

Vergleichstest Naked Bikes

■ **APRILIA** RSV 1000 R TUONO

■ **BENELLI** TNT 1130

■ **CAGIVA** XTRA-RAPTOR

■ **DUCATI** MONSTER S4 R

■ **HONDA** HORNET 900

■ **KAWASAKI** Z 1000

■ **MV AGUSTA** BRUTALE S

■ **TRIUMPH** SPEED TRIPLE



MASSEN BESON

Ob beim Design, bei den Motoren oder in Details wie der Gestaltung der Auspuffanlage – diese acht Motorräder bilden eine atemberaubende Vielfalt stark ausgeprägter Charaktere. Doch in einem sind sie sich einig: Sie wollen das Naked Bike neu und sportlich definieren.



HAFT DERES



BENELLI TNT 1130

**Locker hinein und mit fulminanter Beschleunigung
wieder heraus: TnT in der Kurve**

KAWASAKI Z 1000

Das erfolgreichste der neuen Naked Bikes
und im letzten Jahr Kawasakis Bestseller



DREI BIKES, EIN ZIEL:
SCHLUSS MIT BEHÄBIGKEIT

MV AGUSTA BRUTALE S

Kurz, knochig-hart, mag am liebsten von
sportlichen Extremisten gefahren werden





Von Ralf Schneider; Fotos: Gargolov, Künstle

Echsenhaftes oder insektoides Gesicht, allemal ein grimmig entschlossener Blick, sprungbereit aufs Vorderrad geduckte Gestalt, die Technik gar nicht oder nur mit dem Nötigsten verhüllt. Und dann die Namen: Donner, TnT, Räuber, Monster, Hornisse, Brutale. Hilfe! Würden sich Aussehen und Namen bis in ihr innerstes Wesen fortsetzen, man müsste diese Motorräder abends an die Kette legen, damit sie des Nachts kein Unheil anrichten.

Doch es ist mit ihnen wie mit „Street fightin’ man“ oder „Sympathy for the devil“ von den bösen, bösen Rolling Stones. Wenn Mick Jagger die rhetorische Frage: „What can a poor boy do, than to sing in a rock ‘n’ roll-band?“ ins Mikro randaliert, dann meint er mit dem armen Jungen ja nicht sich selbst. Die Rebellion, die Sympathie für den Teufel ist ein poetisch-intellektueller Akt. Und der eröffnet die Möglichkeit, Dinge von einer anderen Seite her zu denken.

So tun die hier versammelten Motorräder weder ihren Fahrern noch ihren wohl situierten Herstellern noch sonst wem etwas Böses. Aber sie rebellieren gegen das klassische Naked Bike. Gegen barocke Formen, freundlich daherknutschende Behaglichkeit, die stets ein wenig zu schwer

und so mit sich zufrieden ist, dass man gar nicht anders kann, als die Zähne zu fletschen und bei nächster Gelegenheit außen herum zu vollstrecken. Da sind auch die Z 1000 und die Speed Triple dicke mit dabei, die nur in der Gefährlichkeit ihres Modellnamens etwas hinter die anderen zurückfallen, deren Fahrdynamik jedoch über jeden Zweifel erhaben ist.

Die Mittel für diese Dynamik stammen überwiegend aus echt rennstreckentauglichen Sportmaschinen und sind an keinem klassischen Motorrad zu entdecken. Moderne, technisch gestylte Motoren, stämmige Upside-down-Gabeln, steife Rahmen und Schwingen. Eher kurze Tanks, eine Ergonomie, die den Fahrer nah am Lenkkopf platziert. Als größten Unterschied zu den Supersportlern tragen die Naked Bikes der Rebellenfraktion breite Rohrlenker, die das Handling fördern und dem Fahrer eine energisch zupackende, kampfbereite anmutende Haltung verleihen. Dafür sind sie sich mit den Rennreplikas wieder einig in ihrer Skepsis gegenüber Mitfahrern. Was da an Soziosplätzen angeboten wird, zeigt, dass Rebellen am liebsten allein bleiben und mit leichtem Gepäck reisen.

So basiert die Aprilia Tuono zu weiten Teilen auf der RSV mille, die MV Brutale auf der F4 S, die Triumph Speed Triple stammt von der Daytona ab, und die

APRILIA

Modernes Multifunktionscockpit. Die Bedienung will allerdings gelernt sein



BENELLI

Schlichtheit rückt das Wesentliche ins Blickfeld. Den Drehzahlmesser



CAGIVA

Durchgestylt bis ins Cockpit präsentiert sich die Xtra-Raptor



DUCATI

Vielfältige Informationen, einfacher zu bedienen als das Aprilia-Cockpit



INFOZENTRALEN, ÜBERWIEGEND ÜBERSICHTLICH



HONDA

Die klassische Variante, wie alles an der Hornet sehr entgegenkommend



KAWASAKI

Zumindest auffällig. Richtig gut abzulesen ist aber nur die Geschwindigkeit



MV AGUSTA

Modern, klar, mit Anklängen an den klassischen Contagiri von Veglia



TRIUMPH

Gestraftes Info-Angebot, abermals spielt der Drehzahlmesser die Hauptrolle



APRILIA
RSV 1000 R
TUONO
Ein großes Motorrad mit
hohem Lenker, auch für
Kleinere gut zu fahren



CAGIVA
XTRA-RAPTOR
Feine Teile allenthalben,
viel Karbon, leider auch
Pendeln um die Längsachse

**TECHNOLOGIE-TRANSFER:
VIELE TEILE STAMMEN AUS ECHTEN RENN-REPLIKAS**



DUCATI
MONSTER
S4 R
Fein ansprechende
Gabel, die manch-
mal beim Bremsen
kräftig flattert





**HONDA
HORNET 900**
Pendelfrei, trotz ihres
langen Radstands
vorbildlich handlich

TRIUMPH SPEED TRIPLE

Über die Jahre gereift und
auf einem äußerst hohen
Standard angekommen

Benelli TnT wäre ohne die Tornado Tre so nicht möglich gewesen. Die anderen tragen neben einzelnen Fahrwerkskomponenten die Motorengene von Supersportlern in sich, etwa die Ducati Monster S4 R, deren Triebwerk von der 996 stammt, die Honda Hornet 900, die ein Drehmomentoptimiertes Fireblade-Aggregat früherer Jahre befeuert. Und der Vierzylinder Kawasaki Z 1000 ging aus dem ZX-9R-Motor hervor.

