

Dieser Reihenvierzylinder verfügt über Kraft im Überfluss und hohe Laufkultur



Legenden sind manchmal blau. Wie diese Bremssättel beweisen

Vergleichstest Sporttourer

Auch bei Topp speed auf der Autobahn. Das flößt Vertrauen ein. Dennoch gilt: So viel Motorrad verlangt nach einer erfahrenen Hand.

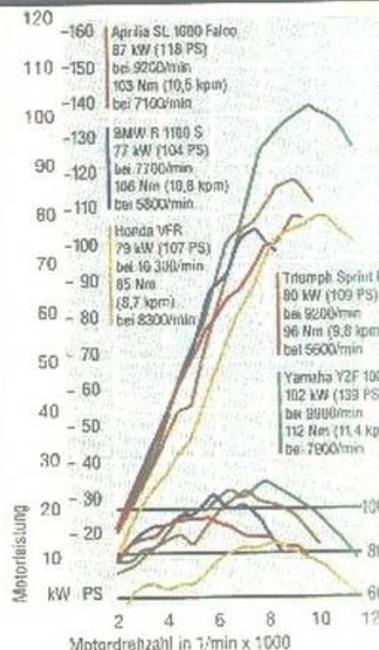
Die braucht es auf der gutmütigen BMW weniger. Dagegen sollte ihr Fahrer Kompromissbereitschaft mitbringen. Etwas hemdsärmelig, aber kräftig kommt der Bayern-Boxer daher, mit viel Druck aus dem Drehzahlkeller. Oben

heraus wirkt er zwar etwas zäh, doch Fahrleistungen und Verbrauch überzeugen durchaus. Wegen des lastwechselempfindlicheren Kardanantriebs verlangt die BMW nach einer runderen Fahrweise, möglichst immer mit etwas

Zug am Hinterrad. Eine Eigenheit, die schnell verinnerlicht ist. Weniger schön: Die ausgeprägten Vibrationen des Boxermotors, spürbar in den Fußrasten und den Lenkerenden, sind auf Dauer ziemlich nervtötend. Wie auch das

MESSWERTE

		Aprilia SL 1000	BMW R 1100 S	Honda VFR	Triumph Sprint RS	Yamaha YZF 1000 R
Höchstgeschwindigkeit						
Solo	km/h	259	230	239	239	205
Beschleunigung Solo						
0-100 km/h	sek	3,1	3,4	3,5	3,0	3,0
0-140 km/h	sek	5,3	6,1	6,0	5,3	5,0
0-200 km/h	sek	10,6	14,0	14,3	12,7	9,8
Durchzug Solo (mit Sozius)						
60-100 km/h	sek	5,1 (6,4)	4,7 (6,0)	5,1 (6,4)	4,1 (5,3)	4,5 (5,4)
100-140 km/h	sek	5,1 (7,2)	5,2 (6,9)	6,3 (9,2)	4,1 (6,3)	4,2 (5,3)
140-180 km/h	sek	5,6 (10,0)	6,2 (10,1)	5,8 (10,5)	4,9 (7,9)	4,4 (6,6)
Tachometerabweichung						
Anzeige bei effektiv 50/100/V _{max}	km/h	50/98/252	54/106/240	49/97/258	48/96/248	43/86/278
Kraftstoffverbrauch						
Kraftstoffart		Super	Super	Normal	Super	Normal
bei 100/180 km/h	Liter/100 km	5,8/9,9	6,4/8,6	6,5/9,0	5,1/8,8	6,3/8,2
Landstraße	Liter/100 km	7,7	6,9	7,8	6,4	6,8
Theoretische Reichweite						
Landstraße	km	273	261	276	326	294



Messbedingungen: Temperatur 4 Grad, leicht windig; Messort: Jagetal; Leistung an der Kupplung. Messung auf dem Bosch Rollenprüfstand FLA 203. DIN Messung, maximal mögliche Abweichungen ± 5 Prozent.

Vergleichstest Sporttourer

metallische Schlägen aus dem Antriebsstrang.

