PASS DA, BASTA!

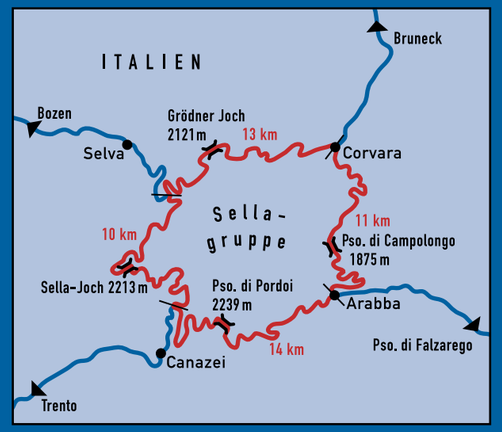
Gehaltvoll wie Carbonara, scharf wie Arrabiata, raffiniert wie Tartufo. Die Sella-Runde ist ein kehrengespickter Leckerbissen. Und überschaubar wie eine Prima Piatta.

Von Jörn Thomas; Fotos: Markus Jahn

- BMW R 1150 GS
- Ducati 998
- Harley-Davidson V-Rod
- Honda VFR-ABS
- Kawasaki ER-5
- Kawasaki ZX-6R
- Suzuki GSF 1200 S Bandit
- Yamaha FJR 1300

SELLA RONDA

Rund um die charakteristische Felsformationen der rund 3000 Meter hohen Sellagruppe schlängelt sich auf zirka 50 Kilometer ein Tausend-Kehren-Menü für Kurven-Gourmets. Aufgeteilt in vier Pässe um 2000 Meter Höhe.



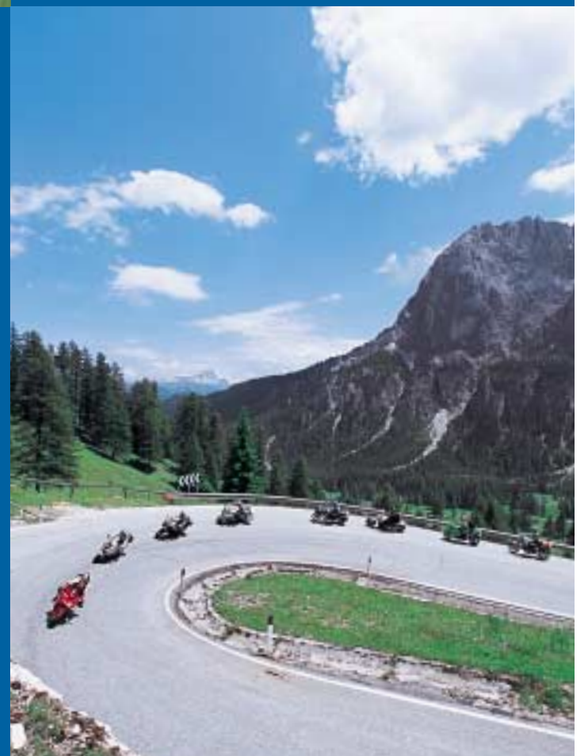
Vergleichstest

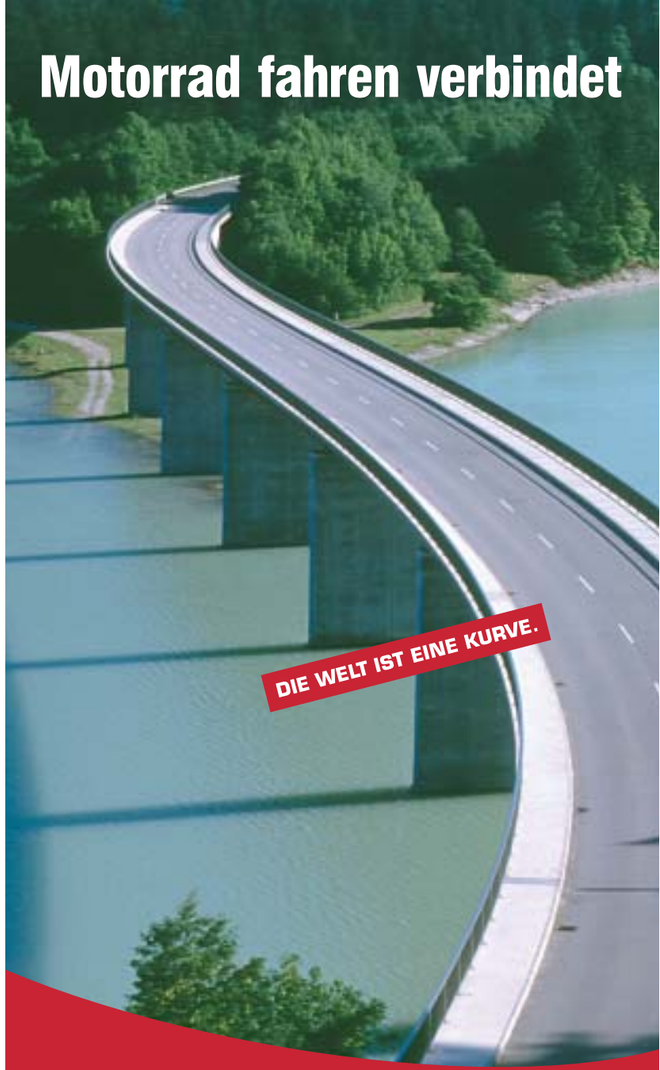
Mit dem Pässefahren ist es wie mit einer langen Beziehung. Es verschieben sich die Prioritäten. Oberflächlichkeiten und hektische Effekte verblassen und machen Platz für vertraute Gelassenheit. Nur dass die Metamorphose im richtigen Leben unter Umständen Jahre dauert, Motorräder ihre Maske in alpinem Umfeld bereits nach einem Dutzend Kehren gnadenlos fallen lassen. Vor allem, wenn diese so konzentriert angerichtet sind wie auf der Sella-Runde in den Dolomiten. Vier Pässe üben auf rund 50 Kilometern den Schulterschluss und bieten buchstäblich Kurvenspaß ohne Ende. Selbst wer sich in den Kehren rechtschaffen schwindlig gefahren hat, kehrt automatisch zum Ausgangspunkt zurück.

