

1,95 €

• Belgien/Lux./Österreich 2,10 Euro • Slowenen Euro SI 3,00
• Ital./Span. 2,25 Euro • Griech. 2,80 Euro • HUF 730,-

www.motorrad.net
12/2008 Dezember

MOTORRAD NEWS

MOTORRAD NEWS

TEST • TECHNIK • TOUREN

SZENE

■ Highlights der MAILÄNDER MESSE: Studie

BMW Lo Rider



■ Prototyp mit Akku-Antrieb

ELEKTRO-KTM

NEU
NEU
NEU

BMW F 800 R

Honda HORNET 600

KTM Reise-Sumo

■ Maxitest: Harley Road King mit

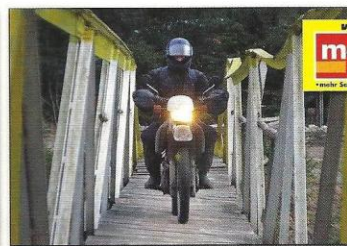
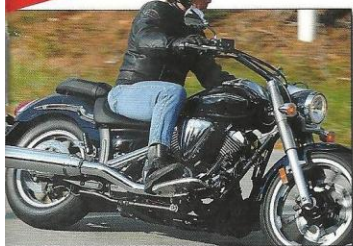
MILWAUKEE-ABS

■ Das bringt die Modellpflege: Mandy (19) testet die 2009er

Kawasaki ER-6n

PLUS FAHRBERICHT 2009er KAWA ZX-6R

Für jeden etwas:
Weihnachts-
geschenke &
Motorrad-
HEBEBÜHNEN



vereint mit
motorrad
reisen & sport
mehr Seiten mehr Themen mehr NEWS

■ Fahrbericht Yamaha XV5 950

■ Abenteuer Winterfahrt in die Tatra

■ Meilensteine: MZ ES 250/2

PLUS ■ Kaufberatung BMW R 1200 RT ■ Yamaha XT660Z Ténéré optimiert

TEST

Aprilia SL 750 Shiver – Ducati M 696

In Bella Italia verkaufen sich kleine und mittlere Maschinen am besten. Kein Wunder also, dass die Azzurri auch in diesem Segment extravagante Designerware feilbieten. Wie Ducati Monster 696 und Aprilia SL 750 Shiver. Ein aus innerbetrieblichen Gründen später, aber gewohnt fairer Vergleichstest.

MONSTERJAGD

TEST Aprilia SL 750 Shiver – Ducati M 696



Digi-Kombi: Typisches Instrument aus dem Aprilia-Baukasten



Herrenreiter: Klassische, entspannte Sitzhaltung auf der Aprilia

Okay. Mit Edelsportlern kann man die Lufthöhe am Stammtisch erörtern. Doch wer ans sauer ersparte will, muss vor allem mit einem sauberen Preis-Leistungs-Verhältnis punkten. Genau hier setzen die Strategen von Aprilia und Ducati den Hebel an. Monster 696 und SL 750 Shiver – mehr Motorrad braucht eigentlich kein Mensch. Das Ganze noch hübsch verpackt und nett dekoriert – mit diesen Maschinen kann man nicht nur Rechenschieber begeistern, sondern auch Herzen gewinnen.

Das fängt natürlich mit gelungenem Design an, schon immer eine Kernkompetenz der Italiener. Die Monster 696 vollführt dabei einen Bruch im Design der Baureihe. Tank, Sitzbank und Bügel sehen erstmals anders aus als beim Urmodell von 1993. Aber noch so ähnlich, dass auch die 696 auf den ersten Blick als Monster zu erkennen ist.

Den Balanceakt zwischen Tradition und Moderne haben die Ducati-Designer also mit Bravour gemeistert. Und ganz nebenbei spricht es für sich, dass man das neue Gesicht in Gestalt des kleinsten Monsters vorstellt. Der Topseller erhielt Vorrang vor den wassergekühlten Spitzenmodellen, die ja auch das Facelift erleben werden.

Aprilia setzt dagegen auf betont modernes Styling, das dank vieler Ecken und Kanten Dynamik ausstrahlt, aber dennoch wenig aggressiv oder gar aufdringlich wirkt. Technisch ist die Shiver klar der frischere Bewerber. Der wassergekühlte V-Twin debütierte im Modelljahr 2007, nicht nur die elektronische Gassteuerung (Drive by Wire) ist topaktuell.