DIE MOTOREN - EINE DEMONSTRATION DER VIELFALT

Die Vielfalt der Motorenkonstruktionen – zwei Dreizylinder, drei Zwei- und drei Vierzylinder – ist hauptsächlich das Verdienst der europäischen Hersteller, die sechs von acht Maschinen und fünf von acht Motoren beisteuern – der 90-Grad-V2 der Cagiva Xtra-Raptor stammt ja von Suzuki. Selbst da, wo die Europäer mit gleichen Konstruktionsmerkmalen arbeiten, entfalten sie ausgeprägte Eigenarten. Man vergleiche nur die beiden Dreizylinder von Benelli und Triumph. Gemeinsam ist ihnen lediglich der charakteristische Ton bei höheren Drehzahlen, dieses elektrisierende Dreizylinder-Röhren. Das kernige mechanische Nageln des italienischen 1130ers, sein Vibrationsaufkommen ist dem britischen 955er jedoch genauso fremd wie die explosive Kraftentfaltung, welche den Sprengstoffnamen der Benelli voll gerechtfertigt erscheinen lässt. Außerdem sitzt der Kraftwerksblock derart tief im Rahmen, dass die

TnT mit nur geringer Wheelieneigung aus dem Stand beschleunigt wie vom Katapult geschossen. Ohne langes Gezauber mit der Kupplung, atemberaubend.

Was nicht heißt, die Britin hätte einen laschen Motor. Im unteren und mittleren Drehzahlbereich drückte er sogar so viel Newtonmeter wie noch in keiner Speed Triple zuvor, das Leistungsloch in der Mitte ist fast völlig ausgebügelt. Er bringt nur nicht den Punch des Benelli-Big-Blocks – den bringt in diesem Feld sowieso kein anderer –, dafür zeigt er sich gegenüber dem raubauzigen Italiener überaus kultiviert. Als Resultat langjähriger Detailverbesserungen wartet der früher oft als kernig charakterisierte Triple mit einer tadellosen Laufkultur und einem perfekten Lastwechselverhalten auf. Keiner gleitet so geschmeidig vom Schiebebetrieb in die Beschleunigungsphase und wieder zurück, schon gar nicht der 1130er von Benelli, der beim Gasanlegen viel mehr Sorgfalt vom Fahrer verlangt.

Weitere Hinweise auf den hohen Stand der Triumph-Entwicklung sind der niedrige Verbrauch von nur 4,7 Litern auf 100 Kilometer und die geringen Schadstoffwerte. Letztere fallen bei der Benelli viel schlechter aus, weil ihr jegliche Abgasreinigung fehlt. Beim Hinterherfahren merkt man, dass sie riechbar mehr rauspestet als die anderen. Zumal das aktuelle Testexemplar 6,4 Liter pro 100 Kilometer Landstraßenfahrt abfackelte. Beim Top-Test waren es 5,6 Liter (Heft 12/2004). Und was sich an

DATEN

APRILIA RSV 1000 R TUONO



■ **Motor**
Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-60-Grad-V-Motor, zwei Ausgleichswellen, je zwei oben liegende, über Zahnräder und Kette getriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Trockensumpfschmierung, Einspritzung, Ø 51 mm, unregelter Katalysator, Lichtmaschine 400 W, Batterie 12 V/10 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadekupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette. Bohrung x Hub 97,0 x 67,5 mm
Hubraum 998 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,4:1
Nennleistung 93 kW (126 PS) bei 9500/min
Max. Drehmoment 101 Nm bei 7300/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
CO 1,43 / HC 0,24 / NO_x 0,05

■ **Fahrwerk**
Brückenrahmen aus Aluminium, geschraubtes Rahmenheck, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Zweikolben-Festsattel. Alu-Gussräder 3.00 x 17; 6.00 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17
Bereifung im Test Pirelli Diablo

■ **Maße und Gewichte**
Radstand 1415 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Nachlauf 99 mm, Federweg v/h 120/135 mm, Sitzhöhe* 820 mm, Gewicht vollgetankt* 215 kg, Zuladung* 186 kg, Tankinhalt/Reserve 18/4 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 7500 km
Farben Rot, Grau
Preis inkl. Nebenkosten 11 999 Euro

BENELLI TNT 1130



■ **Motor**
Wassergekühlter Dreizylinder Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 53 mm, Lichtmaschine 550 W, Batterie 12 V/12 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadekupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette. Bohrung x Hub 88 x 62 mm
Hubraum 1131 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,2:1
Nennleistung 99 kW (135 PS) bei 9250/min
Max. Drehmoment 118 Nm bei 6750/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
CO 3,094 / HC 0,857 / NO_x 0,182