Es geht nämlich immer im Kreis rum. Egal, ob rauf oder runter, links oder rechts, die vier Pässe sind stets für eine Überraschung gut. Sich unerwartet zuziehende Hundekurven auf dem Campolongo, scheinbar erholsame Geraden am Sella-Joch, an deren Ende schwer einsehbare Spitzkehren plus unnachgiebige Granitfelsen lauern, träge umherziehendes Weidevieh ohne Aufsicht am Pordoi. Dazu Ölspuren auf permanent wechselnden Fahrbahnbelägen zwischen frischem, bitumenduftendem Schwarzasphalt und ausgemergelten, staubgepuderten Betondecken. Ideales Terrain also, um Stärken und Schwächen eines weit gespannten Testfelds vom Einsteigerbike Kawasaki ER-5 über Reiseenduro-Regentin BMW R 1150 GS bis Desmo-Diva Ducati 998 herauszufiltern.

Die Nachteile der Kawasaki ZX-6R zum Beispiel bekommt Sigi Güttner schnell zu spüren. Zwar gilt die grüne Sportskanone spätestens seit ihrem Hubraumnachschlag auf 636 Kubikzentimeter als durchzugsstärkste Vertreterin der 600er-Riege, doch die Höhenluft setzt ihr heftig zu. Wer ins Eck hineinhält und im Scheitelpunkt den Hahn spannt, erhält

Kehren-Einmaleins:
außen anfahren, nach innen ziehen und wieder raustragen lassen





Alle 14 Tage in MOTORRAD: viele Themen mit vielen Kurven.

▶ **Die schönsten Seiten des Motorradfahrens:** Atemberaubende Ausblicke, die neuesten Maschinen, mitreißende Tests und Fahrberichte, Reportagen vom Sport auf und abseits der Piste, Touren und Reisen über die schönsten Straßen weltweit – alles drin, alle 14 Tage, aber nur in MOTORRAD.

Motorrad fahren – MOTORRAD lesen. Jetzt kaufen!

Vergleichstest

statt feurigen Vorwärtsdrangs zunächst nur asthmatisches Röcheln. Bei 2000/min verweigert die Vergaserbatterie dem Reihenvierer die richtig zubereitete Nahrung, die grüne Sportlerin bleibt schier stehen. Erst ab 4000/min setzt sie sich zögerlich in Bewegung. Sigis Urteil: „Bleib im Tal damit.“ Ganz so schlimm ist's nicht; ab 8000/min besinnt sich die Kawa unter martialischem Schreien auf ihre Talente. Doch dann heißt es meist schon wieder Anker raus und abwinkeln. Eigentlich nix Dramatisches, wenn die Sechser beim moderaten Anlegen der Bremsbeläge nicht so unwirsch mit der Gabel flattern würde. Zum Glück hilft ein Kniff: Vor dem Auskuppeln das Gas etwas schließen, so dass der Bremsvorgang weicher eingeleitet und die Resonanzschwingung weniger stark angeregt wird. Gegen das spürbare Aufstellmoment der Michelin Pilot Sport ist dennoch kein Kraut gewachsen. Pässefahren mit der ZX-6R strengt an.