Daneben wirkt der luftgekühlte Ducati-Twin eher nostalgisch. Technische Basis ist der legendäre Zahn-

riemen-Motor der Ducati-Pantah 500 aus dem Jahr 1980. In unzähligen Evolutionschritten wurde das Triebwerk immer wieder auf neue Abgas- und Geräuschgrenzwerte angepasst, der Hubraum wuchs in kleinen Portionen. Aktuell sind es 696 Kubik.

Von der Nennleistung her ist das Duell der Motoren reine Formsache. 95 PS verspricht der Aprilia-Prospekt. Ein Wert, der vor 15 Jahren noch manchem Big Bike gut angingen hätte. Die Ducati setzt mit ihrem altherwürdigen Antrieb 75 PS Papierleistung dagegen. Also Spiel, Satz und Sieg fürs Shiver-Aggregat?

Zunächst mal geht es auf den Leistungsprüfstand. Und da hinkt die Aprilia der Werksangabe mit 87 PS hinterher, während die Ducati ihre Papierleistung mit 74 PS fast bestätigen kann. Der Leistungsvorprung der Shiver reduziert sich

also von 20 theoretischen Pferden auf 13 reale Vollblüter. Und weil die zierliche Duc zudem 29 Kilo leichter ist als die stattliche Aprilia, kann die 696 über Land gut mithalten.

Im relevanten Tempobereich bis etwa 120 km/h setzt sich die Shiver nur im Zehntelbereich von der Duc ab. Oder anders gesagt: Wer seine 696 Monster gadenlos auswirft, kann sich halbwegs im Windschatten der stärkeren Aprilia halten. Das Blatt wendet sich erst, wenn schiere Kraft gefragt ist. Bei schneller Autobahnfahrt oder hoher Zuladung also. Dann lässt die Shiver ihren Bizeps spielen und setzt sich merklich ab.

Wobei der Duc-Motor sich achtbar müht, sein stolzes Alter durch hohen Einsatz zu überspielen. Elegant und geschmeidig dreht der Zweiventiler bis über die 9000er Marke, wirkt niemals angestrengt und geizt dabei mit mechanischen Geräuschen. Klar, diese Tugenden



Simple Sache: Einfaches Solo-Federbein mit guter Funktion



Brems mal wieder: Bisfeste Brembos aus dem Sportregal



Hydro-Power: Wassergekühlter Hightech-V2 aus Noale

kultiviert auch der aufwändige Aprilia-Motor. Er kann alles sogar noch ein gutes Stück besser. Aber das darf man von einem frischen Hightech-Aggregat ja auch erwarten.

Ein zunehmend bedeutsames Thema ist der Spritverbrauch. Und hier kann die Ducati die günstigeren Werten vorweisen. Auf der NEWS-Verbrauchsstrecke nippt sie schottische 4,9 Liter auf 100 Kilometer, einen Liter weniger als die Aprilia. Da beide Maschinen mit 15-Liter-Tanks ausgestattet sind, verhält es sich mit der theoretischen Tankreichweite entsprechend: 306 Kilometer der Monster stehen 254 Kilometer der Shiver gegenüber.

Doch wie fahren sich die beiden Maschinen? Größtes Pfund der Monster ist ihr niedriges Gewicht. Besonders kleine oder leichte Fahrer fühlen sich hier pudelwohl, genießen die geringe Sitzhöhe und haben die Sache rundum im Griff. Umgekehrt fühlen sich Biker über

1,85 Meter auf der 696 beengt und haben Not, ihre Beine einzufalten. Nun gut, man kann es nicht allen recht machen. Und lange Kerls werden ohnehin eher von der Shiver angesprochen. Deren Sitz ist sechs Zentimeter höher, Kniewinkel und Lenker passen ebenfalls besser.

Die Duc leistet sich nämlich mit der Lenkeranordnung eine Extravaganz, die nicht jedem gefallen mag. Die Chromstange ist ziemlich weit vorne und ziemlich weit unten angebracht. Damit rückt der Fahrer in bester Sportmanier eng an den Lenkkopf und muss viel Gewicht auf den Handgelenken tragen. Jenseits des Ortsschildes tritt zwar durch den Fahrtwind spürbare Entlastung ein, in der City und auf engen Serpentinen kann es aber anstrengend werden. Dagegen setzt die Shiver auf klassische Nakedbike-Ergonomie mit geradem Rücken und wenig Last auf den Unterarmen.

Zweite Eigenwilligkeit des klei-



Heiße Brise: Luftgekühlter Traditionlistentwin aus Bologna

nen Monsters ist die Wahl der Bereifung. Vorne rotiert ein Bridgestone BT 56 im flachen Querschnittsformat 120/60 ZR 17. Dieser Reifen ist

ein rechter Gummi-Opa: Die Japaner haben schon mehrere Nachfolger-Generationen präsentiert, aktuell wäre es der BT 016.