■ **Fahrwerk**
Brückenrahmen aus Stahl und Aluminium, Upside-down-Gabel Ø 50 mm, Gitterrohrschwinge aus Stahl, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Zweikolben-Festsattel. Alu-Gussräder 3.50 x 17; 6.00 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 190/55 ZR 17
Bereifung im Test Dunlop D 207 RR

■ **Maße und Gewichte**
Radstand 1419 mm, Lenkkopfwinkel 65,5 Grad, Nachlauf 99 mm, Federweg v/h 120/115 mm, Sitzhöhe* 810 mm, Gewicht vollgetankt* 220 kg, Zuladung* 180 kg, Tankinhalt/Reserve 16/5 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 7500 km
Farben Schwarz, Grün, Rot, Gelb
Preis 12 900 Euro
Nebenkosten 300 Euro

CAGIVA XTRA-RAPTOR



■ **Motor**
Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je zwei oben liegende, über Kette und Zahnräder getriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 52 mm, Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 375 W, Batterie 12 V/10 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadekupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette. Bohrung x Hub 98,0 x 66,0 mm
Hubraum 996 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,3:1
Nennleistung 83 kW (113 PS) bei 8500/min
Max. Drehmoment 105 Nm bei 7000/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
CO 4,570 / HC 0,493 / NO_x 0,170

■ **Fahrwerk**
Gitterrohrrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Stahl, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 298 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel. Alu-Gussräder 3.50 x 17; 5.50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Dunlop D 207 RR

■ **Maße und Gewichte**
Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Nachlauf 92 mm, Federweg v/h 120/130 mm, Sitzhöhe* 775 mm, Gewicht vollgetankt* 206 kg, Zuladung* 184 kg, Tankinhalt 18 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 6000 km
Farben Rot, Silber
Preis 12 000 Euro
Nebenkosten 200 Euro

DUCATI MONSTER S4 R



■ **Motor**
Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je zwei oben liegende, Zahnriemengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, desmodromisch betätigt, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Ø 45 mm, unregelter Katalysator, Lichtmaschine 520 W, Batterie 12 V/12 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette. Bohrung x Hub 96,0 x 68,8 mm
Hubraum 996 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,6:1
Nennleistung 83 kW (113 PS) bei 8750/min
Max. Drehmoment 96 Nm bei 7000/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
CO 1,055 / HC 0,23 / NO_x 0,052

■ **Fahrwerk**
Gitterrohrrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm, Zweikolben-Festsattel. Alu-Gussräder 3.50 x 17; 5.50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Bereifung im Test Michelin Pilot Sport (vorn Spezifikation „D“)

■ **Maße und Gewichte**
Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 94 mm, Federweg v/h 130/148 mm, Sitzhöhe* 800 mm, Gewicht vollgetankt* 206 kg, Zuladung 184 kg, Tankinhalt/Reserve 15,5/3 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 10 000 km
Farben Rot, Gelb, Grau, Schwarz
Preis 11 995 Euro
Nebenkosten 250 Euro

*MOTORRAD-Messungen



HONDA HORNET 900



■ **Motor**
Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpschmierung, Einspritzung, Ø 36 mm, ungeregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 340 W, Batterie 12 V/8 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.
Bohrung x Hub 71 x 58 mm
Hubraum 919 cm³
Verdichtungsverhältnis 10,8:1
Nennleistung 80 kW (109 PS) bei 9000/min
Max. Drehmoment 91 Nm bei 6500/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
CO 3,138/ HC 0,681/ NO_x 0,102

■ **Fahrwerk**
Zentralrohrrahmen aus Stahl, Motor mittragend, Telegabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 296 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Einkolben-Schwimmsattel.
Alu-Gussräder 3.50 x 17; 5.50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Bridgestone BT 56 „N/G“

■ **Maße und Gewichte**
Radstand 1460 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Nachlauf 98 mm, Federweg v/h 120/128 mm, Sitzhöhe* 790 mm, Gewicht vollgetankt* 219 kg, Zuladung* 187 kg, Tankinhalt 19 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 6000 km
Farben Schwarz, Silbermetallic, Blau
Preis 8940 Euro
Nebenkosten 180 Euro

KAWASAKI Z 1000



■ **Motor**
Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, je zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpschmierung, Einspritzung, Ø 38 mm, ungeregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 336 W, Batterie 12 V/8 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.
Bohrung x Hub 77,2 x 50,9 mm
Hubraum 953 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,2:1
Nennleistung 93,4 kW (127 PS) bei 10000/min
Max. Drehmoment 96 Nm bei 9500/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
CO 3,09, HC 0,567, NO_x 0,10

■ **Fahrwerk**
Rückgratrahmen aus Stahl, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Einkolben-Schwimmsattel.
Alu-Gussräder 3.50 x 17; 6.00 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17

Bereifung im Test
Bridgestone BT 019 F / BT 012 R

■ **Maße und Gewichte**
Radstand 1420 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 101 mm, Federweg v/h 120/138 mm, Sitzhöhe* 820 mm, Gewicht vollgetankt* 224 kg, Zuladung* 177 kg, Tankinhalt 18 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 6000 km
Farben Orange, Schwarz, Rot
Preis 9995 Euro
Nebenkosten 105 Euro

MV AGUSTA BRUTALE S



■ **Motor**
Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, radial angeordnet, Tassenstößel, Nasssumpschmierung, Einspritzung, Ø 46 mm, ungeregelter Katalysator, Lichtmaschine 650 W, Batterie 12 V/9 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.
Bohrung x Hub 73,8 x 43,8 mm
Hubraum 749 cm³
Verdichtungsverhältnis 12,0:1
Nennleistung 93 kW (126 PS) bei 12000/min
Max. Drehmoment 75 Nm bei 10500/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
CO 3,637 / HC 0,496 / NO_x 0,180