Was dem ohnehin bereits dichtemang folgenden Harley-V-Rod-Treiber Stefan Glück Gelegenheit gibt, keck das Vorderrad neben den grünen Schreihals zu stecken. „Und es geht doch“-Gefühle im 69 Zentimeter tiefen Sattel des Power-Cruisers machen nämlich je nach Testosteronspiegel des Fahrers einem ausgeprägten Jagdtrieb oder Extrem-Relaxing Platz. Was vor allem am traumhaft leistungsbereiten 60-Grad-V2 liegt. Praktisch lastwechselfrei reißt er am Riemen und macht den Blick auf den kleinen Drehzahlmesser überflüssig. Agilitätsfördernde Gaswechselorgane inklusive Saugrohreinspritzung kombiniert mit reichlich Schwungmasse generieren aus 1131 cm³ in allen Regionen Power satt und pushen den silbernen Tiefflieger vehement gen Gipfel. Sigi: „Das Teil ist zum Geradeausfahren gemacht. Die Beschleunigung ist infernalisch, und die Reifen haften saugut. Sogar beim Rausbeschleunigen ist die V-Rod leicht und handlich.“ Selbst bergab kommt keine Hektik auf, denn die standfesten Bremsen halten die 285 Kilogramm souverän im Zaum. Wenn nicht ständig die Fußrasten, die Kühlerverkleidung so-

DUCATI 998

Motor: Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, vier Ventile pro Zylinder, Saugrohreinspritzung, Ø 54 mm, Bohrung x Hub 100 x 63,5 mm, Hubraum 997 cm³, 91 kW (124 PS) bei 9800/min, keine Abgasreinigung, Sechsganggetriebe. **Fahrwerk:** Gitterrohrrahmen aus Stahlrohr, Motor mittragend, Gabel und Federbein voll einstellbar, Einarmschwinge aus Aluguss, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolbensättel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm. **Bereifung im Test:** Pirelli MTR 21/22 Supercorsa, 120/70 ZR 17; 180/50 ZR 17. **Fahrwerksdaten:** Lenkkopfwinkel 66,5 Grad, Nachlauf 97 mm, Radstand 1410 mm, Federweg v/h 127/130 mm. **Maße und Gewichte:** Gewicht vollgetankt 218 kg, Tankinhalt 17 Liter. **Preis** inkl. MwSt. 15 800 Euro

BMW R 1150 GS

Motor: Luft-/ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, vier Ventile pro Zylinder, Saugrohreinspritzung, Bohrung x Hub 101 x 70,5 mm, Hubraum 1130 cm³, 62 kW (84 PS) bei 6800/min, G-Kat, Sechsganggetriebe. **Fahrwerk:** Tragende Motor-Getriebe-Einheit, Telelever, verstellbare Federbasis, Zweigelenk-Einarmschwinge aus Aluguss, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 305 mm, Vierkolbensättel, Scheibenbremse hinten, Ø 276 mm. **Bereifung im Test:** Metzeler Tourance, 110/80 R 19; 150/70 R 17. **Fahrwerksdaten:** Lenkkopfwinkel 64 Grad, Nachlauf 115 mm, Radstand 1509 mm, Federweg v/h 190/200 mm. **Maße und Gewichte:** Gewicht vollgetankt 263 kg, Tankinhalt 22 Liter. **Preis** inkl. MwSt. 10 700 Euro

„Vielleicht einen Hauch weniger Zugstufe, dann läuft die Gabel noch sahniger...“

wie der mächtige, einseitig verlegte Schalldämpfer Bodenkontakt bekämen, wäre der Hammer aus Milwaukee für eine noch größere Überraschung gut. Denn die Sitzposition ist trotz Cruiser-Ergonomie uneingeschränkt kehrentauglich, da der Pilot hoch erhobenen Hauptes stets eulengleich über sein Umfeld informiert ist.

