

1,95€

• Belgien/Lux./Österreich 2,10 Euro • Slowenien Euro 51 3,00 • CHF 3,80
• Ital./Span. 2,25 Euro • Griech. 2,80 Euro • HUF 840,- www.motorrad.net

1/2010 Januar

MOTORRAD NEWS
www.motorrad.net

MOTORRAD NEWS

TEST • TECHNIK • TOUR • SERVICE • SZENE

BAHN FREI!

Technik-Attacke 2010



■ BMW-Sechszylinder



■ Ducati Multistrada 1100

■ Elektrische Fingerwärmer auf dem Prüfstand

HEIZGRIFFE NACHGEMESSEN

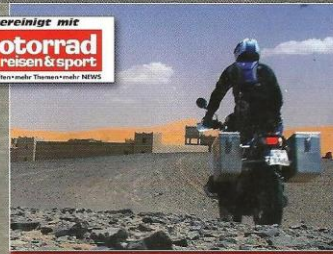
■ FAHRBERICHT: DAS BESTE SUPERBIKE DER WELT?

BMW S 1000 RR



KAWASAKI Z1000
Supernaked schon gefahren

vereinig mit
motorrad
reisen & sport
mehr Seitenradler Themenradler NEWS



ABENTEUER Marokko/Österreich



Harley XR1200 X - Guzzi Bellagio

PLUS ■ Maxitest VICTORY Hammer ■ Honda CBF 600 optimiert ■ Meilensteine BUELL

TEST Harley-Davidson XR 1200 X – Moto Guzzi Bellagio

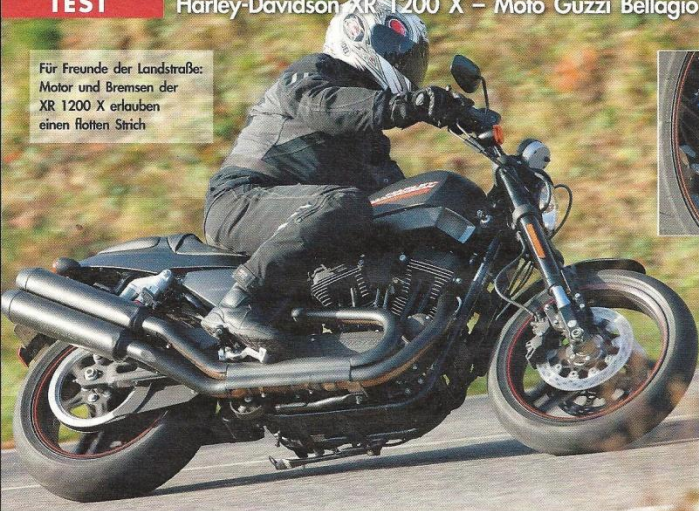
Mattschwarz und böse schauen Moto Guzzi Bellagio und Harley-Davidson XR 1200 X aus der Wäsche. Beide wagen die konsequente Absage an die aktuelle Warnwesten-Mode und glitzernde Highway-Romantik. Was leisten die Roadster auf der Landstraße?



MEN IN BLACK

TEST Harley-Davidson XR 1200 X – Moto Guzzi Bellagio

Für Freunde der Landstraße: Motor und Bremsen der XR 1200 X erlauben einen flotten Strich



Riemenrausch: Auch der Roadster vertraut auf typische Harley-Technik



Klare Ansage: Die Drehzahl steht beim XR 1200-Cockpit im Zentrum

Es gibt sie ja kaum noch, die echten Bike-Rebellen, die ihre Missachtung für alle gutbürgerliche Wohlstandigkeit gut sichtbar durch den Straßenverkehr tragen. Die Supersportfahrer werden von technisch immer ausgefeilteren Inkasso-Blitzern der chronisch blanken Kommunen gebeutelt, auch die mobilen Lärmsstationen halten reiche Ernte im Kreise der amputierten DB-Eater. Ja, die bürgerliche Mitte schlägt gnadenlos zurück,

wenn sie sich von aufmüpfigen Knieschleifern oder laut röhrenden Krawalltuten bedrängt fühlt. Im Japanischen gibt es dazu ein Sprichwort: Nägel, die rausstehen, müssen eingeschlagen werden.

