



Testbikes 1



Kawasaki ZX 12 R

Motor: jede Menge Kraft, fast schon im Überfluß. Trotz des Reihenvierzylinders rauher Motorlauf. Hochfrequente Schwingungen bei 5000-6000 U/Min. Genau dieser Drehzahlbereich wird meistens benötigt.

Fahrgestell(Straßenlage): Dämpfer viel zu weich eingestellt. Das Gerät schaukelt so vor sich hin. Man spürt das Gewicht. Dadurch wirken die Bremsen nur, wenn man ordentlich zulängt. In engen Kurven hat man das Gefühl, einen Sattelschlepper ums Eck zu bringen.

Fazit: zum Rennfahren viel zu schwer, zum "Gassl"-Heitzen viel zu unhandlich. Einzig die Tourenfahrer können von der guten Sitzposition und dem starken Motor profitieren.

Nun ja, wer es braucht !.....

Anmerkung: die Tests geben nur mein subjektives Empfinden wieder-allerdings habe ich einige Erfahrung (genau 25 Jahre).

Testbikes 2



Testbikes 2



Aprilia RSV 1000 Mille

Motor: sehr geschmeidiger ruhiger Motorlauf, fast schon wie ein Vierzylinder. Kraft in der Mitte enorm, trotzdem drehfreudig. Einzig der Original-Sound läßt zu wünschen übrig.

Fahrgestell(Straßenlage): Extrem handlich und trotzdem ein richtiges Big-Bike. Dämpfung im Original-Zustand zu weich eingestellt, aber man hat jedoch alle Möglichkeiten (Zug und Druckstufe) für sein persönliches Setup.

Bremsen: eine Wucht!! 2-Finger Bremse mit enormen Reserven.

Fazit: ein Super Motorrad um relativ wenig Geld, noch dazu mit dem einzigartigen Rotax-Motor "Made in Austria". Für die Rennstrecke genauso geeignet, wie für die Wochenendtour. Außerdem sehr pflegeleicht (Service)! Einzig ein möglicher Beifahrer hat, wie auf allen Sportmotorrädern nicht viel zu lachen !
Negativ, weil "schiach" - Auspuff

Besser(natürlich): [RSV Mille R](#) (Da ist der Auspuff auch noch potthäßlich -kann man ja ändern- aber die Fahrwerkskomponenten sind top !)

[Testbikes 3](#)



Testbikes 3



Suzuki GSX 1400

Motor: der Laufruhigste - ich bin noch nie mit einem derart seidenweich laufendem Aggregat unterwegs gewesen. Kraft im Überfluß, aber trotzdem sehr leicht umzusetzen.

Schaltvorgänge werden überflüssig. 5. Gang (2000 U/Min) und einfach Gas auf !

Fahrgestell(Straßenlage): für ein derart großes Bike extrem handlich, man spürt in keiner Phase das doch vorhandene Gewicht. Bravo, so soll es sein (weu schwer samma söba).

Bremsen: sehr gut, trotzdem nicht zu bissig !

Dämpfung: hinten - o.K. Vorne: Gabel etwas unterdämpft, läßt sich aber einstellen.

Fazit: obwohl ja bekannt ist, daß ich etwas italophil angehaucht bin, muß ich zugeben, daß die Japaner hier ein sehr gutes Motorrad gebaut haben.....und dieser Motor !!!!
Einziges Manko: Sitzbank viel zu weich !

Testbikes 4



Testbikes 4



Moto Guzzi V 11

Motor: urig, naturbelassen, aber trotzdem sehr kraftvoll. Kraft im Drehzahlkeller, sehr schaltfaul zu fahren. An die Eigenart, daß beim Gasgeben etwas Bewegung ins Gerät kommt, gewöhnt man sich sehr schnell.

Fahrgestell(Straßenlage): wie bei allen Testbikes war die Einstellung der Feder Elemente zu weich. Aber voll einstellbare Gabel und Federbein ! Wenn man den Motor auf Zug hält, sind sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich. Das Bike liegt sehr stabil und satt auf der Straße.

Fazit: eine typische Italienerin - schön und mit unvergleichlichen Eigenarten gesegnet. Sehr charaktervoll, eine echte Alternative zu dem sonstigen Einheitsbrei !

Testbikes 5



Testbikes 5



Aprilia ETV 1000 Capo Nord

Motor: über den Motor brauche ich ja keine Worte zu verlieren. Drehmomentstark und trotzdem drehfreudig ! Obwohl der Rotax-Motor in diesem Bike etwas von seiner Höchstleistung beraubt wurde (nur mehr 98 PS), kommt auf der Landstraße nie das Gefühl auf, zu wenig Power zu haben.