Im Gegensatz zum Ducatista Ralf Schneider, der weit vornübergebeugt quasi auf der Gabelbrücke hockt und die in gleicher Höhe zum dünnen Sitzbankpolster liegenden Lenkerstummel greifen muss. Was die Beweglichkeit des Oberkörpers, des Kopfes und damit das Sichtfeld enorm einschränkt – ein dickes Manko beim Checken der Lage vor verzwickten Haarnadelkurven. Trost spendet die tolle Kombination aus exakt dosierbarer, wenn auch – bei extremer Belastung – nicht fadingfreier Vorderradbremse und dem sahnigen Ansprechverhalten der Showa-Gabel, die selbst auf Bodenwellen beim Bremsen sowie auf kernige Absätze gelassen reagiert und das Vorderrad stets auf dem eingeschlagenen Kurs hält. Grundsätzlich fordert die Duc vom Fahrer eine zügige Gangart, wenn's Spaß machen soll. Und der stellt sich bald darauf ein. Spätestens wenn der V2 die ruckelnde Region bis 3000 Touren verlassen hat und durch die gewaltigen 54er-Drosselklappen kräftig atmen darf. Roooap. Wie ein doppelter Espresso beschleunigt der 997 Kubikzentimeter große Twin Maschine und Fahrerpuls. Die Explosionen des über jeweils eine Düse oberhalb der Ansaugtrichter gefütterten Testastretta-Brandstifters gehen direkt ins Blut. Gänsehautalarm! Überhaupt spannt die 998 ihren Fahrer direkt ein. Allein schon wegen des straffen Handlings, das allerdings Kraftaufwand und Körpereinsatz verlangt. Pässefahren ohne Filter halt.

Im Gegensatz zur BMW R 1150 GS, deren Telelever-Vorderradführung stets als ebensolches Filter gegen passtypische Hinterhältigkeiten wirkt. Der breite, hoch positionierte Lenker fungiert als mächtiger Hebelarm, erfordert beim vollen Einschlag lange Arme, die gewaltige Sitzhöhe entsprechende Beine. Dennoch,

HARLEY-DAVIDSON V-ROD

Motor: Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-60-Grad-V-Motor, vier Ventile pro Zylinder, Saugrohreinspritzung, Ø 53 mm, Bohrung x Hub 100 x 72 mm, Hubraum 1131 cm³, 86 kW (117 PS) bei 8300/min, U-Kat, Fünfganggetriebe. **Fahrwerk:** Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, geschraubte Unterzüge, Telegabel, Zweiarmschwinge aus Aluprofilen, zwei Federbeine, verstellbare Federbasis, Scheibenbremse vorn, Ø 292 mm, Vierkolbensättel, Scheibenbremse hinten, Ø 292 mm. **Bereifung im Test:** Dunlop D 207, 120/70 ZR 19; 180/55 ZR 18. **Fahrwerksdaten:** Lenkkopfwinkel 56 Grad, Nachlauf 99 mm, Radstand 1710 mm, Federweg v/h 100/70 mm. **Maße und Gewichte:** Gewicht vollgetankt 285 kg, Tankinhalt 15 Liter. **Preis** inkl. MwSt. 20 068 Euro

HONDA VFR-ABS

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, vier Ventile pro Zylinder, Saugrohreinspritzung, Bohrung x Hub 72 x 48 mm, Hubraum 782 cm³, 80 kW (109 PS) bei 10 500/min, G-Kat mit SLS, Sechsganggetriebe. **Fahrwerk:** Brückenrahmen aus Aluprofilen, Telegabel, verstellbare Federbasis, Einarmschwinge aus Aluguss, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 296 mm, Dreikolbensättel, Scheibenbremse hinten, Ø 256 mm, CBS mit ABS. **Bereifung im Test:** Bridgestone BT 020 BB, 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17. **Fahrwerksdaten:** Lenkkopfwinkel 64,7 Grad, Nachlauf 95 mm, Radstand 1460 mm, Federweg v/h 109/120 mm. **Maße und Gewichte:** Gewicht vollgetankt 249 kg, Tankinhalt 22 Liter. **Preis** inkl. MwSt. 12 240 Euro

Zum Rapport am Passo Pordoi – jeder Turn wird akribisch protokolliert

Frankie says:
Drehen ist besser als Treten – genau wie bei der Kawasaki ZX-6R

KAWASAKI ZX-6R

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, vier Ventile pro Zylinder, Gleichdruckvergaser, Ø 36 mm, Bohrung x Hub 68 x 43,8 mm, Hubraum 636 cm³, 83 kW (113 PS) bei 12 500/min, U-Kat mit SLS, Sechsganggetriebe. **Fahrwerk:** Brückenrahmen aus Aluprofilen, Motor mittragend, Gabel und Federbein voll einstellbar, Zweiarmschwinge aus Aluprofilen, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Sechskolbensättel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm. **Bereifung im Test:** Michelin Pilot Sport, 120/65 ZR 17; 180/55 ZR 17. **Fahrwerksdaten:** Lenkkopfwinkel 66,5 Grad, Nachlauf 95 mm, Radstand 1400 mm, Federweg v/h 120/135 mm. **Maße und Gewichte:** Gewicht vollgetankt 200 kg, Tankinhalt 18 Liter. **Preis** inkl. MwSt. 9195 Euro

