47 PS und 52 Newtonmetern das schwächste Glied der Viererkette.

Für den Roller scheint das Desaster angesichts der Leistungsdaten und der steilen Passstraßen programmiert. Doch gar so schlimm kommt es nicht: Zwischen den fadendünnen Spitzkehren des Col de la Lombarde und den großzügigen Schwüngen des Bonette entpuppt sich der TMax als überraschend agiler Kumpel, der einen ausgesprochen gemütlichen Sitzplatz bietet und dank stufenloser Automatik oberlässiges Cruisen ermöglicht. Einfach rechts am Lenker drehen und es geht voran, einigermaßen zügig, sofern man es mit dem Reisetempo nicht übertreibt.

Dass der TMax beim Leistungsgewicht gehandicapt ist, kann die Variomatik nicht ganz kaschieren. Beim Durchzug am Berg liefert der TMax abgeschlagen die langsamsten Messwerte, obwohl er seine Übersetzung kontinuierlich optimiert, während die Motorräder im zweiten Gang bleiben müssen. Beim Sprint von 50 auf 100 km/h schafft er dank des Automatik-Tricks aber 7,2 Sekunden, mit denen er voll bei der Musik ist – natürlich nur, solange die Motorräder nicht runterschalten. Bei verschärfter Gangart wird allerdings TMax ein T-Mäxchen. Die kleinen 15-Zoll-Räder schränken zudem die Schräglagenfreiheit ein und machen die Fuhre kippelig, das

Alpen-Masters 2012: Allrounder

Einlenken gelingt längst nicht so präzise wie mit einem Motorrad. Auch die passive Sitzhaltung trübt das Passvergnügen auf Dauer ein wenig. Gepäck immerhin passt ausreichend ins Staufach unter der Sitzbank, bei Bedarf liefert Yamaha gegen Aufpreis eine Tunneltasche oder ein Topcase.

Koffer und Gepäckbrücke bringt die BMW F 800 R schon mit, dazu Heizgriffe, Bordcomputer, LED-Blinker und natürlich ABS – alles zahlungspflichtige Extras. Damit hören die Gemeinsamkeiten aber schon auf. Die flotte Münchnerin scheint wie für die Alpen geschaffen, fegt mit ihren gemessenen 95 PS wie ein Irrwisch über Berg und Tal, gibt viel Rückmeldung, bremst bestens und biegt präzise um jede Kurve, sei sie nun eng oder weit geschnitten. Eine korrigierende Hand braucht sie praktisch nie. Der Bonette ist so in Windeseile und völlig stressfrei erobert – hurra, wo geht es hier auf kürzestem Weg zum nächsten Pass? In der Gruppe macht man sich mit ihr allerdings nicht beliebt, denn während die anderen Fahrer längst nach der Pause schmachten, fühlt sich der BMW-Treiber noch immer frisch und ausgeruht und giert nach weiteren alpinen Großtaten. Das Motorrad steht ihm da nicht nach, denn dank des geringen Spritverbrauchs liegt die Reichweite bei fast 400 Kilometern. Eine überzeugende Vorstellung, zumal sich die BMW abends dank des geringsten Gewichts der vier Allrounder auch noch prima auf dem Hotelparkplatz rangieren lässt.

Nur 5490 Euro, halb so viel wie der TMax, kostet Hondas Neuerscheinung NC 700 S – einschließlich ABS wohlgemerkt. Mit 49 PS schlägt sie den Roller in Sachen Leistung knapp und bringt zudem zwölf Kilo weniger auf die Waage, doch das hilft ihr nur bedingt auf die Sprünge. In zähen zwölf Sekunden schafft sie es von null auf Tempo 140, und beim Durchzug in dünner Höhenluft geht der Honda die Puste endgültig aus: Fast 19 Sekunden dauert es, bis sie sich von 50 auf 100 km/h müht. Den Überholversuch kurz vor der Spitzkehre sollte man mit ihr daher schön bleiben lassen, zumindest bergauf. Zudem läuft die NC auf der Geraden häufig in den Begrenzer, wenn man, von der BMW verwöhnt, auf der instinktiven Suche nach mehr Druck den Gashahn zu weit aufreißt.

