

Volle Beladung, die Bremsen packen kraftvoll zu, die Gabel arbeitet am Anschlag, aber: Das Hinterrad bleibt unten



Stopp extrem

Sogenannte IMUs (Inertial Measurement Unit) erfassen bei allen drei Motorrädern während der Fahrt die Beschleunigungswerte entlang der Längs-, Quer- und Hochachse und füttern mit diesen Daten unter anderem das ABS. Bremsen also alle gleich? Mitnichten.

Antiblockiersysteme gehören schon längst zur Pflichtausstattung. Bei allen Testkandidaten werden bei einer Verzögerung im ABS-Regelbereich nicht nur die Geschwindigkeiten von Vorder- und Hinterrad permanent miteinander abgeglichen, um bei Bedarf einen Regelvorgang einzuleiten, sondern eine IMU erfasst auch die Beschleunigungswerte entlang der Hoch-, Quer- und Längsachse. Der Vorteil? Das ABS kann jetzt noch genauer abgestimmt werden, regelt im Idealfall immer erst kurz vorm Blo-

ckieren der Reifen oder vorm Abheben des Hecks. Im Umkehrschluss bedeutet das aber auch, dass neben der Hardware die Elektronik und deren Applikation ans Motorrad immer mehr an Bedeutung gewinnt. Was nützt etwa die beste Radialpumpe samt fetter Brems-scheiben, wenn das ABS kürzeste Anhaltewege gar nicht erlaubt, weit vor der physikalischen Grenze die maximale Bremsleistung kappt. Um zu schauen, wie sich die Power-Tourer in diesem Fall verhalten, wurde jedes Modell (KTM/BMW im

Street/Road-Mode) fünfmal nacheinander aus Tempo 100 km/h mit Sozius und solo auf einer Geraden mit einem neunprozentigen Gefälle verzögert. Durch die mehrmalige Wiederholung wurde getestet, ob die Bremsanlagen zu Fading neigen. Die Angaben unten geben den Mittelwert der Bremsversuche wieder. Interessant dabei: Trotz bester Komponenten landet die KTM nur auf dem letzten Platz, weil ihr ABS zu defensiv ausgelegt ist. Deutlich besser schneiden die Kawasaki und die BMW ab.

► Bremsmessung aus 100 km/h, bergab (9%) mit Sozius

Modell	Beschleunigungswert	Stoppweg	Restgeschwindigkeit
KTM	6,9 m/s ²	55,9 m	36,6 km/h
Kawasaki	7,8 m/s ²	49,5 m	14,9 km/h
BMW	8,0 m/s ²	48,4 m	

Die Werte der BMW beeindrucken. Das gilt beim Betrachten wie fürs aktive Erlebnis als Sozius. Ultra-stabil tastet sich die S 1000 XR mit schnellen Regelvorgängen am möglichen Verzögerungslimit entlang,

steht nach 48,4 Metern. Knapp dahinter landet die Kawasaki. Die KTM verschenkt zu viel Weg, fast acht Meter mehr bedeuten eben auch eine Restgeschwindigkeit von 36,6 km/h, wenn die BMW bereits steht.

► Bremsmessung aus 100 km/h, bergab (9%) solo

Modell	Beschleunigungswert	Stoppweg	Restgeschwindigkeit
KTM	8,1 m/s ²	47,7 m	31,8 km/h
Kawasaki	8,7 m/s ²	44,6 m	19,7 km/h
BMW	9,0 m/s ²	42,9 m	

Jetzt lasten über 100 Kilogramm weniger auf den Motorrädern, entsprechend kürzer fallen auch die Bremswege aus. An der Reihenfolge ändert sich aber nichts. Interessant dabei: Die KTM erzielt bei der

Solo-Bremsmessung nur einen leicht besseren Wert als die BMW beim Extrem-Stopp mit Sozius. Das untermauert abermals: Hier ginge mehr, die Abstimmung des ABS fällt zu defensiv aus.

Vergleichstest Power-Tourer

Murren, selbst im sechsten Gang. Das schafft Raum für die Konzentration auf die Landschaft, verstärkt den Tourengenuß. Fahrer und Beifahrer müssen sich beim Entdecken neuer Landstriche allerdings mit dem knappsten Platzangebot zufriedengeben. Es zwackt zwar nirgends, im Vergleich gibt es bei der Z 1000 SX aber die kompaktesten Sitzgelegenheiten. Und auch hinter der dreifach verstellbaren Scheibe geht's luftiger zu als beim BMW-Pendant. Dafür lässt sich der Hebel der Kupplung in der Griffweite anpassen. Die Kupplung punktet zudem mit niedrigen Bedienkräften. Beim Getriebe sieht's anders aus: Gangwechsel erfordern etwas Nachdruck, die einzelnen Zahnräder finden stellenweise nur ruppig zueinander. Die Zubehörfächer verdienen dagegen ein Lob, fassen locker einen Integralhelm.

Fehlt noch die KTM. Die gibt sich in Sachen Sitzkomfort etwas zwiespältig. Wie von der nackten Super Duke gewohnt, fallen Platzangebot und Kniewinkel üppig aus. Allerdings stört bei Langen die harte Kante am im Vergleich zum Genspender um fünf auf 23 Liter vergrößerten Tank, die sich bis zu den integrierten Blinkern samt Kurvenlicht nach vorn durchzieht. Unter 190 Zentimeter Länge tritt das Problem aber nicht auf. Was dagegen allen Mitfahrern missfällt, ist der nicht an der Seite, sondern am Heck platzierte Haltegriff. Dauerhaft ohne Verrenkung die Fahrt zu genießen fällt schwer. Schade, denn weil die Koffer im vorderen Bereich extra Aussparungen für die Soziusbeine besitzen, reist es sich auf der KTM eigentlich gut mit. Indes, einen Integralhelm nehmen die Hartschalen-Gepäckschlucker nicht auf.

Und noch etwas trübt die Touring-Atmosphäre: der Motor. Unter 3500/min im sechsten Gang verzichtet er auf geschmeidigen Rundlauf. Wer das missachtet, den erinnert er per peitschender Kette und Kennzeichen-Geklapper dran. In den unteren Gängen agiert der V2 auch bei tieferen Drehzahlen geschliffener. Gangwechsel im hart zu schaltenden Getriebe gelingen wegen des Schaltautomaten (kein Blipper) von unten nach oben angenehm. Aber, so viel sei schon verraten, die große Stunde der 1290er Super Duke GT kommt noch.

Nämlich jetzt! Widmen wir uns dem Thema Sport. Kaum ist das kleine Wort ausgesprochen, zementiert die Super Duke mit Vehemenz, warum sie hier die Krone anstrebt. Mit kaum zu fassendem Nachdruck schiebt sie nach Überschreiten der 4000er-Marke auf dem Drehzahlmesser in allen Gängen voran, lässt das Vorderrad wie von selbst ein ums andere Mal leicht werden. Touring ade, willkommen in der Welt der Sport-Performance. Dass der