KAWASAKI ER-5

Motor: Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei Ventile, Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 34 mm, Bohrung x Hub 74 x 58 mm, Hubraum 499 cm³, 37 kW (50 PS) bei 9000/min, SLS, Sechsganggetriebe. **Fahrwerk:** Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, geschraubter rechter Unterzug, Telegabel, Zweiarmschwinge aus Stahlprofilen, zwei Federbeine, verstellbare Federbasis, Scheibenbremse vorn, Ø 280 mm, Doppelkolbensattel, Trommelbremse hinten, Ø 160 mm. **Bereifung im Test:** Dunlop GT 501 G, 110/70 H 17; 130/70 H 17. **Fahrwerksdaten:** Lenkkopfwinkel 63 Grad, Nachlauf 102 mm, Radstand 1430 mm, Federweg v/h 125/114 mm. **Maße und Gewichte:** Gewicht vollgetankt 197 kg, Tankinhalt 17 Liter. **Preis** inkl. MwSt. 4585 Euro

Vergleichstest

kleiner Wendekreis und ein kurz übersetzter erster Gang machen vor allem in engen Kehren Meter. Zu denen sich auf der Geraden weitere dazugesellen, wenn der Boxer mit seinem sanft, aber bestimmt aufbrandenden Drehmoment anschiebt, ohne sich sonderlich von der Höhenluft beeindrucken zu lassen. Die wittert höchstens der Pilot, wenn fahrende Hindernisse vor dem GS-Schnabel auftauchen. Über den Dingen thronend und mit Top-Spielübersicht gesegnet, wird fast alles vom Reisebus bis zum Supersportler leichte Beute der GS. Die ihrem Fahrer trotzdem noch Muße lässt, Landschaftsimpressionen zu sammeln. Lediglich beim harten Anbremsen auf welligem Untergrund buhlt das grob regelnde ABS um erhöhte Aufmerksamkeit, wenn die Verzögerung von der sich kurzzeitig öffnenden Bremse unterbrochen wird.

In Sachen Regelung gibt sich die Honda VFR deutlich feiner. Fast unmerklich kümmert sich das ABS der Tourensportlerin um den richtigen Bremsdruck. Indes, die vorgegebene Verteilung der Verbundbremse auf Vorder- und Hinterrad sorgt nicht nur bei Fotofahrer Frank Richter beim deftigen Reinhalten in Kurven für Missstimmung. Wer nämlich frohen Mutes zwei Gänge runtersteppt und in den Handhebel langt, bekommt es bisweilen mit einem fröhlich quer kommenden Heck zu tun. Kommentar: „Das ist ein rechter Scheiß!“ Darauf Sigi vermittelnd: „Das ist für Tourenfahrer.“ Schon richtig, aber das von vielen Tourenfahrern praktizierte Mitbremsen mit der Fußbremse in engen Kurven, um die Lastwechsel zu minimieren, ist mit der VFR wenig sinnvoll, da die vorderen Stopper ebenfalls aktiviert werden. Folge: eine etwas verwackelte Linie. Ähnlich inhomogen wie der 782-cm³-V4.

Lonesome riding **ab fünf Uhr – fahren, wenn andere schon futtern**

SUZUKI GSF 1200 S BANDIT

Motor: Luft-/ölgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, vier Ventile pro Zylinder, Gleichdruckvergaser, Ø 36 mm, Bohrung x Hub 79 x 59 mm, Hubraum 1157 cm³, 72 kW (98 PS) bei 8500/min, SLS, Fünfganggetriebe. **Fahrwerk:** Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, Telegabel, verstellbare Federbasis, Zweiarmschwinge aus Aluprofilen, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Sechskolbensättel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm. **Bereifung im Test:** Michelin Macadam 90X, 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17. **Fahrwerksdaten:** Lenkkopfwinkel 64,4 Grad, Nachlauf 104 mm, Radstand 1430 mm, Federweg v/h 130/125 mm. **Maße und Gewichte:** Gewicht vollgetankt 244 kg, Tankinhalt 20 Liter. **Preis** inkl. MwSt. 8570 Euro

YAMAHA FJR 1300

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, vier Ventile pro Zylinder, Saugrohreinspritzung, Ø 42 mm, Bohrung x Hub 79 x 66,2 mm, Hubraum 1298 cm³, 106 kW (144 PS) bei 8000/min, G-Kat mit SLS, Fünfganggetriebe. **Fahrwerk:** Brückenrahmen aus Aluguss, Telegabel voll einstellbar, Zweiarmschwinge aus Aluguss, Zentralfederbein, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 298 mm, Vierkolbensättel, Scheibenbremse hinten, Ø 282 mm. **Bereifung im Test:** Metzeler ME Z4, 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17. **Fahrwerksdaten:** Lenkkopfwinkel 64 Grad, Nachlauf 109 mm, Radstand 1515 mm, Federweg v/h 135/120 mm. **Maße und Gewichte:** Gewicht vollgetankt 275 kg, Tankinhalt 25 Liter. **Preis** inkl. MwSt. 13 600 Euro