Was also tun? Erst mal ganz ruhig im Kopf ein bis zwei Gänge runterschalten und den Blick über die majestätischen Gipfel der Seealpen schweifen lassen, statt hoffnungslos der BMW hinterherzuhetzen. Und siehe da, sobald die 700er sich nicht überfordert fühlt, sobald sie ihr Tempo selbst bestimmen darf, läuft es richtig rund. Auf ihr Fahrverhalten kann sie nämlich stolz sein, sie zirkelt so spielerisch exakt um engste Serpentinen wie keine ihrer Konkurrentinnen. Bremsen, Kuppeln, Einlenken, das alles beherrscht sie locker flockig. Für den knapp kalkulierten Preis eine richtig gute Vorstellung. Sparsam gibt sich die in Japan gefertigte Maschine obendrein, nur 3,7 Liter verbraucht sie in den Bergen – das ist Rekord beim Alpen-Masters.

Ebenfalls zum kleinen Preis gibt es die Kawasaki ER-6n, wenn auch für knapp 7000 Euro nicht ganz so günstig wie die Honda.

BMW F 800 R

DATEN Zweizylinder, 798 cm³, 87 PS, 86 Nm, 205 kg, Zuladung 200 kg, ABS, 8400Euro/10 301 Euro*

MESSWERTE **Testverbrauch Pässe:** 4,2 l/100 km, **theor. Reichweite Pässe:** 384 km, **Durchzug** 50–100 km/h in 2700 m ü. NN: 8,5 s, **Durchzug** im 2. Gang 25–75 km/h: 7,9 s, **Bremsweg bergab:** 24,1 m

PLUS In Sachen Motor, Fahrverhalten und Alltagstauglichkeit liegt die BMW uneinholbar vor den Konkurrentinnen. Sie ist eine Spaßmacherin erster Güte und im Quartett die Einzige, die genug Leistung und Platz für zwei bietet.

MINUS Mitunter spürbare Lastwechselreaktionen und die Neigung, sich beim Bremsen ein wenig aufzustellen – das war's schon an Kritik.

*inkl. ABS (717 Euro), LED-Blinker (96 Euro), Bordcomputer (146 Euro), Heizgriffe (197 Euro), Koffersatz (625 Euro) und Gepäckbrücke (120 Euro)

HONDA NC 700 S

DATEN Zweizylinder, 670 cm³, 48 PS, 60 Nm, 215 kg, Zuladung 209 kg, ABS, 5490 Euro/6191 Euro*

MESSWERTE **Testverbrauch Pässe:** 3,7 l/100 km, **theor. Reichweite Pässe:** 384 km, **Durchzug** 50–100 km/h in 2700 m ü. NN: 18,9 s, **Durchzug** im 2. Gang 25–75 km/h: 9,7 s, **Bremsweg bergab:** 24,9 m

PLUS Für Sparfüchse zum sensationell niedrigen Preis und mit dem geringsten Verbrauch in den Bergen. Typisch Honda, macht es die NC ihrem Fahrer leicht, stresst nie und lässt stets genug Zeit, nicht nur die Kurven, sondern auch das Panorama zu erleben.

MINUS Vom schwächlichen Motor sollte man keine Wunder erwarten und ihn daher nicht über Gebühr mit Gewicht strapazieren, etwas mehr Drehfreude wäre sicher hilfreich.

*inkl. Koffersatz (701 Euro)

KAWASAKI ER-6n

DATEN Zweizylinder, 649 cm³, 72 PS, 64 Nm, 208 kg, Zuladung 198 kg, ABS, 6995 Euro

MESSWERTE **Testverbrauch Pässe:** 4,5 l/100 km, **theor. Reichweite Pässe:** 359 km, **Durchzug** 50–100 km/h in 2700 m ü. NN: 10,9 s, **Durchzug** im 2. Gang 25–75 km/h: 6,7 s, **Bremsweg bergab:** 27,1 m

PLUS Der Motor kommt spät, aber gewaltig: Bei 6000/min legt die Kawa einen Zahn zu und eignet sich so selbst bergauf für gelegentliche Sprintduelle. Die Sitzposition ist gut für Fahrer bis etwa 1,70 Meter.