■ **Fahrwerk**
Gitterrohrrahmen aus Stahl, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Ø 50 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Sechskolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 210 mm, Vierkolben-Festsattel.
Magnesium-Gussräder 3.50 x 17; 6.00 x 17
Reifen 120/65 ZR 17; 190/50 ZR 17
Bereifung im Test Dunlop D 207 RR

■ **Maße und Gewichte**
Radstand 1398 mm, Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 98 mm, Federweg v/h 118/120 mm, Sitzhöhe* 815 mm, Gewicht vollgetankt* 212 kg, Zuladung* 158 kg, Tankinhalt 19 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 6000 km
Farben Rot, Schwarz
Preis 14 950 Euro
Nebenkosten 180 Euro

TRIUMPH SPEED TRIPLE



■ **Motor**
Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpschmierung, Einspritzung, Ø 44 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 480 W, Batterie 12 V/14 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakupplung, Sechsganggetriebe, X-Ring-Kette.
Bohrung x Hub 79 x 65 mm
Hubraum 956 cm³
Verdichtungsverhältnis 12,0:1
Nennleistung 88 kW (120 PS) bei 9100/min
Max. Drehmoment 100 Nm bei 5600/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km
CO 0,552 / HC 0,410 / NO_x 0,162

■ **Fahrwerk**
Brückenrahmen aus Aluminium, Motor mittragend, Telegabel, Ø 45 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel.
Alu-Gussräder 3.50 x 17; 6.00 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17

Bereifung im Test
Bridgestone BT 010 „J“ / BT 010

■ **Maße und Gewichte**
Radstand 1429 mm, Lenkkopfwinkel 66,5 Grad, Nachlauf 84 mm, Federweg v/h 120/140 mm, Sitzhöhe* 820 mm, Gewicht vollgetankt* 221 kg, Zuladung* 174 kg, Tankinhalt/Reserve 21/3 Liter.

Garantie zwei Jahre
Service-Intervalle alle 10 000 km
Farben Schwarz, Grün, Rot
Leistungsvariante 72 kW (98 PS)
Preis 10 750 Euro
Nebenkosten 240 Euro

Abgasen im Rücken des Fahrers, namentlich in Textilkombis und Rucksäcken verfangt, sorgt ebenfalls für ein wenig angenehmes Geruchserlebnis.

WOHLBEKANNT: DIE ZWEIZYLINDER

Die Cagiva Xtra-Raptor ist immerhin mit einem Sekundärluftsystem zur Abgasreinigung bestückt. Das bringt ihr zwei Punkte

mehr als der TnT, fürs geringfügig bessere Lastwechselverhalten bekommt sie noch einen mehr, doch das Optimum liegt weit entfernt. Vermutlich trägt die magere Abstimmung im Teillastbereich, zu der sich die Ingenieure wegen fehlender Katalysatoren gezwungen sahen, sogar die Schuld daran, dass die Xtra-Raptor recht hart ans Gas geht. Der Genuss des kräftigen Schlags und der Drehfreude des Suzuki-V2

bleibt nur dann ungetrübt, wenn man auf einer bekannten Strecke flüssig fahren kann, ohne die Linie korrigieren zu müssen. Hierin verhält sich die Ducati sehr ähnlich, die derbere Lastwechselschläge austeilt als von früheren Monster S4 R bekannt. Trotzdem, der „alte“ Desmoquattro gefällt mit Temperament und Laufkultur; seine Leistungskurve schwingt sich in einer schwungvollen Welle von

6500 Umdrehungen hoch zum Leistungsgipfel, und gerade diese Abweichung vom gleichmäßig linearen Verlauf sorgt für ein sehr spannendes Power-Feeling.

Etwas zu ausgeprägt fällt diese Abweichung beim 60-Grad-V2 der Aprilia Tuono aus, zumal die Sekundärübersetzung viel zu lang gewählt werden musste – wegen der Geräuschmessung, die alte Leier. So gewinnt der starke Mille-Motor nach dem bekannten Drehmomentloch in der Mitte erst dann so richtig an Biss, wenn der Fahrer im zweiten und dritten Gang auf der Landstraße schon akute Führerscheinentzugserscheinungen spürt. Damit konterkariert die Sekundärübersetzung auch die geschickt gewählte Getriebeabstufung, indem sie die unteren Gänge in einen zu weiten Geschwindigkeitsbereich überdehnt. Auf kurvenreichen Strecken hat der Tuono-Pilot häufig das Gefühl, im falschen Gang unterwegs zu sein, nur um dann festzustellen, dass der nächsthöhere oder tiefere erst recht nicht passt.

VIERZYLINDER – SPITZ ODER DREHMOMENTSTARK

Was das Gerücht den Vierzylindern von jeher anlastete, eine spitze Leistungsentfaltung, trifft auf die Kawa Z 1000 zu. Ansatzweise. Beim zügigen Abwickeln enger Kehren mag man den ersten Gang, den man eigentlich brauchen würde, nicht hineinwürgen, im zweiten fehlt es an Schub. Anders beim Honda-Vierzylinder. Er verzichtet auf Spitzenleistung, hat erfolgreich eine Drehmomentkurve absolviert und tritt deshalb jederzeit spontan an. Zudem vollzieht er den Lastwechsel fast so gefällig wie die Triumph. Gefällig ist ohnehin ein Begriff, der die Hornet 900 und ihren Antrieb in vielen Punkten treffend beschreibt. In der Laufkultur vor dem Z-1000-Vierzylinder einzuordnen – obgleich der im Testmotorrad überraschend wenig vibrierte –, im Ton dezent, im Startverhalten unproblematisch, reduziert sich der Beitrag der Hornet zur Rebellion auf die keck nach oben verlegten Schalldämpfer, die einem

allzu vernünftelnden Umgang mit Gepäcksystemen im Weg stehen. Alles andere an ihr ist die pure Menschenfreundlichkeit bis hin zu den leichten Gangwechseln, die mit der knackigen Schalterei der übrigen Motorräder lebhaft kontrastieren.