Vergleichstest

Er gibt nämlich erst dann alles, wenn die variable Ventilsteuerung (V-Tec) bei etwa 7000/min sämtlichen 16 Ventilen Arbeitserlaubnis erteilt. Zwar röhrt die Honda daraufhin wie gestochen los, lässt dem wilden Sound allerdings vergleichsweise überschaubare Leistung folgen. O-Ton: „Unten geht nix, dann haut's bei 7000 die Bolzen rein, und das Ding röhrt los, wie wenn's was taugen tät." Ergo: Geballte Technik wie bei der VFR produziert in alpinem Terrain mehr Hektik denn Souveränität. Dennoch, dank ihrer aktiven, bequemen Sitzposition und des agilen, kurvenwilligen Handlings schafft es die Vorzeige-Tourensportlerin schließlich doch, ihrem Piloten die Sorgenfalten von der Stirn zu bügeln und ihm ein Lächeln zu entlocken.

Letzteres zaubert die FJR 1300 jedem Fahrer ins Anlitz. Obwohl mit 275 Kilogramm zweitschwerste Kandidatin im Feld, saust sie mit Verve über die Pässe. Ob's daran liegt, dass die Japaner mit der rundum neu entwickelten 1300er während der Entwicklungsphase fleißig durch die Alpen gebrettert sind? Handling und Motorcharakteristik deuten jedenfalls daraufhin. Geringe Lastwechsel, kaum spürbare Kardanreaktionen und die sanfte, aber druckvolle Leistungsentfaltung bringen die FJR weit nach vorn. Kein Wunder, schickt der mittels Einspritzung versorgte Powerblock bereits ab 3000/min über 100 Newtonmeter Drehmoment gen Kardan. Außerdem lässt sich die FJR fast spielerisch durch vertrackte Kurvenkombinationen zirkeln. Sowohl bergauf als auch bergab, denn wenn bei der Konkurrenz die soften Gabeln auf Block gehen oder die Fahrerhandgelenke und Nackenmuskeln zu schmerzen beginnen, hat der Yamaha-Tourist noch Zeit für einen Blick auf das Alpenpanorama. Die voll einstell-

MOTORRAD

Messungen

		BMW R 1150 GS	Ducati 998	H.-D. V-Rod	Honda VFR-ABS	Kawasaki ER-5	Kawasaki ZX-6R	Suzuki GSF 1200 S	Yamaha FJR 1300
Leistung an der Kupplung*		64 kW 87 PS bei 6500/min	91 kW 124 PS bei 9800/min	85 kW 115 PS bei 8500/min	81 kW 110 PS bei 10 800/min	36 kW 50 PS bei 9000/min	82 kW 111 PS bei 12 400/min	83 kW 113 PS bei 8800/min	101 kW 137 PS bei 8100/min
Drehmoment an der Kupplung*		103 Nm 10,5 kpm bei 5500/min	100 Nm 10,3 kpm bei 8000/min	103 Nm 10,5 kpm bei 7400/min	79 Nm 8,1 kpm bei 8900/min	44 Nm 4,5 kpm bei 7200/min	67 Nm 6,8 kpm bei 10 000/min	102 Nm 10,4 kpm bei 4400/min	129 Nm 13,1 kpm bei 6700/min
Beschleunigung solo 0–100 km/h	sek	4,0	3,1	3,6	3,1	5,3	3,0	3,1	2,9
Durchzug solo 60–140 km/h	sek	14,8	7,8	9,3	10,8	17,7	9,4	8,4	7,9
Wendekreis	mm	4920	6580	6640	5500	5080	6450	4420	5850
Sitzhöhe	mm	870	820	690	800	820	820	820	800
Lenkerhöhe	mm	1150	830	1050	940	990	895	1000	1030
Differenz aus Sitz-/Lenkerhöhe	mm	280	10	360	140	170	75	180	230
Abstand Tankkante zu Griffmitte	mm	530	670	520	650	520	650	590	550
Horizontaler Abstand zwischen Fußrasten und Lenker	mm	510	750	-120[1]	640	570	660	550	540

Messbedingungen: 19 Grad, schwacher Seitenwind, Messort Leipheim. *Gemessen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150; [1]Fußrasten vor dem Lenker

Vergleichstest

bare 48er-Gabel sowie hoch aufragende Lenkerhälften machen's möglich. Erst bei ganz wilder Brennerei fällt die nicht übertrieben bissige Bremse sowie die schnelle Kommandos verwässernde Gummilagerung des Lenkers auf. Wohlgemerkt erst angesichts Tempi jenseits von gut und böse. Bei alpenadäquaten Geschwindigkeiten dürfte allerhöchstens die Schräglagenfreiheit etwas reichlicher ausfallen. Ansonsten beweist die FJR 1300 nachdrücklich, dass auch veritable Tourer Sportsgeist besitzen.