Was soll man da als halbwegs in Würde gealterter Rebell bloß machen? Klapphelm kaufen und auf die BMW GS steigen? Völlig indiskutabel, das sieht nach Bausparvertrag aus. Einen Streetfighter aufbauen? Dann bekommt man oben drein auch noch Ärger mit dem TÜV.

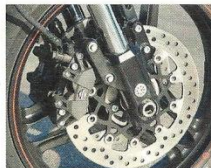


Mechanische Uergewalt: Der 45-Grad-V2 ist immer wieder ein Erlebnis

Und ein Cruiser kommt auch nicht in die Tüte, schließlich will man aktiv Motorrad fahren.

Nein, die vielleicht letzte Flucht liegt im schwarzen Understatement. Eine Maschine, die schon im Stand so böse ausschaut wie der berühmte Schwarze Block bei der Demo gegen den Castor-Transport. Am besten mit nicht ganz so viel Leistung. Dann fällt es leichter, die im Gebüsch lauende Rennleitung um ihr Erfolgserlebnis zu bringen. Und die Lautstärke ist bei Euro-III-Bikes ohnehin kein Thema mehr.

Technisch muss es also nicht das Neueste, Dickste und Dynamischste sein. So ein bisschen Oldschool kommt immer gut. Das wirkt authentisch, zeigt, dass man sich von Modetrends und Schickimicki erfolgreich abgenabelt hat. Lange



Freischwimmer: Die Scheiben der XR 1200 X sind nicht fest montiert

Rede, kurzer Sinn: Echten Rebellen bleiben eigentlich nur Bikes wie Harley-Davidson XR 1200 X oder Moto Guzzi Bellagio, wenn sie ohne Gesichtsvorstellung gesetzt werden wollen. Oder müssen.

Das eigentlich sehr ähnliche Grundkonzept des luftgekühlten V2 mit historischem Stammbaum im kurventauglichen Rahmenwerk haben Harley und Guzzi höchst unterschiedlich umgesetzt. Seit dem Ende der Buell-Manufaktur muss nun die XR 1200 X die Sportfahne im Harley-Konzern hochhalten. Die Amis verstehen die XR tatsächlich als Sportmotorrad und haben dem X-Modell eine Showa BPF-Gabel (Big Piston Fork) und hinten hochwertige Federbeine mit Ausgleichsbehälter desselben Herstellers spendiert. Selbstverständlich sind die



Farbtpuffer: Einstellbare Stereo-Federbeine mit Ausgleichsbehälter



Fotos: Jürgen Mänck, WtI danken www.motorsport.de für die freundliche Unterstützung

Old School: Ein bisschen Outlaw gehört bei Harley und Guzzi zum guten Ton

Bauteile komplett einstellbar, entsprechen tatsächlich Supersport-Standard. Auch die Bremsanlage der X wurde aufgewertet, vorne drehen sich nun schwimmend gelagerte Bremscheiben. Purer Sport eben.

Eine ganz andere Position besetzt dagegen die Guzzi Bellagio. Innerhalb der Modellpalette wird sie zu den Cruisern gezählt, soll also eher Lässigkeit als Sport transportieren. Das wird spätestens beim Blick auf das imposante Chromgeweih klar. Der ehrwürdige Zweiventiler mit den seitlich auskragenden Zylinderköpfen ist freilich nicht so schön schwarz gelackt wie sein Kollege in der Harley. Wie die XR ohnehin viel konsequenter auf Schwarzfahrer macht. Gabel und Blinkergehäuse sind zuverlässig vor Tageslicht geschützt, wo an der Guzzi noch Chrom und Alu zu sehen sind.

Start. An der linken Guzzi-Armatur treffen wir einen fast schon vergessenen Bekannten wieder: den Choke-Hebel. Bei Temperaturen über zwölf Grad braucht es den aber eigentlich nicht, der Hebel stellt ohnehin nur das Standgas etwas höher. Der Guzzi Twin poltert erfri-

schend los, das typische Rückdrehmoment der längs liegenden Kurbelwelle ist deutlich zu spüren. Rein von der Papierform ist der Bellagio-Twin dem Harley-Motor klar unterlegen. 22 Prozent weniger Hubraum,

18 Prozent weniger Leistung und 19 Prozent weniger Drehmoment – bei zwölf Prozent höherem Benzinverbrauch auf der NEWS-Messtrecke.