Dass Vierzylinder auch ganz anders sein können, bringt einem erst die MV Agusta Brutale wieder in Erinnerung. In ihrer mechanischen Klangkulisse eine Fortsetzung der Benelli mit kleinerem Hubraum (750 cm³) und höherer Taktzahl, mit gleichmäßigen, aber stets präsenten Vibrationen und ihrer unerschöpflichen Gier nach Benzin geriert sie sich als rechter Bürgerschreck. Ein Säuer, der mit weniger als 7,7 Liter nicht nach Hause kommt. Angesichts dessen, was man hört und an der Tankstelle bezahlen muss, kostet es Überwindung, die Brutale richtig heranzuzwiebeln. Doch genau das mag sie. Fulminante Drehfreude, dargebracht mit Hilfe einer kurzen Gesamtübersetzung, lassen sie bei den hubraumstärkeren Bikes mithalten. Die

APRILIA

Man hätte den 60-Grad-V2 nicht auf diese Art verstecken müssen



BENELLI

Das Kraftwerk: optisch und leistungsmäßig von beeindruckender Gewalt



CAGIVA

Harmonisch ins italienische Fahrwerk integriert: kultivierter V2 von Suzuki



DUCATI

Einer der letzten: Der Desmoquattro rettete sich ins Testastretta-Zeitalter



DIE MOTOREN: ALLES, NUR NICHT DAS GLEICHE



HONDA

Einst der Fireblade-Antrieb: Davon zeugen überflüssige Angüsse am Zylinder



KAWASAKI

Für den Einsatz außerhalb geschlossener Verkleidungen verschönt



MV AGUSTA

Der Kleine: 750er mit radialen Ventilen und hauteng sitzendem Kupplungsdeckel



TRIUMPH

Der Triple: so gut wie noch keiner, Weltmeister im Versammeln von Schrauben

APRILIA

Zwei-in-groß-Auspuffanlage – Aprilia-Topf mit Ofenrohr-Dimensionen

**BENELLI**

Elegant, bläst die Abgase jedoch von hinten in den Rücken des Fahrers

**CAGIVA**

Häufig vorkommende Zweizylinder-Konfiguration, hier mit ovalen Töpfen

**DUCATI**

Kunstvoll verschachtelt, die beiden eng und hoch verlegten Dämpfer der Monster



MATERIALMIX AUS STAHL, ALU UND KARBON

**HONDA**

Dank der hochgezogenen Auspuffmündungen von hinten fetziger als von vorn

**KAWASAKI**

Ein Gruß über 30 Jahre hinweg, Anklang an die vier Auspuffenden der Z 900

**MV AGUSTA**

Es muss nicht die Soundkanone der F4 sein, auch der Brutale-Auspuff gefällt

**TRIUMPH**

Schlichte, runde Sache, die Drei-in-eins-Anlage aus poliertem Edelstahl

Frage, warum ihr die sparsamere Motorabstimmung der F4 verweigert wird, beantwortete die MV-Entwicklungsabteilung nur mit einem kryptischen: „Es ist besser so.“ Nun ja, für die Mineralölindustrie.

FAHRWERKSABSTIMMUNG: DIE JAPANISCHE SCHULE

Ein direkter Vergleich bringt Unterschiede zwischen Motorrädern ohne Verlust an

Klarheit und Schärfe zutage. Besonders einen solch fundamentalen Unterschied, wie er sich zwischen den beiden japanischen und den sechs europäischen Motorrädern bei der Abstimmung der Federelemente zeigte. Zwar ist die Z 1000 wiederum merklich straffer abgestimmt als die Hornet, aber beide arbeiten mit viel geringeren Dämpfungsraten als die europäischen Bikes, besonders beim Einfedern.

Das sorgt für besseren Komfort, verwischt zusammen mit der Kontur der Wellen allerdings auch ein wenig das direkte Gefühl für die Verzahnung zwischen Reifen und Untergrund sowie andere Fahrwerksreaktionen. Zum Tragen kommt dies freilich erst spät, wenn der Pilot richtig hinlangt, auf welligen Passagen stark in Richtung Limit bremst und kurvenausgangs kräftig beschleunigt. Auf der Landstraße selbst