MINUS Zu zweit kein wirklicher Spaß. Zwar zieht der Motor selbst dann noch hurtig voran, doch die Kawa ist einfach zu klein für zwei ausgewachsene Mitteleuropäer.

YAMAHA TMax

DATEN Zweizylinder, 530 cm³, 47 PS, 52 Nm, 227 kg, Zuladung 188 kg, ABS, 10 995 Euro

MESSWERTE **Testverbrauch Pässe:** 4,4 l/100 km, **theor. Reichweite Pässe:** 338 km, **Durchzug** 50–100 km/h in 2700 m ü. NN: 7,2 s, **Durchzug** 25–75 km/h: 12,0 s, **Bremsweg bergab:** 27,2 m

PLUS Der Komfortkönig. Mit seiner üppigen Verkleidung schützt er besser vor Wind und Wetter als jedes Motorrad. Wer gemütlich cruisen und dabei auch noch so bequem sitzen will, ist bei dem Automatikroller richtig.

MINUS Er kippelt etwas, stellt sich beim Bremsen leicht auf und lenkt nicht wirklich präzise ein: Beim Fahrverhalten ist der Tmax das Schlusslicht, mit Beifahrer verlassen ihn schnell die Kräfte. Im Vergleich viel zu teuer.

Alpen-Masters 2012: Allrounder

Dafür weist sie auf dem Prüfstand gut 20 PS mehr aus, nämlich deren 73. Doch davon ist zunächst wenig zu spüren, bis 6000/min hält sich der Vortrieb sehr in Grenzen. Erst darüber entfaltet sie ihr ganzes Potenzial – untypisch für einen Zweizylinder, dieser fehlende Bums von ganz unten. Hat man sich daran aber erst einmal gewöhnt, lässt sich die Kawa genauso lässig über die Berg- und Talbahnen steuern wie die Honda, nur eben viel flotter. Bei höheren Drehzahlen räubert sie über die Pässe, denn bergauf im zweiten Gang legt sie den besten Messwert der Allrounder-Gruppe hin und hängt sogar die sonst so untadelige BMW ab.

Die wahrt angesichts dieser kleinen Niederlage aber unbeeindruckt die Contenance: Schließlich liegt sie um fast 50 Punkte vor ihren Konkurrentinnen und zieht als Gruppensiegerin hochverdient ins große Finale im nächsten Heft ein.

MOTORRAD Alpen-Masters-Wertung

	Maximale Punktzahl	BMW F 800 R	Honda NC 700 S	Kawasaki ER-6n	Yamaha TMax ABS
MOTOR					
Beschleunigung 0–140 km/h	20	16	5	14	1
Durchzug in 2700 m ü. NN	20	16	1	12	19
Durchzug im 2. Gang bergauf mit Sozius	20	11	7	14	1
Leistungsentfaltung	20	15	11	14	12
Ansprech-/Lastwechselverhalten	20	16	17	15	19
Kupplung	20	15	16	14	20*
Schaltung	20	14	15	14	20*
Getriebeabstufung	10	9	7	8	10
Summe	150	112	79	105	102
FAHRVERHALTEN					
Abstimmung/Komfort	20	15	12	12	10
Federungsreserven bei Beladung	20	14	10	11	10
Handlichkeit auf Passstraßen	20	16	17	16	14
Stabilität in Kurven	20	14	13	13	10
Lenkpräzision/Rückmeldung	20	15	14	13	9
Bremswirkung	20	16	13	12	12
Bremsverhalten bergab/Fading	20	15	13	11	12
ABS	15	12	11	11	11
Traktionskontrolle	5	0	0	0	0
Aufstellmoment beim Bremsen	10	7	9	9	6
Schräglagenfreiheit bei Beladung	10	7	4	6	3
Summe	180	131	116	114	97
ALLTAG					
Ausstattung	20	9	2	3	6
Gepäckunterbringung	10	6	6	4	5
Reichweite Pässe	20	17	17	16	14
Zuladung	20	12	14	12	9
Handhabung beladen	10	8	9	9	7
Sicht nach vorn/hinten	10	8	8	8	6
Bodenfreiheit mit Sozius und Gepäck	10	8	6	6	6
Summe	100	68	62	58	53
KOMFORT					
Sitzkomfort Fahrer	20	13	11	10	12
Sitzkomfort Sozius	20	14	12	12	16
Wind- und Wetterschutz	20	9	10	3	17
Laufruhe Motor	10	5	7	4	9
Summe	70	41	40	29	54
GESAMTSUMME	500	352	297	306	306
PLATZIERUNG GRUPPE		1.	4.	2.	2.