Was aber fast noch schwerer wiegt, ist das ausgeprägte Leistungsloch in der Drehzahlmitte, also bei rund 3500 Touren. Genau hier bewegt man den Roadster schließlich artgerecht. In den unteren Gängen fällt diese Schwäche weniger stark auf, in der höchsten Fahrstufe fehlt dann aber schon häufiger der Druck zum Überholen. Einzig der um rund 1000 Touren höhere Drehzahlhorizont der Guzzi ermöglicht für, den Anschluss auf der Landstraße zu halten. Einen entsprechend emsigen Schaltfuß vorausgesetzt.

Da vermittelt das Harley-Aggregat mehr Agilität, das Drehmomentmaximum liegt bei exakt 3500 Touren an. Und dank des durchaus günstigen Durchschnittsverbrauchs von

5,2 Litern verliert auch der kleine 13,3-Liter-Tank etwas von seinem Schrecken. Bei unserer Testmaschine lieferte allerdings die Reserveleuchte etwas indifferente Signale, weshalb das effektive Leerfahren des Tanks schon eine Nervenprobe war. Mit dem geräumigen Fass der Bellagio kann man es natürlich etwas entspannter angehen lassen.

Die Sitzhöhe auf beiden Maschinen beträgt rund 80 Zentimeter, ist

also deutlich höher als bei Cruisern üblich. Damit sind die beiden Kandidaten keine Geheimtipps für Kurzbeinige. Die Fußrasten liegen etwas weiter hinten, die untere Körperhälfte sitzt also ähnlich wie auf einem klassischen Naked Bike. Der hohe Guzzi-Lenker biegt dann den Oberkörper etwas nach oben, der Harley-Fahrer hockt eher in gemäßigter Dragster-Manier. Auf der Landstraße verlangen

Kurz-Check

	XR 1200 X	BELLAGIO
Motor	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Fahrleistungen	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Verbrauch	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Fahrwerk	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Bremsen	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
ABS	□ □ □ □	□ □ □ □
Komfort	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Verarbeitung	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Ausstattung	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Alltag	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Preis	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Fun-Faktor	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■

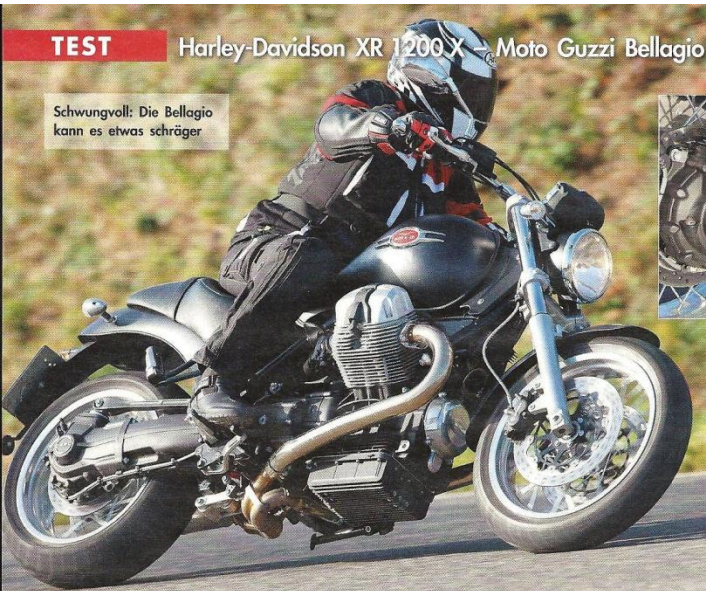


NEWS-Testchef Wulf Weis

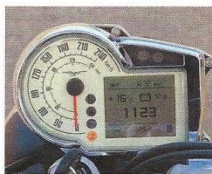
Moto Guzzi tütete gut daran, die Abstimmung des Zweiventilers in der Drehzahlmitte zu verbessern. Die Drehmomentlücke trübt das ansonsten eher positive Gesamtbild. Harley-Davidson möchte mit der XR 1200 X dagegen sportlichen Boden erobern. Und das gelingt ihr mit dem Einstellfahrwerk und neuen Bremsen für US-Verhältnisse sehr gut.