Pluspunkte sammelt die S mit ihrer hervorragenden Zweipersonentauglichkeit, nur die VFR kann ihr in diesem Punkt das Wasser reichen. Und mit ihrem Fahrwerk, bei dem vor allem die Telelever-Vorderradführung überzeugt. Auf holperigen, verwinkelten Strecken, auf Pass-Straßen mit verzwickten Erste-Gang-Kurven wiegt einen die BMW in Sicherheit. Dank guter und leicht einstellbarer Feder Elemente fährt die Bayerin auch zu zweit nahezu perfekt über die übelsten Pisten. Stabilitätsprobleme kennt sie weder auf der Autobahn noch im Kurven geschlängel spanischer Landstraßen. Einmal mit etwas mehr Kraft in Schräglage gebracht, umrundet sie ziel sicher Kurven aller nur erdenklichen Radien.

Kurven. Das Stichwort für die Aprilia. Kurzcharakteristik: Die SL 1000 Falco vereint die Agilität und spielerische Leichtigkeit einer Honda VTR 1000 F mit dem urgewaltigen Charme der frühen Suzuki TL 1000 S. Das Ganze präsentiert sich als toll verarbeitetes Motorrad mit eigenständigem Design. Landstraßen sind ihr Jagdrevier, da gibt die Falco den Ton an. Verfügt über ein superbes Handling, konkurrenzlos in diesem Vergleichsfeld, fährt dabei sehr präzise und neutral, ohne zu kippen. Die voll einstellbare und straff abgestimmte Gabel spricht sensibel an. Das gilt auch für das hintere Sachs-Federbein, bei dem sich lediglich Zugstufendämpfung und Federbasis justieren lassen, im Gegensatz zum Schwester-Modell RSV mille aber eine Einstellmöglichkeit der Druckstufendämpfung nebst externem

Ausgleichsbehälter fehlt. Bei schärferer Gangart schwingt bei diesem Testexemplar nach einiger Zeit mit nachlassender Dämpfung die Heckpartie nach. Weitaus ärgerlicher: Die Anpassung der Federbasis an den Zweipersonenbetrieb mittels zweier Hakenschlüssel gestaltet sich äußerst umständlich.

Dickstes Pfund der SL: ihr Zweizylinder. Mitunter etwas rau, aber herzlich – und bei diesem Testexemplar etwas durstiger als ansonsten vom Aprilia-V2 gewohnt. Dafür tritt das an der RSV mille immer wieder kritisierte Kettenschlagen bei niedrigen Drehzahlen an der Falco nur noch ansatzweise auf. Alles in allem ein Motor, der zur überaus agilen Aprilia bestens passt. Spontanes Ansprechverhalten und Drehfreude helfen zusammen mit einer gekonnt gewählten, im Vergleich zur Mille kürzeren Übersetzung auch über einen leichten Drehmomentknick bei 5000/min hinweg. Mehr Leistung braucht es nicht, um bei der fröhlichen Landstraßenhatz ein ewiges Grinsen unter den Helm zu zaubern.

Gilt auch uneingeschränkt für die Triumph Sprint RS und die Honda VFR: Die beiden verkörpern in diesem Test sozusagen die goldene Mitte, bieten von allem ein bisschen, also genau das, was einen guten Sporttourer ausmacht. Nicht so auf Leistung getrimmt wie die Yamaha, nicht so extravagant wie die BMW, nicht so agil und sportlich wie die Aprilia, obwohl die VFR der Falco in Sachen Handling nicht viel nachsteht. Und die Triumph von allen die vielleicht schönste Leistungscharakteristik besitzt. Eine Leistungskurve, fast wie mit dem Lineal gezogen. Die RS erledigt eigentlich alles lässig im letzten Gang ihres knorrigen Getriebes, vergleichbar nur mit der

Aprilia



SL 1000 Falco

Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt, 60-Grad-V-Motor, Kurbelwelle quer liegend, zwei Ausgleichswellen, je zwei obenliegende, zahnrad- und kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Trockensumpfschmierung, elektronische Saugrohr-einspritzung, Ø 51 mm, Motormanagement, Doppelzündung, keine Abgasreinigung, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 400 W, Batterie 12 V/14 Ah, Bohrung x Hub 97 x 67,5 mm, Hubraum 998 cm³, Verdichtungsverhältnis 10,8:1

Nennleistung

87 kW (118 PS) bei 9300/min

Max. Drehmoment

96 Nm (9,8 kpm) bei 7000/min

Kraftübertragung

Primärtrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 41:16.

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Alu-Profilen, geschraubtes Rahmenheck, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Alu-Profilen, Zentralfederboin mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Vierkolbensattel schwimmend gelagerte Bremsscheiben, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Zweikolbensattel, Ø 220 mm.