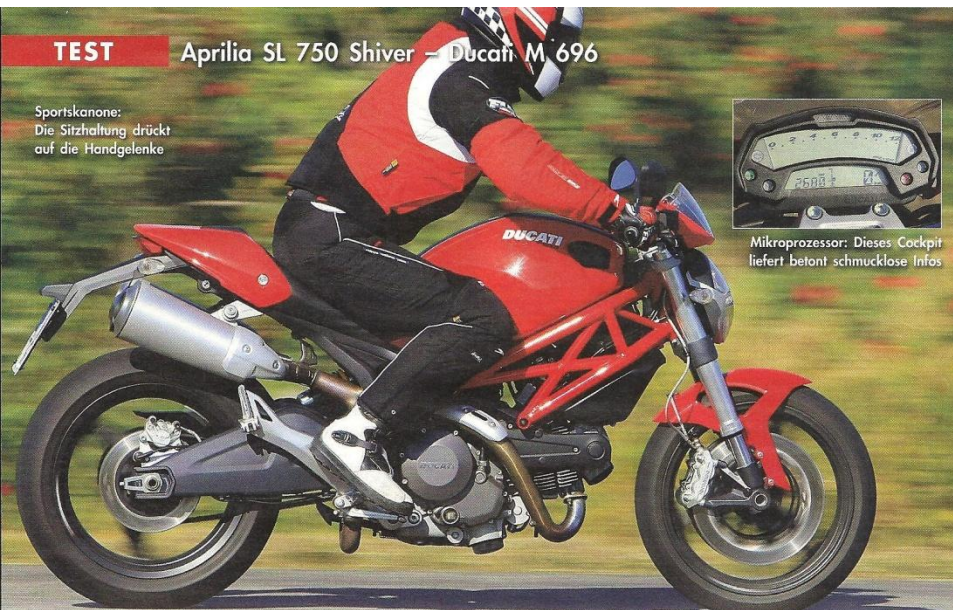
Kurz-Check

	APRILIA	DUCATI	
Motor	■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ □	<p>NEWS-Testchef Wulf Weis</p>
Fahrleistungen	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	
Verbrauch	■ ■ ■ □ □	■ ■ ■ ■ □	
Fahrwerk	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	
Bremsen	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	
Komfort	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	
Verarbeitung	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	
Ausstattung	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	
Preis	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	
Fun-Faktor	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	

Ducati hat die Monster-Familie mit dem neuen Designkonzept zukunftsicher gemacht. Weitere Vertreter der neuen Linie werden folgen. Dass man bei soviel Tradition aber auch ein paar Hypothesen aus der Vergangenheit mitschleppt, ist identitätsstiftend und durchaus gewollt. Aprilia musste dagegen einen völlig neuen Designentwurf aus dem Hut zaubern, was immer ein Risiko darstellt. Dafür hatten die Techniker alle Freiheiten. Und haben sie auch sehr gut genutzt.

TEST Aprilia SL 750 Shiver – Ducati M 696

Sportkanone:
Die Sitzhaltung drückt
auf die Handgelenke



Mikroprozessor: Dieses Cockpit liefert betont schmucklose Infos

Im Ergebnis lenkt die Monster zunächst willig ein, um bei mehr Schräglage quasi von selbst weiter in die Kurve zu fallen. Daran kann man sich durchaus gewöhnen, aber ein neutrales Lenkverhalten funktioniert anders. Die Aprilia Shiver legt da trotz breiter 180er-Pelle hinten mehr Präzision an den Tag. Gut, ihr deutlich höheres Gewicht verlangt nach entsprechendem Einsatz am Lenker, was aber nur Fliegengewichtlern Probleme bereiten kann. Beide Maschinen verfügen über gut abgestimmte Federelemente, die eher einen Hauch zu straff als einen Hauch zu komfortabel sind. Ähnlicher Gleichstand auch bei den Bremsen: Dicke Vierkolbensättel beißen

energisch in 320er-Doppelscheiben – besser geht's nicht. Nur ABS mag man sich noch wünschen. Das kommt vielleicht nächstes Jahr. Was die allgemeine Ausstattung angeht, liegt die Shiver in Führung. Das erheblich großzügigere Cockpit, der schmucke konifizierte Alu-Lenker oder die aufwändig gepolsterte Sitzbank lassen Freude aufkommen. Daneben sieht man der Monster schon an, dass sie als preiswerte Einstiegsvariante der Baureihe herhalten soll. Ein besonders ernüchterndes Detail: Zum Kaltstart der 696 muss auch im Jahre 2008 wieder zum Choke-

