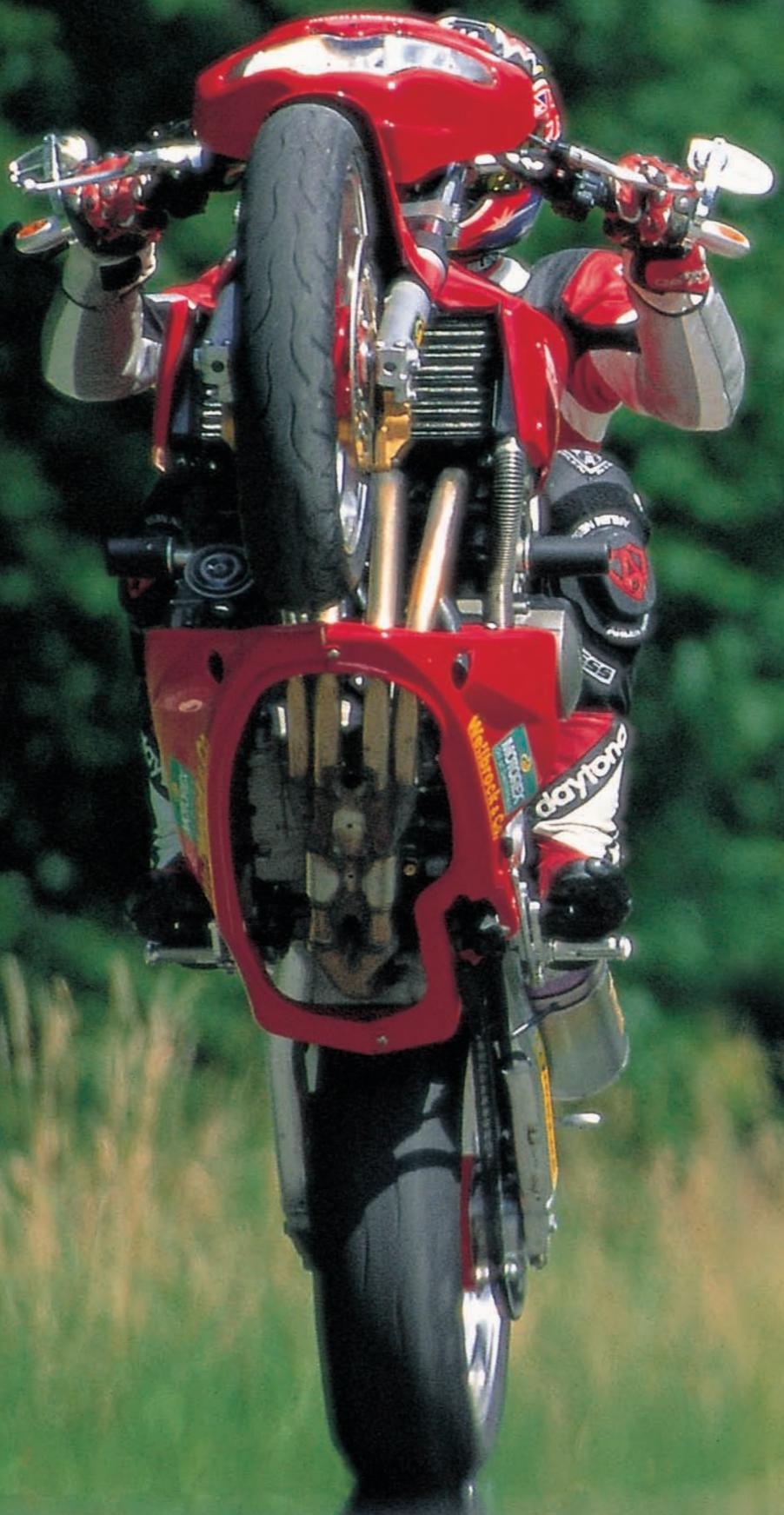


**CONTEST**

**JEDEM DAS SEINE**



## GETUNTE NAKED BIKES

Motorräder aus der Kiste sind ja schön und gut – nur nicht individuell. Kawamotor aus München, Yamaha Klein aus Dillingen und Honda Wellbrock aus Lilienthal zeigen jeweils an Kawasaki Z 1000, Yamaha FZS 1000 Fazer und Honda Hornet 900 ihr Können.

Text: Robert Glück; Fotos: Jacek Bilski





**Spaßmacher beim Spaß machen: Mit der Klein-Fazer wheelt sogar das Steh-auf-Männchen, während die Wellbrock-Hornet sich mehr als willig ums Eck biegen lässt. Extrem ansprechend das Fazer-Heck, eine Kombination aus R1-Diodenrücklicht und Eigenbauhöcker (links). Extrem dominant die Yoshimura-Brüllrohre an der Honda.**

► Wenn drei dasselbe tun, kommt noch lange nicht das Gleiche dabei heraus. Oder war es anders herum? Ist auch egal, denn unsere drei Testaspiranten haben nur eines im Sinn: anders zu sein als ihre Verwandtschaft aus dem Serien-Topf. Raus aus dem grauen Alltag, hinein ins bunte Leben!

Allen voran die Wellbrock-Hornet 900, die mit wahrlich knallroter Lackierung und zahlreichen Anbauteilen ihre Lebenslust herauschreit. Dezenter, aber detailreicher um Auf-

merksamkeit heischend, die Klein-Fazer FZS 1000. Ein schwarzes Kleid, silberne Räder und Unmengen an feinsten Teilen aus der weiten Welt der Yamaha-Goodies verpassen ihr ein ganz edles Auftreten. Völlig anders dagegen die von Kawamotor aufgebaute Z 1000. Sie begnügt sich fast mit ihrer ohnehin schon sehr auffälligen Serien-Optik, auf den ersten Blick fällt nur das Fehlen der gewaltigen Vier-in-vier-Auspuffanlage auf. Sie setzt mehr auf innere Werte statt auf schillernde Applikationen.