Alu-Gussräder 3.50 x 17; 6.00 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Fahrwerksdaten

Radstand 1415 mm
Lenkkopfwinkel 65,5 Grad
Nachlauf 100 mm
Federweg v/h 120/130 mm

Maße und Gewichte

L/B/H* 2070/810/1140 mm
Sitzhöhe* 800 mm
Wendekreis* 6230 mm
Gewicht vollgetankt* 222 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 402 kg
Zuladung* 180 kg
Radlastverteilung v/h* 49/51 %
Tankinhalt/Reserve 21/4 Liter

Garantie

drei Jahre ohne
Kilometerbegrenzung

Farben

Rot, Blau

Preis inkl. MwSt. und

Nebenkosten

19 990 Mark

*MOTORRAD-Messungen

Genuss ohne Reue, bis der letzte Tropfen Benzin abgefackelt ist. Sporttourer sind prima Kurvenräuber

BMW



R 1100 S

Motor

Luft-/ölkühler Zweizylinder-Vierboxermotor, Kurbelwelle längsliegend, je eine hochliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Stoßstangen, Kipplager, Nasssumpf-Schmierung, elektronische Saugrohreinjection, Motormanagement, geregelter Katalysator, E-Start, Drehstromlichtmaschine 600 W, Batterie 12 V/15 Ah.

Bohrung x Hub 99 x 70,5 mm
Hubraum 1085 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,3:1

Nennleistung
72 kW (98 PS) bei 7500/min

Max. Drehmoment
97 Nm (9,9 kpm) bei 5800/min

Kraftübertragung
Primärtrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, Kardan-Sekundärübersetzung 17:33.

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Alu-Profilen, Motor-Getriebe-Einheit mittragend, längslenkergeführte Telegabel, Standrohrdurchmesser 35 mm, verstellbare Zugstufendämpfung, Zweigelenk-Einarmschwinge aus Alu-Guss, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Vierkolbensattel, schwimmend gelagerte Bremscheiben, Ø 305 mm, Scheibenbremse hinten, Doppelkolbensattel, Ø 276 mm.

Alu-Gussräder 3,50 x 17; 5,00 x 17

Reifen 120/70 ZR 17; 170/60 ZR 17

Fahrwerksdaten
Radstand 1478 mm
Lenkkopfwinkel 65 Grad
Nachlauf 100 mm
Federweg v/h 110/130 mm

Maße und Gewichte

L/B/H* 2200/890/1170 mm
Sitzhöhe* 830 mm
Wendekreis* 6150 mm
Gewicht vollgetankt* 229 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 450 kg
Zuladung* 221 kg
Radlastverteilung v/h* 51/49 %
Tankinhalt/Reserve 18 Liter

Garantie ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung

Farben Schwarz, Leuchtröt, Mandarin, Titansilber/Mandarin

Preis inkl. MwSt. und Nebenkosten 21 429 Mark

Honda



VFR

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Vierboxer, 90-Grad-V-Motor, Kurbelwelle querliegend, je zwei obenliegende, zahnradgetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpf-Schmierung, elektronische Saugrohreinjection, Motormanagement, geregelter Katalysator, E-Start, Drehstromlichtmaschine 470 W, Batterie 12 V/10 Ah.

Bohrung x Hub 72 x 48 mm
Hubraum 782 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,6:1

Nennleistung
72 kW (98 PS) bei 10 500/min

Max. Drehmoment
75 Nm (7,6 kpm) bei 8500/min

Kraftübertragung
Primärtrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 43:17.

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Alu-Profilen, geschraubtes Rahmenheck, Telegabel, Standrohrdurchmesser 41 mm, verstellbare Federbasis, Einarmschwinge aus Alu-Guss, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Vierkolbensattel, schwimmend gelagerte Bremscheiben, Ø 296 mm, Scheibenbremse hinten, Dreikolbensattel, Ø 256 mm, Integralbremse.