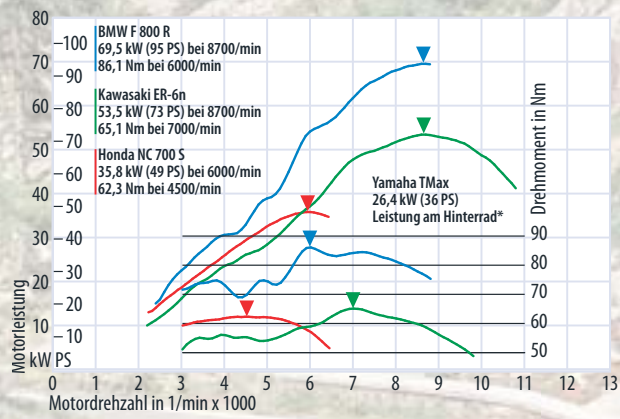
*Automatikgetriebe

Sieger Allrounder

BMW F 800 R

Und wieder eine Eier legene Wollmilchsau aus Bayern. Die 800er kann einfach alles, und zwar deutlich besser als die Konkurrenz. In den Alpen ist der unkomplizierte Roadster so schwungvoll und leichtfüßig bei der Musik, dass ihm sogar die Murmeltiere bewundernd hinterherpfeifen. Mehr Motorrad braucht man in den Bergen nur selten.

LEISTUNG



*Keine Leistungskurve möglich, weil Automatikgetriebe keine konstante Übersetzung erlaubt

Honda Crosstourer DCT, Moto Guzzi Stelvio 1200 8V,

REISEENDUROS

In den Bergen sind universelle Reiseenduros eine Macht und heimsen traditionell die meisten Punkte ein. Vier ganz unterschiedliche Charaktere wetteifern beim Alpen-Masters in einem starken Kopf-an-Kopf-Rennen um das entscheidende Quäntchen Vorsprung.

Schotterpfade auf dem Bergkamm, schnelle Passagen unten im Tal oder steile Serpentinen hoch zum nächsten Gipfel – egal, immer nur her damit, diese Motorräder nehmen das alles und noch mehr gekonnt unter die Räder. Sogar die Anreise zum Abenteuerspielplatz Alpen bewältigen sie locker, denn üppige Dimensionen sorgen für ein reichliches Platzangebot und die gut geschnittenen Verkleidungen für ordentlichen Schutz vor Wind und Wetter. Nicht von ungefähr setzte auch bei der Testcrew von MOTORRAD auf dem Weg zum Alpen-Masters ein eifriges Gerangel um die vier Reiseenduros ein.