hebel gegriffen werden. Ein Bauteil, das die meisten Kunden schon aus dem Gedächtnis gestrichen hatten. Zwar sorgt der kleine Hebel an der linken Armatur nur für eine Anhebung des Standgases, aber zeitgemäß wäre eine elektronische Leerlaufregelung mit Schrittmotor. Und gerade auf der Mikrochip-Front hat Aprilia richtig viel zu bieten. Drei Drive-Modi für Tour, Sport und Regen etwa. Oder einen ausgefuchsten Bordcomputer mit vielen Funktionen. Wobei die Verbrauchsanzeige eher ungenau funktioniert. Doch verlieren wir uns nicht in

Kleinigkeiten. Zentraler Punkt aller Kaufentscheidungen wird die Statur des Interessenten sein. Große Leute haben es auf der Shiver besser, kleiner gewachsene Persönlichkeiten werden eher mit der Monster 696 liebäugeln. Und Mittelgroße haben die Wahl? Als Sieger dieses Tests geht nämlich schon die Aprilia SL 750 Shiver über die Ziellinie. Sie bietet zum fast gleichen Preis einfach die modernere Technik, ist besser ausgestattet und bringt mehr Leistung an den Start. Nur: Warum verbraucht der nagelneue Hightech-Motor aus Noale mehr Sprit als der luftgekühlte Bolgoneser Traditions-Twin? **Wulf Weis**



Kräftige Beißer: Die Brembo-Sättel der Duc funktionieren erstklassig



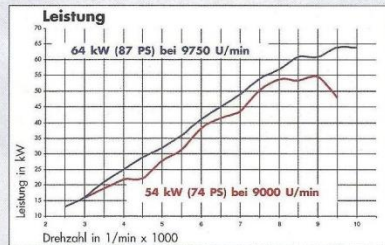
Preiswert: Einfaches Monofederbein an dicker Monster-Schwinge

Aprilia SL 750 Shiver



Hightech im Designerdress: Aprilia schmückt moderne Technik mit einem schön gezeichneten Kleid

Motor, Kraftübertragung: Bauart: Zweizylinder-Viertakt-V Hubraum: 750 cm ³ Bohrung x Hub: 92,0 x 56,4 mm Ventile pro Zylinder: 4 Gemischaufbereitung: Einspritzanlage Leistung: 70 kW (95 PS) bei 9000 min ⁻¹ max. Drehmoment: 79 Nm bei 7250 min ⁻¹ Abgasreinigung: 6-Kat / Euro-III Kraftstoff: Super Flüssigkeitskühlung, Elektrosterter, 6-Gang-Getriebe, Kette	Füllmengen, Preis: Tankinhalt: 15 l Preis zzgl. Nk.: 7999 Euro *Herstellereingaben	MOTORRAD NEWS-Messwerte Gewicht fahrfertig vollgetankt: 215 kg max. Zuladung: 185 kg	Verbrauch: 5,9 l/100 km Reichweite: 254 km
Fahrrahmen, Rahmen, Bremsensatz: Rahmen: Gitterrohrrahmen aus Stahl / Alu Nachlauf: 109 mm Lenkkopfwinkel: 24,8° Radstand: 1440 mm Federung vorne: Telegabel, 120 mm Federweg Federung hinten: Aluminium-Schwinge mit Zentralfederbein, 130 mm Federweg Bereifung vorne: 120/70 ZR 17 Bereifung hinten: 180/55 ZR 17 Bremsen vorne: 320-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln Bremsen hinten: 245-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmstiel	Motor, Kraftübertragung: Bauart: Zweizylinder-Viertakt-V Hubraum: 696 cm ³ Bohrung x Hub: 88,0 x 57,2 mm Ventile pro Zylinder: 2 Gemischaufbereitung: Einspritzanlage Leistung: 55 kW (75 PS) bei 9000 min ⁻¹ max. Drehmoment: 69 Nm bei 7750 min ⁻¹ Abgasreinigung: 6-Kat / Euro-III Kraftstoff: Super Flüssigkeitskühlung, Elektrosterter, 6-Gang-Getriebe, Kette	MOTORRAD NEWS-Messwerte Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 204 kg max. Zuladung: 204 kg	Verbrauch: 4,9 l/100 km Reichweite: 306 km
Vmax/Tacho (km/h): 215 / 224 Beschleunigung: 0 – 100 km/h: 4,4 sek 0 – 140 km/h: 7,6 sek 0 – 180 km/h: 14,2 sek 400 m bei stehendem Start: 12,8 sek Durchzug im 6. Gang: 60 – 100 km/h: 4,9 sek 100 – 140 km/h: 5,7 sek 140 – 180 km/h: 8,3 sek	Füllmengen, Preis: Tankinhalt: 15 l Preis zzgl. Nk.: 7999 Euro *Herstellereingaben	MOTORRAD NEWS-Messwerte Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 175 kg max. Zuladung: 204 kg	Verbrauch: 4,9 l/100 km Reichweite: 306 km
Vmax/Tacho (km/h): 201 / 219 Beschleunigung: 0 – 100 km/h: 4,6 sek 0 – 140 km/h: 8,0 sek 0 – 180 km/h: 18,1 sek 400 m bei stehendem Start: 13,0 sek Durchzug im 6. Gang: 60 – 100 km/h: 5,7 sek 100 – 140 km/h: 7,1 sek 140 – 180 km/h: 10,4 sek	Rahmen, Rahmen, Bremsensatz: Rahmen: Gitterrohrrahmen aus Stahl / Alu Nachlauf: 96 mm Lenkkopfwinkel: 24,0° Radstand: 1452 mm Federung vorne: Telegabel, 120 mm Federweg Federung hinten: Aluminium-Schwinge mit Zentralfederbein, 148 mm Federweg Bereifung vorne: 120/60 ZR 17 Bereifung hinten: 160/60 ZR 17 Bremsen vorne: 320-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln Bremsen hinten: 245-mm-Scheibe mit Zweikolben-Festsattel	MOTORRAD NEWS-Messwerte Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 175 kg max. Zuladung: 204 kg	Verbrauch: 4,9 l/100 km Reichweite: 306 km