Der ist bei Suzukis GSF 1200 S ebenfalls rudimentär vorhanden, obwohl sie's grundsätzlich eher gemütlich mag. Elektromotorgleich schiebt der Vierzylinder ohne Federlesen an und ist sich dabei für Drehzahlen unter 2000 nicht zu schade. Obenraus wird er zwar kribbelig, doch im Bereich um 5000/min befördert er stets satt nutzbare Leistung und Drehmoment ans Hinterrad. Aufrecht hinter dem nicht zu breiten Rohrlenker lauernd, keimen daher nicht nur bei Pilot Jens Mönnich hin und wieder sportliche Ambitionen auf. Die allerdings von der allzu weich abgestimmten Gabel wieder gebremst werden. Vor allem beim Verzögern taucht die Frontpartie tief ein, auf Kosten von Rückmeldung und präziser Linienwahl. So verschenkt die große Bandit einen Teil ihres Potenzials, was nichts daran ändert, dass sie eine prima Partnerin fürs Surfen im Alpengewürm ist – solange man ihr etwas Leine lässt und nicht in Hektik verfällt.

Mit Hektik hat der Benjamin des Feldes rein gar nix am Hut. Im Gegenteil, die Kawasaki ER-5 empfiehlt sich als sorgloser Spaßvogel. Klein und quirlig wie ein Mountainbike wuselt die Twister über die Piste, wobei sich der 499-Kubik-Twin in dünner Luft eher nach 34 denn 50 PS anfühlt. Sei's drum. Augenzwinkernder Kommentar Stefan Glücks: „Kein Fahrwerk, keine Leistung, keine Bremse. Motorradfahren wie vor 20 Jahren." Obacht! Weder ihn noch den Rest der Combo konnte das hindern, im Sattel der Kawa zur persönlichen Hochform aufzulaufen und trotz Hightech-Defizit den vermeintlich Überlegenen eine lange Nase zu drehen. Zumindest, solange die Geraden nicht zu lang sind. Doch wehe, die nächste Biegung naht, dann tanzt das leichte, schmal bereifte Spielmobil den anderen erneut auf der Nase rum. Vollkommen freie Linienwahl und angstfreies Vollgasen machen lustig – und ganz schön schnell. Besonders bei nasser, schlüpfriger Piste. Klar verwindet sich die Gabel schon beim verhaltenen Biss der Einscheibenbremse. Na und? Einfach rollen lassen, und die breit bereiften Hyperbikes geraten ins Schwitzen. Garantiert. Es gab jedenfalls niemanden, der nicht freudestrahlend den Helm vor der ER-5 gezogen und Kommentare abgelassen hätte wie: „Cool, da hab' ich noch genug Zeit, mir die besten Skipisten für den nächsten Winter auszusuchen." Oder: „Hast du das gesehen, die Bandit hatte ich locker im Griff."

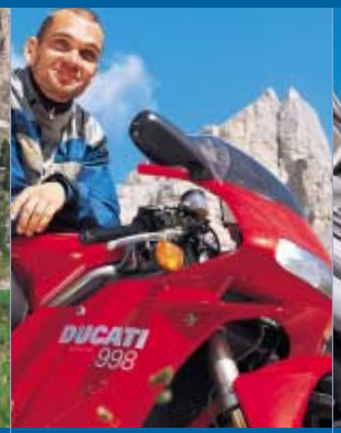
Logisch, dass beim abendlichen Pastamampfen die Emotionen hochfliegen. Es gibt mindestens so viele kontroverse Meinungen wie Piloten respektive Motorräder. Nach einigen Karaffen Rotwein kommt man doch noch auf einen gemeinsamen Nenner. Und der lautet: Das freche Handling der ER-5, die urwüchsige Kraft der Harley, den erhabenen Überblick der BMW, den Sound der Ducati gepaart mit der Tourentauglichkeit der FJR zum Preis der Bandit. Aber mal ehrlich, was wäre Pässefahren ohne schmerzende Handgelenke, asthmatisches Motorröcheln, nachlassende Bremsen oder das Gefühl beim Absteigen, Großartiges vollbracht zu haben. Eben, sterbenslangweilig. Also erfreuen wir uns weiterhin an charakterstarken Motorrädern mit Ecken und Kanten sowie end- und ergebnislosen Diskursen zum Thema Alpenkönig. Im Rondell um den Sella und anderswo. ■

MEINUNG

BMW R 1150 GS

Offen gestanden: Liebe auf den ersten Blick war es nicht. Schon wegen der gewöhnungsbedürftigen Eigenheiten. Aber nach einiger Zeit haben sich die Dinge an Bord wie von selbst gefügt, und zum Schluss hat mir die Kuh richtig Spaß gemacht. Ich weiß nicht, ob's in der Ebene genauso wäre, aber auf den Pässen bin ich mit der GS regelmäßig am schnellsten und – neben der ER-5 – am entspanntesten herumgesaust.