Zwei von ihnen, die Triumph Tiger Explorer und Hondas Crosstourer, sind brandneu, die Moto Guzzi Stelvio und die Suzuki V-Strom überarbeitet. Letztere tummelte sich in ihrer ersten Version bereits beim großen Vergleichstest in den Bergen, und zwar mit durchschlagendem Erfolg: 2005 und 2006 eroberte sie die Krone der Alpenkönigin. Wer sich in ihren Sattel schwingt, dem erschließen sich auch heute sofort die Gründe. Trotz überarbeitetem Motor und gefälligerer Optik ist sie die Alte geblieben – in positivem Sinn:

Alpen-Masters 2012: Reiseenduros

Bei ihr passt alles, und zwar für jeden Fahrer. Mit 232 Kilogramm die bei Weitem leichteste Maschine im Endurofeld, wirbelt sie wie ein frischer Windstoß über jeden Pass. So unbeschwert wie sie schwingt keine andere durch Kurven und Kehren, dazu belohnt sie mit präziser Rückmeldung. Das schafft Vertrauen, ebenso wie die Tatsache, dass schon Menschen ab etwa 1,80 Metern mit beiden Füßen sicheren Grund erreichen, speziell bei voller Urlaubsbeladung ein großer Vorteil. In Sachen Fahrverhalten liegt die Suzuki daher weiterhin knapp vorn.

Ihr Motor hingegen gilt in diesem Umfeld mit gemessenen 71 PS als eher schlafmützig, denn die drei anderen Motorräder bringen es auf 106 bis 131 Pferdestärken. Unfair ist das, werden Sie sagen, denn wie sollte es eine 650er mit mächtigen 1200ern aufnehmen? Doch ein Siegertyp wie die Suzuki scheut keine Herausforderung. Zwar hat sie, wie erwartet, bei Beschleunigung und Durchzug keine Chance, punktet aber mit dem besten Ansprechverhalten, ihrer leichtgängigen Kupplung und dem präzisen, gut gestuften Getriebe und hält so immerhin die Moto Guzzi Stelvio in Schach.

Die ist aus ganz anderem Holz geschnitzt. Groß, schwer und längst nicht so effizient wie die V-Strom, dafür aber eine Bergführerin der handfesten Sorte. Über viel Charakter verfügt sie ohnehin, was vor allem am mächtigen Zweizylinder mit seinen 1151 cm^3 liegt, auch wenn er im Vergleich die wenigsten Punkte erntet. Dafür begleitet er jede Berg- und Talfahrt freudig schnaubend und grollend und so eindeutig lebendig, dass darüber Testwerte glatt in Vergessenheit geraten. An die anderen beiden 1200er kann die Guzzi dank jüngster Modernisierungen des Antriebs den Anschluss halten, und bergauf mit Sozius lässt sie die Crosstourer sogar stehen – in den Alpen garantiert ein starker Antritt eben einen starken Auftritt. Mit Traktionskontrolle versehen, die allerdings äußerst selten in Aktion tritt, verfügt die Stelvio über ein modernes, stabiles Fahrwerk mit guter Rückmeldung und komfortabler Abstimmung. Leichtfüßig allerdings lässt sie sich nicht nennen. Um sie über schmale Serpentinenstrecken zu bugsieren, braucht es Kraft und Konzentration.

Noch mehr als die Guzzi, nämlich 295 Kilogramm, bringt die Crosstourer von Honda auf die Waage, fühlt sich im Kurvengeschlängel aber deutlich leichter an. Besonderes Kennzeichen des Motorrads ist das Doppelkupplungsgetriebe samt Vollautomatik, deren Benehmen in den Bergen die ganze Testcrew gespannt beobachtete. Doch wie sollte es bei Honda anders sein: Alles klappt wie am Schnürchen. In Windeseile gewöhnt man sich daran, die richtige Gangwahl in Kurven und Kehren dem Motorrad zu überlassen. Einzige Ausnahme bilden ganz enge, langsame Serpentinen: Da die Automatik unter 20 km/h unbeirrt in den ersten Gang schaltet, kommt es vor, dass die Crosstourer einen unerwarteten Satz nach vorn macht, wenn der Fahrer, gerade noch im zweiten Gang, genau in diesem Moment wieder Gas gibt. Doch auch für diese Fälle hat Honda vorgesorgt, denn die Automatik lässt sich deaktivieren; dann navigiert man per Handschalter oder wie gewohnt per Fußhebel durchs Doppelkupplungsgetriebe. Der kernige Vierzylindermotor bringt mit gemessenen 118 Newtonmetern das satteste Drehmoment der Gruppe mit und gibt seine Leistung sehr gleichmäßig ab. Das klingt unspektakulär, ist aber gerade in den Bergen nicht zu verachten, macht es doch die Honda selbst in schwierigen Spitzkehren überaus berechenbar. Sie kann aber auch anders als rational: Sobald man ihr ein wenig Leine gibt, stiebt sie wie ein Wirbelwind auf und davon. Allerdings zeitigt der Verbrauch von 6,3 Litern hochgezogene Augenbrauen – sie schleppt wohl doch viel Gewicht mit sich herum.