Alu-Gussräder 3,50 x 17; 5,50 x 17

Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Fahrwerksdaten
Radstand 1440 mm
Lenkkopfwinkel 64,7 Grad
Nachlauf 95 mm
Federweg v/h 120/120 mm

Maße und Gewichte

L/B/H* 2050/870/1190 mm
Sitzhöhe* 800 mm
Wendekreis* 5340 mm
Gewicht vollgetankt* 237 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 423 kg
Zuladung* 186 kg
Radlastverteilung v/h* 48/52 %
Tankinhalt/Reserve 21 Liter

Garantie zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Farben Rot, Schwarz, Gelb

Preis (1999er-Modell) inkl. MwSt. und Nebenkosten 20 195 Mark

Triumph



Sprint RS

Motor

Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpf-Schmierung, elektronische Saugrohreinjection, Motormanagement, geregelter Katalysator, E-Start, Drehstromlichtmaschine 480 W, Batterie 12 V/14 Ah.

Bohrung x Hub 79 x 65 mm
Hubraum 956 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,2:1

Nennleistung
76 kW (103 PS) bei 9200/min

Max. Drehmoment
95 Nm (9,7 kpm) bei 6200/min

Kraftübertragung
Primärtrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 43:19.

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Alu-Profilen, Motor mittragend, Telegabel, Standrohrdurchmesser 43 mm, verstellbare Federbasis, Zweiarmschwinge aus Alu-Profilen, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Vierkolbensattel, schwimmend gelagerte Bremscheiben, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Doppelkolbensattel, Ø 255 mm, Alu-Gussräder 3,50 x 17; 5,50 x 17

Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Fahrwerksdaten
Radstand 1470 mm
Lenkkopfwinkel 65,5 Grad
Nachlauf 89 mm
Foderweg v/h 127/120 mm

Maße und Gewichte

L/B/H* 2120/750/1235 mm
Sitzhöhe* 820 mm
Wendekreis* 7000 mm
Gewicht vollgetankt* 234 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 500 kg
Zuladung* 266 kg
Radlastverteilung v/h* 48/52 %
Tankinhalt/Reserve 21/3 Liter

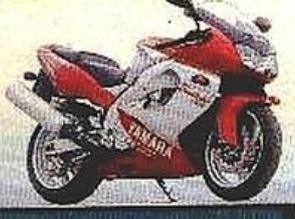
Garantie zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Farben Blau

Leistungsvariante 72 kW (98 PS)

Preis inkl. MwSt. und Nebenkosten 19 460 Mark

Yamaha



YZF 1000 R

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, fünf Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpf-Schmierung, Mikuni-Glockendruckvergaser, Ø 38 mm, kontaktlose Transistorzündung, keine Abgasventile, E-Start, Drehstromlichtmaschine 410 W, Batterie 12 V/12 Ah.

Bohrung x Hub 75,5 x 58 mm
Hubraum 1003 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,5:1

Nennleistung
107 kW (145 PS) bei 10 000/min

Max. Drehmoment
108 Nm (11 kpm) bei 8500/min

Kraftübertragung
Primärtrieb über Zahnräder, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 47:17.

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Alu-Profilen, Motor mittragend, Telegabel, Standrohrdurchmesser 48 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Alu-Profilen, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Vierkolbensattel, schwimmend gelagerte Bremscheiben, Ø 298 mm, Scheibenbremse hinten, Zweikolbensattel, Ø 245 mm.

Alu-Gussräder 3,50 x 17; 5,50 x 17

Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Fahrwerksdaten
Radstand 1430 mm
Lenkkopfwinkel 66 Grad
Nachlauf 97 mm
Federweg v/h 120/120 mm

Maße und Gewichte

L/B/H* 2220/840/11180 mm
Sitzhöhe* 750 mm
Wendekreis* 6408 mm
Gewicht vollgetankt* 233 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 420 kg
Zuladung* 187 kg
Radlastverteilung v/h* 50/50 %
Tankinhalt/Reserve 20/4,5 Liter

Garantie zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Farben Rot/Silber, Schwarz/Silber

Leistungsvariante 72 kW (98 PS)