Frank Richter, 34, Gastfahrer



Ducati 998

Alles oder nichts. Schon beim Draufsetzen macht dir die Duc klar, was Sache ist. Und duldet in Fahrt keine anderen Götter neben sich. Rumschnecken ist nicht, die Diva spannt dich voll ein, fordert ungeteilte Aufmerksamkeit. Doch wenn du den Bogen mal raus hast, verwöhnt dich die Testastretta mit stabilem Handling, gnadenlosem Antritt und herrlichem Röhren. Und wenn ich Landschaft gucken will, geh' ich ohnehin wandern.

Jörn Thomas, 34, Testredakteur

Harley V-Rod

Ich steh' auf die V-Rod, weil sich kein Mensch vorstellen kann, dass das Ding in den Bergen so gut funktioniert. Die Zeit, die du in den Kurven wegen der geringen Schräglagenfreiheit verlierst, holst du beim Bremsen und Beschleunigen locker wieder auf. Der Cruiser ist nämlich fahrdynamischer, als es den Anschein hat. Und obendrein bequem und supercool – beste Voraussetzungen für Jeans, Jethelm und Sonnenbrille.

Stefan Glück, 35, Super-Moto-Freak

Honda VFR-ABS

Ich betrachte jedes Motorrad als das, für was es gemacht ist. Die Harley fürs Geradeausfahren, die FJR fürs Touren, die ZX-6R für Rennerles. Auf den Pässen hat mir die Honda am besten gefallen. An das V-Tec und das Integral-ABS habe ich mich ruck, zuck gewöhnt. Und dann ist mir die VFR sportlich genug, ohne dass ich dauernd meine schmerzenden Handgelenke ausschütteln muss.

Sigi Güttner, 65, Rennlegende und MOTORRAD-Unruheständler

Kawasaki ER-5

Back to the roots, Landschaft genießen und Skipisten auskundschaften. Wenn ich nicht ER-5 gefahren wäre, hätte ich zum Beispiel vorhin die Freeclimber in der Felswand nicht entdeckt. Im Ernst, die kleine Kawa schlägt sich im Feld der vermeintlich Überlegenen dank ihrer unbekümmerten, problemlosen Art mehr als tapfer und fährt nach einer Woche Alpen als Siegerin der Herzen nach Hause.

Oli Ebner, 35, Sonderaufgaben

Kawasaki ZX-6R

Ich finde die Sechser gerade wegen ihrer Macken so sympathisch. Trotz massiven Leistungsverlusts in der Höhenluft – vor allem im unteren Drehzahlbereich spürbar – reicht's, um Radfahrer abzuhängen. Bergauf und bergab. Druck und Sound gibt's von 5000 Touren bis unendlich. Auf die 636 musst du dich in den Bergen halt einlassen, dich arrangieren. Sie fordert dich auf, die Grenzen auszuloten. Und das macht einfach Spaß.

Jens Mönnich, 28, Student und Edel-Hiwi

Suzuki GSF 1200 S

Gut gehender Motor, entspannte Sitzposition, ausgewogenes Handling: Mit der großen Bandit kannst du relaxt Landschaft gucken und musst dich nicht ständig auf irgendwelche Zicken konzentrieren. Nur die Verkleidung sollte runter, denn erstens dröhnt sie, und zweitens kann das, was nicht dran ist, auch nicht kaputtgehen. Schade übrigens, dass die Harley meist vergeben war – für mich die Überraschung des Tests.

Ingo Funke, 27, motivierter Praktikant

Yamaha FJR 1300

Die FJR hat mich langsam, aber mächtig von sich eingenommen. Weil sie 'ne Dicke mit viel Dynamik und eben kein Sofa mit Knautschefederung ist. Der bissige Motor, das fein ausbalancierte Fahrwerk verhalfen mir zu einer intensiven Konzentration aufs Kurvenwickeln. So muss es sein. Ach ja. Für Straßen mit besserem Grip als auf der Sella-Runde wünsche ich mir mehr Schräglagenfreiheit.

Ralf Schneider, 41, Testchef