HONDA CROSSTOURER DCT

DATEN Vierzylinder, 1237 cm³, 129 PS, 126 Nm, 295 kg, Zuladung 184 kg, ABS,13 490 Euro/16 772 Euro*

MESSWERTE **Testverbrauch Pässe:** 6,3 l/100 km, **theor. Reichweite Pässe:** 339 km, **Durchzug** 50–100 km/h in 2700 m ü. NN: 9,1 s, **Durchzug** im 2. Gang 25–75 km/h: 7,5 s, **Bremsweg bergab:** 27,5 m

PLUS Die tadellos funktionierende Vollautomatik erhöht den Fahrkomfort enorm und lässt mehr Zeit für die wichtigen Dinge in den Bergen wie das Studium der Ideallinie. Bald möchte man sie nicht mehr missen, so perfekt erledigt sie ihren Job. Trotzdem schön, dass man sie in Extremsituationen manuell schalten kann.

MINUS 295 Kilogramm vollgetankt sind arg viel, beim Rangieren in steilem oder unebenem Gelände machen sich die vielen Pfunde unangenehm bemerkbar. Geht das denn nicht leichter?

*inkl. Doppelkupplungsgetriebe (1000 Euro), Koffer- und Topcasesatz (1780 Euro), Griffheizung (274 Euro) und Hauptständer (228 Euro)

MOTO GUZZI STELVIO 1200 8V

DATEN Zweizylinder, 1151 cm³, 105 PS, 113 Nm, 282 kg, Zuladung 193 kg, ABS, Traktionskontrolle, 14 290 Euro/15 004 Euro*

MESSWERTE **Testverbrauch Pässe:** 5,8 l/100 km, **theor. Reichweite Pässe:** 549 km, **Durchzug** 50–100 km/h in 2700 m ü. NN: 9,6 s, **Durchzug** im 2. Gang 25–75 km/h: 5,7 s, **Bremsweg bergab:** 28,1 m

PLUS Der bebende V2-Motor ruft nach wie vor einen Kitzel hervor wie kaum ein anderer. Die Komfortwertung müsste die Stelvio eigentlich gewinnen, denn so bequem wie auf ihr thronen Fahrer und Beifahrer sonst nirgends, doch der zwar begeisternde, aber nicht wirklich laufruhige Antrieb schlägt ihr da ein Schnippchen.

MINUS So mächtig und schwer, dass man trotz des stabilen Fahrwerks in engen Kurven kräftig mitarbeiten muss. Nichts für schwache Jungs.

*inkl. Koffersatz (714 Euro)

SUZUKI V-STROM 650

DATEN Zweizylinder, 645 cm³, 69 PS, 60 Nm, 232 kg, Zuladung 183 kg, ABS, 8390 Euro/9213 Euro*

MESSWERTE **Testverbrauch Pässe:** 4,4 l/100 km, **theor. Reichweite Pässe:** 452 km, **Durchzug** 50–100 km/h in 2700 m ü. NN: 11,5 s, **Durchzug** im 2. Gang 25–75 km/h: 6,9 s, **Bremsweg bergab:** 28,5 m

PLUS Ginge es rein um Effizienz, läge die Suzuki ganz vorn, denn sie kostet wesentlich weniger als ihre Konkurrentinnen und holt das Optimum aus dem gut abgestimmten Fahrwerk und aus ihrem 650er-Zweizylinder, was auch der geringe Verbrauch belegt. Zudem ist sie am leichtesten und niedrigsten und daher im Gebirge am einfachsten zu handhaben.