Preis inkl. MwSt. und Nebenkosten 18 990 Mark

PUNKTEWERTUNG SPORTTOURER

		Maximale Punktzahl	Aprilia SL 1000	BMW R 1100 S	Honda VFR	Triumph Sprint RS	Yamaha YZF 1000
Antrieb							
Fahrleistungen	Höchstgeschwindigkeit	15	13	10	11	11	15
	Beschleunigung	15	14	10	10	12	15
	Durchzug	20	15	15	13	18	19
Motor	Leistungsentfaltung	20	18	10	13	18	18
	Startverhalten	10	6	9	9	9	7
Kraftübertragung	Abgasreinigung	10	0	10	10	10	8
	Lastwechselverhalten	15	15	8	12	14	11
	Schaltbarkeit	20	17	12	18	11	15
	Getriebeabstufung	10	10	9	8	10	9
Summe		135	106	93	104	113	109
Fahrwerk							
Fahrverhalten	Geradauslaufstabilität	20	17	17	16	17	19
	Stabilität in Kurven	20	15	17	15	17	19
	Lenkpräzision	15	15	12	10	13	13
	Handlichkeit	15	15	10	12	10	3
	Fahrwerksabstimmung solo	20	14	17	13	17	18
	Fahrwerksabstimmung Sozjus	15	9	13	8	12	13
Bremsen	Schräglagenfreiheit	15	15	12	10	11	12
	Aufstellneigung	15	14	13	13	14	14
	Bremswirkung	20	17	15	15	17	18
	Bremsdosierung	20	15	12	14	17	18
Summe		175	146	138	126	145	152
Alltagstauglichkeit							
	Sitzkomfort Fahrer	20	19	17	17	14	9
	Sitzkomfort Sozjus	15	8	12	12	8	3
	Windschutz	15	14	13	11	11	8
	Licht	20	17	10	17	16	17
	Wartungsfreundlichkeit	20	14	13	16	14	14
	Theoretische Reichweite	20	15	14	15	19	17
	Zuladung	20	10	15	11	20	11
	Ausstattung	20	14	14	17	14	13
Summe		150	106	113	116	116	92
Wirtschaftlichkeit							
	Anschaffungspreis	15	12	9	12	13	14
	Garantie	15	15	5	10	10	10
	Verbrauch	20	11	13	10	16	14
	Inspektionskosten	15	10	12	10	12	4
Summe		65	48	39	42	51	42
Gesamtsumme		525	406	383	388	425	395

Aprilia

SL 1000

2. Platz

Die Aprilia bestätigt das beeindruckende Ergebnis des ersten Vergleichstest (Heft 23/1995). Die Falco, ein fahraktives Präzisionswerkzeug mit kraftvollem V2-Herzen. Überragend ihr Handling, bestechend neutral ihr Einlenkverhalten. Was den Testsieg vermasselt? Trotz Einspritzung fehlt jegliche Abgasreinigung. Und das Sachs-Federbein leistet sich unter harten Bedingungen Schwächen.

BMW

R 1100 S

5. Platz

Licht und Schatten beim bayerischen Sporttourer: Die R 1100 S glänzt mit einem sehr guten, leicht einstellbaren Fahrwerk, sie fährt zielgenau und spurstabil, verwöhnt Fahrer und Beifahrer mit viel Komfort. Leider vereitelt der Motor wieder einmal ein besseres Ergebnis: zu stark die Vibrationen, zu unpräzise das Getriebe, nicht zu vergessen die nervigen Geräusche aus dem Antriebsstrang.

Honda

VFR

4. Platz

Die VFR leistet sich zwar keine groben Schnitzer, landet aber trotzdem nur auf Platz vier. Nach wie vor gut: ihr komfortables Fahrwerk und ihr leichtes Handling. Ausstattung und Alltagstauglichkeit sind überdurchschnittlich. Honda verspricht für das 2000er-Modell mehr Leistung und weniger Verbrauch. Dann dürfte die VFR der Konkurrenz wieder Kopfzerbrechen bereiten.

Triumph

Sprint RS

1. Platz

Die Sprint RS verfügt über ein stabiles Fahrwerk mit feinen, ansprechenden Bremsen, glänzt mit gutem Handling und neutralem Einlenkverhalten. Und ihr bäriger sowie sparsamer Dreizylinder-Motor, dessen formidable Durchzugswerte Bandsprechen, ist Garant für stundenlangen, stressfreien Fahrspaß allererster Güte. Für das gelungene Gesamtpaket gebührt der Triumph der Testsieg.

Yamaha

YZF 1000 R

3. Platz

Ein bärenstarkes, aber gutmütiges Motorrad zu einem fairen Preis. Beim Fahrwerk, den Bremsen und in puncto Fahrleistungen macht ihr so schnell keine etwas vor. Was ihr fehlt? Etwas mehr Komfort. Windschutz gibt es weniger als bei der Konkurrenz, die Sitzposition ist recht sportlich. Und hätte sie eine Einspritzanlage, könnte auch bei der YZF endlich ein G-Kat zum Einsatz kommen.