TEST Harley-Davidson XR 1200 X Moto Guzzi Bellagio

Schwungvoll: Die Bellagio kann es etwas schräger



Klassisches vom Comer See: Der Kardantrieb gehört zur typischen Guzzi-Ausstattung



Fein, aber unvollständig: Bellagio-Fahrer vermissen Drehzahlinfos

beide Motorräder nach einer Eingewöhnungsphase. Wobei die Guzzi in der Lenkachse etwas nervos wirkt und nach sparsamen Lenkimpulsen verlangt. Die Harley gibt sich etwas stur, braucht eine feste Hand am Lenker.

Die kompletten Einstellmöglichkeiten des Harley-Fahrwerks bieten reichlich Spielraum, können aber nicht verhindern, dass die XR 1200 X auf Bodenwellen in Schräglage verschreckt reagiert. Dafür ist das Mo-

torrad auch forschem Fahrstil gewachsen. Immerhin begrenzt der Auspuff nicht mehr so heftig die rechtsseitige Schräglage wie beim Basismodell ohne Einstellfahrwerk. Und die von Nissin zugelieferte Bremsanlage der R kann ebenfalls voll überzeugen. Die Bedienkräfte fallen zwar etwas höher aus als bei Nippon-Bikes üblich, aber das passt ganz gut zum Macho-Image.

Die Guzzi weckt dagegen weniger sportliche Erwartungen und über-

rascht dann mit erfreulich flottem Strich. Hat man sich einmal auf die Bellagio eingeschossen, fährt sie sich kaum anders als ein klassisch angehauchtes Naked Bike.

Beide Maschinen sind wenig soziasfreundlich, auch Gepäcktransport mögen sie nicht wirklich. Für lange Etappen empfiehlt sich die Guzzi, ihr Fahrersitz ist bequem, der Tank größer und auf der Autobahn

Funktionale Details und Touren sind die Stärke der Guzzi, die Harley punktet mit Motor und Bremsen

leitet das Italo-Aggregat weniger Vibrationen in Fußrasten, Lenker und Sitzfläche ein. Klar, der 90-Grad-Twin vom Comer See produziert keine Vibrationen erster Ordnung, der 45-Grad-Vau aus Milwaukee schon.

Im täglichen Umgang wirkt die Guzzi freundlicher, praktischer. Der Seitenständer lässt sich locker im ersten Versuch treffen, das kombinierte Zünd-Lenkschloss liegt zentral im Blick. Auf der Harley gilt es dagegen, die überlange Seitenstütze weit hinten blind zu ertasten. Und die XR 1200 X hat Lenk- und Zündschloss getrennt. Absurdweise sind beide Schlösser aber direkt nebeneinander rechts vorne am Steuer-

kopf montiert. Warum man sich da nicht zu einem Kombischloss durchgerungen hat, weiß allenfalls der Barkeeper in der Stammkneipe des Chefkonstruktors.

Sinn fürs Praktische beweist Guzzi auch in der Gestaltung des Cockpits, dessen multifunktionale Digital-Abteilung von zwei Knöpfen am linken Griffende gesteuert wird. Bei Harley gibt es kaum digitale Ex-

tras und nur einen einzigen Knopf – weit vorne auf der Unterseite des Drehzahlmessers. Die Guzzi hat freilich gar keinen Drehzahlmesser, könnte ihn aber gut gebrauchen, damit der Fahrer das Drehmoment bei 3500 Touren umschiffen kann. Damit geht die Motoren- und Bremswertung klar an die Harley-Davidson XR 1200 X. In einigen anderen Disziplinen kann sich dagegen die Moto Guzzi Bellagio in den Vordergrund spielen. Damit landet sie auf einem starken zweiten Platz. Und kann je nach Fahrerpersönlichkeit und Anforderungen sogar die bessere Wahl sein.