MINUS Große Gefühle weckt die V-Strom 650 nicht, dazu fehlt ihr ein Quäntchen Spritzigkeit. Auch optisch bleibt sie trotz der Überarbeitung allzu brav.

*inkl. Koffersatz und Gepäckbrücke (823 Euro)

TRIUMPH TIGER EXPLORER

DATEN Dreizylinder, 1215 cm³, 137 PS, 121 Nm, 271 kg, Zuladung 210 kg, ABS, Traktionskontrolle, 13 790 Euro/14 114 Euro*

MESSWERTE **Testverbrauch Pässe:** 5,3 l/100 km, **theor. Reichweite Pässe:** 380 km, **Durchzug** 50–100 km/h in 2700 m ü. NN: 7,8 s, **Durchzug** im 2. Gang 25–75 km/h: 4,7 s, **Bremsweg bergab:** 30,0 m

PLUS Der grandios laufende Dreizylinder mit seinen aggressiven Untertönen verleiht der Triumph auch in den Bergen einen Extrakick. Vor allem dieser Motor sorgt für die alpinen Höchstleistungen. Und die touristischen Qualitäten ermöglichen auch im Gebirge ermüdungsfreies Fahren.

MINUS Nicht ganz so schwer wie die beiden 1200er von Honda und Moto Guzzi, aber immer noch ein dicker Brocken. Aufgepasst beim Bremsen bergab, da genehmigt sich die Explorer einen Extrameter.

*inkl. Alu-Ölwannenschutz (219 Euro) und Griffprotektoren (105 Euro)

Alpen-Masters 2012: Reiseenduros

Das gilt ebenso für die Triumph mit ihren 271 Kilogramm. Zwar bauten die Briten sie ganz offensiv als Klon der BMW GS, sahen aber großzügig darüber hinweg, dass die Münchnerin glatte 50 Pfund weniger wiegt. Doch sei's drum, das Zusatzgewicht macht sich zwar im Stand, kaum aber im Pässeslalom bemerkbar, wo die Triumph ihrem erfolgreichen Vorbild aus Bayern emsig nacheifert und für ihre Stabilität und das präzise Einlenken viel Lob erntet. Zudem beherrscht ihr Motor alles, was die Bergtour zum unvergesslichen Erlebnis macht, einen Tick besser als die drei Konkurrentinnen, liefert bei Beschleunigung und Durchzug die mit Abstand besten Werte und entfaltet seine gemessenen 131 PS harmonisch, aber dennoch mit beeindruckender Agilität und ordentlich Schmackes. Bergauf jagt sie an ihren Rivalinnen regelrecht vorbei, so viel Druck entwickelt der etwas hemdsärmelige Dreizylinder von unten. Nur bergab fällt die Explorer aus der Rolle: Durch das sehr konservativ ausgelegte ABS benötigt die Britin für die Verzögerung von 75 auf 25 km/h 30 Meter. Ein Negativrekord beim diesjährigen Alpen-Masters. Doch ein kleiner Fehler ist verzeihlich, ansonsten überzeugt das englische Gesamtpaket voll und ganz und trägt den Sieg davon – und das, obwohl es doch auf der Insel gar keine nennenswerten Berge gibt.