MOTORRAD -MESSUNGEN

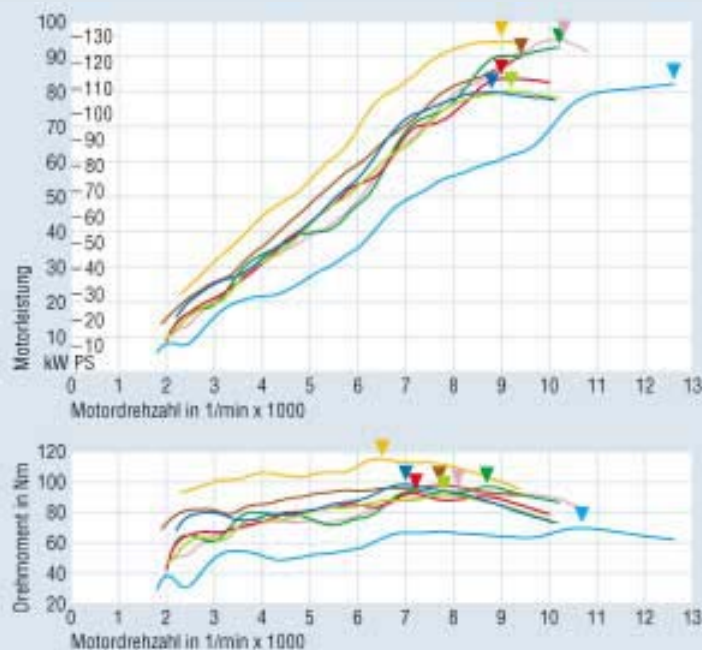
		Aprilia	Benelli	Cagiva	Ducati	Honda	Kawasaki	MV Agusta	Triumph
Fahrleistungen									
Höchstgeschwindigkeit*	km/h	245	250	241	240	230	245	251	240
Beschleunigung									
0-100 km/h	sek	3,3	3,3	3,4	3,2	3,2	3,4	3,2	3,2
0-140 km/h	sek	5,2	5,4	5,8	5,3	5,4	5,3	5,3	5,5
0-200 km/h	sek	10,3	9,9	12,5	11,2	12,4	10,5	11,2	11,9
Durchzug									
60-100 km/h	sek	5,0	3,2	3,9	4,1	4,3	4,2	5,0	3,8
100-140 km/h	sek	4,9	3,5	4,7	4,1	4,5	4,5	4,5	4,1
140-180 km/h	sek	7,2	3,8	5,0	5,0	5,6	4,7	5,7	5,0
Tachometerabweichung									
effektiv (Anzeige 50)	km/h	50	45	47	46	48	48	48	47
effektiv (Anzeige 100)	km/h	100	93	95	95	96	96	97	95
Kraftstoffverbrauch									
Kraftstoffart		S	S	N	S	N	N	S	S
bei 100 km/h	Liter/100 km	5,2	5,2	4,8	3,9	5,1	4,9	7,9	4,9
bei 130 km/h	Liter/100 km	5,7	5,9	5,5	6,0	5,6	6,0	8,8	5,5
Landstraße	Liter/100 km	5,8	6,4	5,3	4,7	4,8	5,4	7,7	4,7
Theoretische Reichweite									
Landstraße	km	310	250	340	319	396	333	247	447

*Herstellerangabe; N = Normal; S = Super



**TRIUMPH SPEED
TRIPLE - IN DER
FORM IHRES LEBENS**

MOTORRAD -LEISTUNGSDIAGRAMM¹



¹Leistung an der Kupplung. Messung auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach ECE, maximal mögliche Abweichung $\pm 5\%$

Statt vieler Worte zwei selbsterklärende, orange Linien, gezeichnet von der TnT. Dass die Speed Triple eine fast perfekte Leistungsentfaltung bietet, wird nach dem Studium der Diagramme auch niemand bezweifeln. Gut zu sehen ist die im Text erwähnte Drehmomentsenke der Tuono, die erst jenseits der 6500/min zu ihrer Leistung findet. Ähnlich wie die Z 1000, welche nur in der Spitzenleistung überzeugen kann. Die S4 R zieht in der Mitte bereits kräftig und legt ab 6500/min aufs ohnehin schon hohe Niveau noch eins drauf. Dank ihrer Drehfreude und kurzen Übersetzung kann die 750er-Brutale in der Beschleunigung mit den anderen mithalten.

- **Aprilia RSV 1000 R Tuono**
92 kW (126 PS) bei 10 200/min; 97 Nm bei 8700/min
- **Benelli TnT 1130**
94 kW (128 PS) bei 9000/min; 115 Nm bei 6500/min
- **Cagiva Xtra-Raptor**
80 kW (109 PS) bei 8800/min; 98 Nm bei 7000/min
- **Ducati Monster S4 R**
84 kW (114 PS) bei 9000/min; 93 Nm bei 7200/min
- **Honda Hornet 900**
80 kW (109 PS) bei 9200/min; 92 Nm bei 7800/min
- **Kawasaki Z 1000**
95 kW (129 PS) bei 10 300/min; 95 Nm bei 8100/min
- **MV Agusta Brutale S**
82 kW (112 PS) bei 12 600/min; 70 Nm bei 10 700/min
- **Triumph Speed Triple**
90 kW (122 PS) bei 9400/min; 98 Nm bei 7700/min

unter einem sportlich engagierten Fahrer eher selten.

Es entspricht dem japanischen Pragmatismus, lieber das häufiger praktizierte, gemäßigte Fahrprogramm zu unterstützen, während die Europäer im Großen und Ganzen extremistischer ans Werk gehen, am Limit bestehen wollen. Oder anders gesagt: Lieber vergraulen die Benelli mit ihrer trocken-harten Hinterradfederung und ganz besonders die MV mit ihrer allfälligen Härte drei Leute, die einfach nur mit anständigem Komfort Motorrad fahren wollen, als einen sportlichen Hardliner. Dazu passt die Reifenwahl. Der Dunlop D 207 Race Replica, den beide Motorräder tragen, ist ein steif aufgebauter Pneu mit Führungsqualitäten für die Rennstrecke. Komfortabel ist er nicht. Sehr geradlinig und straßenkämpferisch, das Ganze. Mit der anderen Strategie kommen indes weit mehr Menschen besser zurecht.

Zum Glück gibt es ja noch den gelungenen Kompromiss. Die Abstimmung der Triumph zum Beispiel, die sensibles Ansprechverhalten mit genügenden Dämpfungsrreserven verbindet, oder die Cagiva, die noch sämiger gedämpft ist als die Triumph, deren Federungskomfort aber in Ordnung geht.