Von der Rolle: Auf dem Prüfstand schmilzt das Aprilia-Leistungsplus deutlich zusammen

Ducati Monster 696



Evolutionenlehre: Nach 15 Jahren hat Ducati das Monster-Rezept in homöopathischen Dosen verändert

Motor, Kraftübertragung: Bauart: Zweizylinder-Viertakt-V Hubraum: 696 cm ³ Bohrung x Hub: 88,0 x 57,2 mm Ventile pro Zylinder: 2 Gemischaufbereitung: Einspritzanlage Leistung: 55 kW (75 PS) bei 9000 min ⁻¹ max. Drehmoment: 69 Nm bei 7750 min ⁻¹ Abgasreinigung: 6-Kat / Euro-III Kraftstoff: Super Flüssigkeitskühlung, Elektrosterter, 6-Gang-Getriebe, Kette	Füllmengen, Preis: Tankinhalt: 15 l Preis zzgl. Nk.: 7999 Euro *Herstellereingaben	MOTORRAD NEWS-Messwerte Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 175 kg max. Zuladung: 204 kg	Verbrauch: 4,9 l/100 km Reichweite: 306 km
Fahrrahmen, Rahmen, Bremsensatz: Rahmen: Gitterrohrrahmen aus Stahl / Alu Nachlauf: 96 mm Lenkkopfwinkel: 24,0° Radstand: 1452 mm Federung vorne: Telegabel, 120 mm Federweg Federung hinten: Aluminium-Schwinge mit Zentralfederbein, 148 mm Federweg Bereifung vorne: 120/60 ZR 17 Bereifung hinten: 160/60 ZR 17 Bremsen vorne: 320-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln Bremsen hinten: 245-mm-Scheibe mit Zweikolben-Festsattel	MOTORRAD NEWS-Messwerte Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 175 kg max. Zuladung: 204 kg	Verbrauch: 4,9 l/100 km Reichweite: 306 km	Verbrauch: 4,9 l/100 km Reichweite: 306 km
Vmax/Tacho (km/h): 201 / 219 Beschleunigung: 0 – 100 km/h: 4,6 sek 0 – 140 km/h: 8,0 sek 0 – 180 km/h: 18,1 sek 400 m bei stehendem Start: 13,0 sek Durchzug im 6. Gang: 60 – 100 km/h: 5,7 sek 100 – 140 km/h: 7,1 sek 140 – 180 km/h: 10,4 sek	MOTORRAD NEWS-Messwerte Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 175 kg max. Zuladung: 204 kg	Verbrauch: 4,9 l/100 km Reichweite: 306 km	Verbrauch: 4,9 l/100 km Reichweite: 306 km



Kopf an Kopf: Beim maximalen Drehmoment kann sich die Shiver nicht sichtbar absetzen