MOTORRAD Alpen-Masters-Wertung

	Maximale Punktzahl	Honda Crosstourer DCT	Moto Guzzi Stelvio 1200 8V	Suzuki V-Strom 650	Triumph Tiger Explorer
MOTOR					
Beschleunigung 0–140 km/h	20	16	15	11	17
Durchzug in 2700 m ü. NN	20	15	14	10	18
Durchzug im 2. Gang bergauf mit Sozius	20	12	17	14	19
Leistungsentfaltung	20	15	15	15	17
Ansprech-/Lastwechselverhalten	20	16	14	18	17
Kupplung	20	20*	12	16	15
Schaltung	20	20*	12	15	12
Getriebeabstufung	10	8	8	9	9
Summe	150	122	107	108	124
FAHRVERHALTEN					
Abstimmung/Komfort	20	14	16	15	14
Federungsreserven bei Beladung	20	16	15	13	14
Handlichkeit auf Passstraßen	20	13	11	18	14
Stabilität in Kurven	20	15	14	14	15
Lenkpräzision/Rückmeldung	20	14	15	16	16
Bremswirkung	20	15	14	14	13
Bremsverhalten bergab/Fading	20	14	13	13	12
ABS	15	9	10	10	9
Traktionskontrolle	5	0	2	0	4
Aufstellmoment beim Bremsen	10	7	7	9	8
Schräglagenfreiheit bei Beladung	10	9	8	7	7
Summe	180	126	125	129	126
ALLTAG					
Ausstattung	20	13	12	8	14
Gepäckunterbringung	10	5	5	6	6
Reichweite Pässe	20	14	20	20	17
Zuladung	20	8	10	8	15
Handhabung beladen	10	2	2	6	3
Sicht nach vorn/hinten	10	4	3	5	5
Bodenfreiheit mit Sozius und Gepäck	10	10	9	8	10
Summe	100	56	61	61	70
KOMFORT					
Sitzkomfort Fahrer	20	13	16	14	15
Sitzkomfort Sozius	20	16	18	14	15
Wind- und Wetterschutz	20	13	13	12	15
Laufruhe Motor	10	7	5	7	8
Summe	70	49	52	47	53
GESAMTSUMME	**500**	**353**	**345**	**345**	**373**
PLATZIERUNG GRUPPE		**2.**	**3.**	**3.**	**1.**

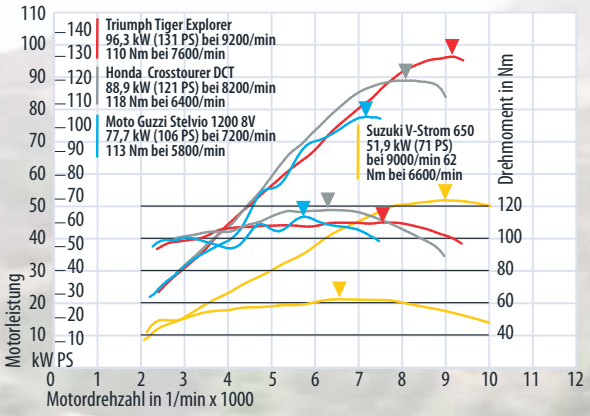
*Doppelkupplungsgetriebe

Sieger Reiseenduros

Triumph Tiger Explorer

GS-Klon hin, GS-Klon her: Die Triumph entpuppt sich als wahrer Bergfex und überflügelt die Rivalinnen in der heiß umkämpften Gruppe der Reiseenduros. So zieht sie ins Finale, das höchste Spannung verspricht, denn dort muss sie sich unter anderem mit der Vorjahressiegerin messen – keiner anderen als der BMW R 1200 GS.

LEISTUNG



Teil 2 und Finale

In MOTORRAD 17/2012

MOTORRAD Alpen Masters 2012

FUNBIKES

Aprilia Dorsoduro 1200, Husqvarna Nuda 900 R, Kawasaki Versys 1000, KTM 690 Duke

NAKED BIKES

Ducati Streetfighter 848, KTM 990 Super Duke R, Moto Morini Corsaro 1200 Veloce, Triumph Speed Triple R

FINALE

Die fünf Gruppensieger treffen in einer finalen, 320 Kilometer langen Runde auf den amtierenden Alpen-Platzhirsch, die BMW R 1200 GS. Dann entscheidet eine internationale Jury über den neuen Chef auf den Alpenpässen.