Fahrgestell(Straßenlage): wieder einmal zu weich - wie immer ! Da jedoch bei einer Großenduro lange Federwege notwendig sind, macht dies nicht so viel aus. Man kann das große und hohe Tier super bewegen, wenn man Vertrauen zu den Reifen aufbaut. Ich konnte im engen Winkelwerk einen Ducatifahrer innen verbrennen, allerdings kratzte ich bei dieser zugegebenermaßen forcierten Fahrweise ständig mit irgendeinem Teil den Fahrbahnbelag.

Fazit: eine Reisemaschine, mit der man wirklich das Nordcap erreichen kann und trotzdem entspannt vom Bike steigt.

Testbikes 6



Testbikes 6



Ducati Monster S4 R

Motor: so einen kultivierten Ducati-Motor fuhr ich noch nie. Außerdem hat er jede Menge Kraft - fast schon zu viel.

Fahrgestell(Straßenlage): das Fahrgestell ist für ein Serien-Bike mit Naked-Bike Charakter toll. Sehr komfortabel und trotzdem straff. Die Sitzposition gleicht mehr einem Supersportler, sehr weit nach vorne mit dem Gewicht über dem Lenker, um den nötigen Druck auf den Vorderreifen aufzubauen. Dadurch baut sich auch kein hoher Winddruck auf.

Fazit: eine Mörder-Monster mit enorm viel Power und gewohnt guter Straßenlage. Negativ: der serienmäßige Sound ist Ducati - unwürdig, ja fast schon peinlich !

[Testbikes 7](#)



Testbikes 7



MV Agusta Brutale

Motor: für einen 4-Zylinder schon recht brauchbare Kraft von unten. Im oberen Bereich (ab 9000 U/Min) Mörder-Power.

Fahrgestell(Straßenlage): Super Fahrgestell mit tollen Federelementen. Ein Traum: die Sitzposition - da paßt einfach alles. Nicht zu viel Druck auf den Vorderreifen, trotzdem glasklares Feedback. Sportlich und trotzdem komfortabel.

Fazit: ein Traummotorrad für den, der den ultimativen Streetfighter sein Eigen nennen möchte. Die Sache hat allerdings einen Haken - sie ist nicht ganz billig !

Testbikes 8



Testbikes 8



KTM 640 Duke

Motor: enttäuschend! magere Leistung, der richtige Punch will einfach nicht einsetzen! egal bei welcher Drehzahl, der Motor will einfach nicht so richtig !

Fahrgestell(Straßenlage): enttäuschend!

Trotz der White-Power Federelemente wackelt das Ding, insbesondere bei Geschwindigkeiten um 130 km/h. Federung ist komfortbetont, also zu weich !

Fazit: Spielzeug - Stadtfahrzeug. Mag ein Spaß für junge Burschen sein, die vor dem Kaffeehaus "inedrahn" wollen, aber nicht für erwachsene Biker !

Zusatz: ich fuhr eine Duke mit Originalteilen (kein anderer Auspuff, Originalübersetzung).

[Testbikes 9](#)



Testbikes 9



KTM 950 Adventure

Motor: sehr angenehme Leistungsentfaltung, sanft und trotzdem druckvoll ! Power und Kontrolle - super !

Fahrgestell(Straßenlage): Super Straßenlage, für ein Gerät dieser Größe sehr neutrales Kurvenverhalten und traumhaftes Handling.

Fazit: Eine super Reisemaschine - einmal Afrika und zurück: mit diesem Bike kein Problem, außerdem kann man damit im Kurvengewühl super die "Gebückten" ärgern !

Wonn's nur net so schiach warat !(Übersetzung für unsere deutschen Freunde: wenn sie nur nicht so häßlich wäre !)

[Testbikes 10](#)



Testbikes 10



MV Agusta F 4 1000 Tamburini

Motor: irre Leistung in jedem Drehzahlbereich, trotzdem fahrbar, 168 PS bei 187 kg. Ein Wahnsinn !

Fahrgestell(Straßenlage): unwahrscheinlich handlich, einfach an die nächste Kurve denken und schon geschieht es. Ich denke, das Beste, was es zur Zeit zu kaufen gibt (Serienmotorrad).

Fazit: Ein wahrer Traum für Liebhaber, einzig der Preis von € 47.900 bei einer limitierten Stückzahl von 300 Stück schränkt die Zahl etwaiger Interessenten stark ein. wurscht, ich bin einmal damit gefahren !!!!

Testbikes 11



Testbikes 11



MV Agusta Brutale 910

Motor: Leistung in jedem Drehzahlbereich, extreme Kraft aus dem Drehzahlkeller. Schalten wird überflüssig!

Fahrgestell(Straßenlage): unwahrscheinlich handlich, aber trotzdem stabil. Führt sich extrem einfach, verleitet aber auch zum Übermut.

Fazit: Für mich persönlich der zur Zeit beste Streetfighter! Einzig der fehlende Windschutz macht mir zu schaffen - is aber kloar, wennst a verkleidete gewöhnt bist !

Nachteil: der Preis !

wird laufend aktualisiert!