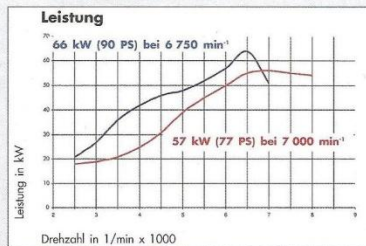
Wulf Weis

Harley-Davidson XR 1200 X



Von echtem Schrot und Korn: Mit der XR 1200 X hat Harley die Roadster-Reihe sinnvoll weiterentwickelt

Motor, Kraftübertragung:*	Füllmengen, Preis:*
Bauart: Zweizylinder-Viertakt-V	Tankinhalt: 13,3 l
Hubraum: 1202 cm ³	Preis zzgl. Nk.: 11 990 Euro
Bohrung x Hub: 88,9 x 96,8 mm	*Herstellerrangaben
Ventile pro Zylinder: 2	
Gemischaubereitung: Einspritzanlage	MOTORRAD NEWS-Messwerte
Leistung: 67 kW (91 PS) bei 7000 min ⁻¹	Gewicht fahrfertig vollgetankt: 265 kg
max. Drehmoment: 100 Nm bei 3700 min ⁻¹	Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 256 kg
Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III	max. Zuladung: 174 kg
Kraftstoff: Super	
Lufkühlung, Elektrostarter, 5-Gang-Getriebe, Zahnriemen	Verbrauch: 5,2 l/100 km
Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:*	Reichweite: 256 km
Rahmen: Doppelschleifenrahmen aus Stahl	v_{max}/Tacho (km/h): 194 / 200
Nachlauf: 130 mm	
Lenkkopfwinkel: 29,3°	Beschleunigung:
Radstand: 1515 mm	0 – 100 km/h: 4,6 sek
Federung vorn: Telegabel, 125 mm Federweg	0 – 140 km/h: 8,8 sek
Federung hinten: Alu-Schwinge mit zwei Federbeinen, 89 mm Federweg	400 m bei stehendem Start: 13,2 sek
Bereifung vorn: 120/70 ZR 18	Durchzug im 5. Gang:
Bereifung hinten: 180/55 ZR 17	60 – 100 km/h: 4,9 sek
Bremse vorn: 292-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln	100 – 140 km/h: 6,0 sek
Bremse hinten: 260-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmstiel	



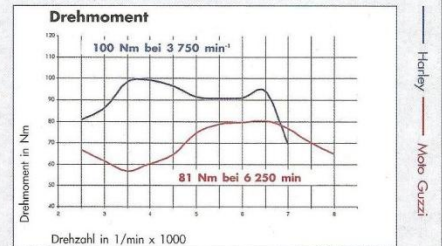
Ende. Aus. Vorbei. Bei 6500 U/min macht die Harley dicht, die Guzzi köchelt noch ein wenig weiter

Moto Guzzi Bellagio



Zwitterwesen: Die Bellagio läuft bei Guzzi unter Cruiser, ist aber dank gelungenem Fahrwerk auch aktivem Einsatz nicht abgeneigt

Motor, Kraftübertragung:*	Füllmengen, Preis:*
Bauart: Zweizylinder-Viertakt-V	Tankinhalt: 19 l
Hubraum: 936 cm ³	Preis zzgl. Nk.: 10 770 Euro
Bohrung x Hub: 95 x 66 mm	*Herstellerrangaben
Ventile pro Zylinder: 2	
Gemischaubereitung: Einspritzanlage	MOTORRAD NEWS-Messwerte
Leistung: 55 kW (75 PS) bei 7200 min ⁻¹	Gewicht fahrfertig vollgetankt: 242 kg
max. Drehmoment: 81 Nm bei 6250 min ⁻¹	Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 227 kg
Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III	max. Zuladung: 205 kg
Kraftstoff: Super	
Lufkühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kardan	Verbrauch: 5,8 l/100 km
Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:*	Reichweite: 328 km
Rahmen: Rohrrahmen aus Stahl	v_{max}/Tacho (km/h): 194 / 210
Nachlauf: k.A.	
Lenkkopfwinkel: 27°	Beschleunigung:
Radstand: 1560 mm	0 – 100 km/h: 5,0 sek
Federung vorn: Telegabel, 140 mm Federweg	0 – 140 km/h: 8,7 sek
Federung hinten: Alu-Einarmschwinge mit Zentralfederbein, 120 mm Federweg	400 m bei stehendem Start: 13,4 sek
Bereifung vorn: 120/70 ZR 18	Durchzug im 6. Gang:
Bereifung hinten: 180/55 ZR 17	60 – 100 km/h: 6,3 sek
Bremse vorn: 320-mm-Doppelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmstiel	100 – 140 km/h: 7,4 sek
Bremse hinten: 282-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmstiel	



Hängerecken: Ausgerechnet im starken Bereich des Überfliegers aus Milwaukee schwächt die Guzzi deutlich