MEHR ODER WENIGER: PENDELNEIGUNG

Dafür pendelt die Xtra-Raptor. In Reinkultur und sehr ausgeprägt um die Längsachse, während einige andere in diesem Achterfeld allerlei Mischformen von Längs- und Hochachsenpendeln an den Tag legen. In unterschiedlichen Intensitäten. Die Tuono und die Z 1000 haben es deutlich fühlbar, doch weniger intensiv als die Xtra-Raptor, die Monster S4 R rührt kräftiger in der Lenkung. Bei der Brutale S tritt die Pendelneigung mit einem 180er-Hinterreifen, der sich breit über die Sechs-Zoll-Felge spannt, überraschenderweise stärker auf als mit einem 190er, bei der Ducati trotz eines 180ers auf einer 5,5 Zoll messenden Felge. Ein Patentrezept dagegen scheint es nicht zu geben, in allen Fällen jedoch handelt es sich um Aufstellmomente, die von den Reifen ins Fahrwerk eingeleitet werden. Unverkleidete Motorräder mit den erwähnten breiten, teils auch hohen Lenkern, die vorn weniger belastet werden als vollverkleidete Supersportler mit tief montierten Lenkern, scheinen sich davon leichter zum Pendeln anregen zu lassen.

Um das Ganze nicht noch zu verstärken, sollte man die vorgegebenen Werte für den Reifenluftdruck einhalten, vor allem am Vorderreifen. Und auf die Einstellung des richtigen Negativfederwegs hinten achten, der keinesfalls mehr als das übliche Drittel des Gesamtfederwegs betragen sollte. Denn wenn die Hinterhand weit im progressiven Bereich fast gar nicht mehr federt oder gar durchschlägt, wird das Motorrad auf einer Welle noch viel rabiater

MOTORRAD -PUNKTEWERTUNG

		Maximale Punktzahl	Aprilia	Benelli	Cagiva	Ducati	Honda	Kawasaki	MV Agusta	Triumph
ANTRIEB	Topspeed	30	22	23	21	21	19	22	23	21
	Beschleunigung	30	22	23	21	23	22	22	23	22
	Durchzug	30	18	29	24	24	22	23	20	25
	Ansprech-/Lastwechselverhalten	20	13	12	13	13	15	14	12	17
	Leistungsentfaltung	30	18	25	23	25	24	23	19	24
	Starten	10	7	7	7	7	8	9	9	8
	Kupplung	10	8	6	7	5	8	9	7	8
	Schaltung	20	15	14	14	10	14	14	16	13
	Getriebeabstufung	10	7	7	8	8	9	8	8	8
	Gesamtübersetzung	10	5	5	9	8	8	9	8	8
	Summe	200	135	151	147	144	149	153	145	154
FAHRWERK	Handlichkeit	30	24	26	24	21	24	22	24	24
	Stabilität in Kurven	40	31	35	28	31	30	30	33	33
	Lenkpräzision	30	25	26	23	23	24	23	23	25
	Geradeauslaufstabilität	30	23	26	20	25	20	21	29	22
	Fahrwerksabstimmung solo	40	29	26	30	30	26	29	25	29
	Fahrverhalten mit Sozius	30	23	23	23	23	21	23	23	23
SICHERHEIT	Summe	200	155	162	148	153	145	148	157	156
	Bremsdosierung	30	24	25	24	23	24	23	24	22
	Verzögerung/Betätigungskraft	30	26	26	26	26	24	23	25	26
	Bremsen mit Sozius/Fading	10	8	7	8	8	7	7	8	8
	ABS/Verbundbremse	30	0	0	0	0	0	0	0	0
	Schräglagenfreiheit	20	20	18	18	18	16	16	20	18
	Bodenfreiheit	10	7	7	8	7	7	7	7	5
	Lenkerschlagen/Shimmy	20	15	14	15	15	14	14	13	16
	Bremsstabilität	10	8	7	8	3	6	8	8	8
	Aufstellmoment beim Bremsen	10	7	7	7	6	7	7	6	7
	Fern-/Abblendlicht	20	14	13	12	12	14	14	13	12
	Sicht nach vorn/hinten	10	8	7	5	7	6	7	6	8
ALLTAG	Summe	200	137	131	131	125	125	126	130	130
	Ausstattung	30	15	13	12	14	16	15	15	14
	Wartungsfreundlichkeit	10	4	5	5	5	5	5	5	4
	Theoretische Reichweite	20	13	9	14	13	18	14	8	20
	Zuladung	20	9	7	5	8	9	6	2	6
	Handhabung	20	14	14	14	14	15	13	14	13
KOMFORT	Summe	100	55	48	50	54	63	53	44	57
	Sitzkomfort Fahrer	40	26	26	24	24	27	27	24	27
	Sitzkomfort Sozius	20	6	4	5	6	10	8	5	8
	Windschutz	20	5	3	0	4	0	2	0	3
	Laufruhe Motor/Antrieb	20	9	12	11	9	14	13	11	15
EIGENSCHAFTSWERTUNG		800	528	537	516	519	533	530	516	550
KOSTEN/UMWELT	Garantie	30	15	15	15	15	15	15	15	15
	Verarbeitung	20	16	13	15	14	14	15	18	16
	Verbrauch (Landstraße)	30	15	12	18	21	20	17	6	21
	Inspektionskosten	30	18	3	18	11	19	19	7	24
	Unterhaltskosten	20	7	7	8	8	8	7	8	8
	Abgaswerte	30	26	14	16	27	18	19	16	22
	Preis-Leistungs-Verhältnis	40	18	14	15	16	22	19	12	19
Summe		200	115	78	105	112	116	111	82	125
GESAMTWERTUNG		1000	643	615	621	631	649	641	598	675
PLATZIERUNG			3.	7.	6.	5.	2.	4.	8.	1.

aufgerichtet. Man kann natürlich auch TnT, Hornet oder Speed Triple fahren, um dem Thema weitgehend aus dem Weg zu gehen. Zumindest das letztgenannte Motorrad in dieser Reihe ist eine Überraschung. Frühere Speed Triple nämlich ließen sich durch ihren breiten Hinterreifen durchaus kräftig anrühren. Zu diesem Thema noch eine weitere Beobachtung: Der tatsächliche Radstand von Benelli und Triumph und Honda ist länger als angegeben; die drei liegen mit Werten von zweimal 1450 und 1480 Millimetern über den meisten anderen. Mit 1460 Millimetern, die ihr letztlich nicht helfen, bildet die Ducati die Ausnahme. Dennoch verbessert sich die Spurstabilität tendenziell durch einen längeren Radstand. Ohne durch Handlingnachteile erkaufte werden zu müssen. Schließlich wurde die TnT in dieser Wertung Beste, auch die Hornet und die Speed Triple bekamen gute Noten.

WAS SONST NOCH WAR

Mit einem schon bekannten, unschönen Verhalten sahen sich die Tester auf der Ducati konfrontiert. Bei anhaltendem, nicht übermäßig starkem Bremsen, zum Beispiel nach einer längeren Geraden bergab auf eine Kehre zu, begann zuerst die Bremse zu rubbeln, als nächstes die Gabel und

schließlich die ganze Front vor und zurück zu schwingen. Wenn dann noch Bodenwellen kamen, ratterte die Monster S4 R geradeaus, an Einlenken war nicht zu denken. Erst musste die Bremse gelöst werden. Zum Glück waren die Ducatisti in diesen Fällen immer schon langsam genug. Zeit, dass Ducati dieses Problem abstellt.

Und da gerade vom Bremsen die Rede ist, dürfen für die übrigen Anlagen in Bausch und Bogen Komplimente ausgeteilt werden. Mal zeigen sie mehr Biss (Triumph), mal geben sie sich etwas stumpfer (Kawasaki), alle waren jedoch stets auf der Höhe der gebotenen Fahrleistungen, sogar beim scharfen Bremsen mit zwei Personen. Eigentlich verfügt ja auch die Ducati über eine ausgezeichnete Anlage, die halt nur schärfer verzögert, als ihr selbst gut tut und damit eine Kettenreaktion auslöst.

Wenn der Landstraßensprint absolviert ist, nette klassische Motorräder ihre Instrumententöpfchen schütteln ob des zuvor erlebten Spuks und die bösen Naked Bikes knisternd ihre Muskeln auskühlen, dann ist Muße für eine weitere Lektion in Sachen Vielfalt. Es geht um Verarbeitung, Detaillösungen. Die durch und durch hochwertige Brutale markiert das eine Extrem, von dem die durchgestylte Xtra-Raptor aus dem gleichen Haus nicht weit entfernt ist.

UNSCHARF? DIE BESTE ART, MEGASCHARFE BIKES ZU ZEIGEN

Die TnT mit ihrer Mischung aus Aufwendigem und Improvisiertem ist kaum einzuordnen. In eine ganz andere Richtung geht die Hornet, die nicht gerade mit Sinn für Ästhetik ausgeführt wurde, funktionell dagegen auf höchstem Niveau steht. Wie auch die Tuono, deren Qualitätsstandards oft sogar höher liegen als die der Hornet. Die Z 1000 wiederum setzt einzelne Glanzlichter, etwa polierte Felgen oder die polierte Edelstahl-Auspuffanlage, kaschiert dafür die Stellen, an denen gespart wurde. Kurz: Es gibt alle Spielarten. Und das liefert einen weiteren Hinweis auf das Besondere an diesen Motorrädern. Ob im Ganzen oder im Detail, ob mit allen Sinnen genossen oder nur angeschaut, stets sind sie ein Erlebnis. Gleichgültig werden sie einen nicht lassen. Wie es sich gehört. ■



MOTORRAD -TESTERGEBNIS

1

TRIUMPH SPEED TRIPLE Nicht einmal Triumph weiß, warum, aber diese Speed Triple ist die beste, die es je gab. Sie gewinnt verdient.

2

HONDA HORNET 900 Nein, rebellisch ist sie wirklich nicht. Dafür jedoch unproblematisch zu fahren und zu einem günstigen Preis zu haben.

3

APRILIA RSV 1000 R TUONO Nach einem schwachen Beginn in der Antriebswertung spielt die Tuono ihre Fahrwerkstrümpfe aus.

4

KAWASAKI Z 1000 Kawas Bestseller bleibt in den Kapiteln Fahrwerk und Sicherheit ein paar Punkte schuldig, und ihr Motor ist etwas spitz geraten.

5

DUCATI MONSTER S4 R Vereinzelt glanzvoll und dann wieder mit Schwächen. Die S4 R hat sich noch nicht als harmonisches Ganzes gefunden.

6

CAGIVA XTRA-RAPTOR Komfort, Kosten/ Umwelt und Fahrstabilität sind die Punktverlustfallen für die Cagiva. Die Fahrwerksabstimmung ist top.

7

BENELLI TNT 1130 Die Harmonie zwischen Motor und Fahrwerk stimmt. Jetzt braucht die TnT noch Optimierung in Sachen Verarbeitung und Emissionen.

8

MV AGUSTA BRUTALE S Man sieht der schönen MV manches nach. Doch Härte und unmäßiger Durst strapazieren selbst die Toleranz ihrer Fans.