Eine gemeinsame Ausfahrt der drei Musketiere gleicht einer Prozession des Bösen. Rollen sie an eine rote Ampel heran, ziehen junge Mütter ihre Kinder verschreckt näher an sich, damit die Kleinen nicht mit angstgeweiteten Augen davonlaufen. Zu böse der Blick der schwarzen Fazer, zu infernalisch das Gebrüll der Racing-Tüten an Kawasaki und Honda. Vor allem dann, wenn mit vollen Segeln und erhobenem Vorderrad die Show- und Sprintwerter ausgefahrt werden. Nur gut, dass unsere



**Fährt gut, bremst gut: Stoppie-Maschine Z 1000 in Aktion! Im Banditen-Look das Kawa-Heck – Besonderheit der Eigenbau-Kennzeichenhalter von Kawamotor.**

grün-weißen Freunde nicht überall gleichzeitig sein können...

Also am besten per Autobahn raus aufs Land, wo der exorbitante Lärm zwar immer noch nervt, aber wenigstens von weniger Leuten wahrgenommen wird. Auf der Bahn spielt die Fazer die erste Geige. Ordentlich übersetzt, brennt sie Honda und Kawa daher, die kurz übersetzt bei vergleichsweise harmlosen 220 km/h beziehungsweise 225 km/h vom Begrenzer eingebremst werden. Auf der Yama-

ha kann das Plus an Geschwindigkeit auch voll umgesetzt werden, da sie bei Topspeed nur zu geringen Pendelbewegungen neigt, während die beiden anderen schon mit stärkeren Unruhen um die Längsachse zu kämpfen haben. Die windgebeutelten Piloten bringen über die breiten Lenker zu viel Unruhe ins Chassis.

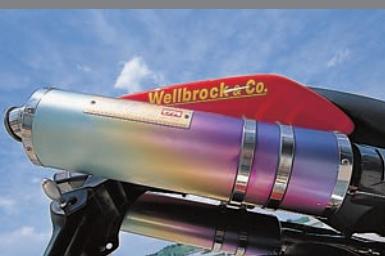
Da Naked Bikes und volles Rohr auf der Autobahn ohnehin nicht gut zueinander passen, geht's schon bei nächster Gelegenheit die Ausfahrt runter, Richtung Kurvenrevier, im Visier

eine ehemalige Bergrennstrecke am Rande der Schwäbischen Alb.

Doch vor dem großen Halali macht das Hornet-Triebwerk mit einer unangenehmen Eigenschaft auf sich aufmerksam. Zwischen 4000 und 4500 Touren im hohen Gang, also beim geräuscharmen Durchfahren von Dörfern, gähnt ein Leistungsloch. Die Hornet röhrt vor sich hin wie ein zu schnell aufgerissener Motor mit Flachschiebervergasern. Dieses Fehlverhalten führt auch zu den schlechtesten Durch-



## *Tuning ist eine Frage des individuellen*



**Richtig aufgedonnert, die Wellbrock-Honda. Aggressive Lampenmaske, breiter Superbike-Lenker, monumentale Titan-Endschalldämpfer, Bugkiel, Kühlerverkleidung sowie polierte und lackierte Felgen machen sie zu einer sehr besonderen Hornet 900.**

zugswerten des Vergleichs. Äußerst schade, denn der aufwendig überarbeitete und auf 125 PS erstarkte Motor macht ansonsten viel Spaß. Klar ist aber, dass diesem Leistungseinbruch mit einer besseren Abstimmung des Power Commanders begegnet werden muss, um ungetrübten Fahrspaß zu liefern.

Während die Honda mit wenig Drehzahl durchs schwäbische Idyll der Dörflichkeit getragen werden muss, genießt der Fazer-Fahrer die geräuscharme Köstlichkeit seines BOS-ABE-Topfes. Mit reinem Gewissen kann er die 140 PS der Yamaha abrufbereit halten, muss kurz vor dem Ortsende nicht erst die Gänge sortieren, sondern darf gleich voll aufziehen. Dieses Vergnügen bleibt dem Z 1000-Piloten ebenso verwehrt, da auch er wegen der Racing-Anlage im hohen Gang und mit Dreh-

zahlen kurz vor Standgas-Niveau auf innerörtliche Schleichfahrt gehen muss. Hier indessen ist es nicht weiter schlimm, denn die Schaltbox der Kawa lässt sich gut und präzise bedienen, so dass der Steptanz durch die Gänge zum leichten Spiel wird.

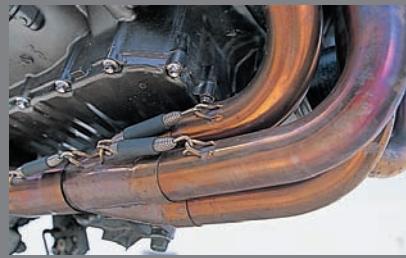
Endlich liegt die letzte Ortschaft hinter dem Pulk der unheiligen Dreifaltigkeit zurück – freie Fahrt ist angesagt. Der endzeitmäßige Grip der bei allen Testkandidaten montierten Dunlop D 208 GP-Gummis bietet die gewünschte Sicherheit für harte Attacken und hohe Kurvengeschwindigkeiten. Die Power-Nakeds schießen die Bergrennstrecke hinauf. Allen voran die Z 1000, deren Motor zwar zwischen 6000 und 8000/min hart vibriert, dank der kurzen Übersetzung und der Überarbeitung des Zylinderkopfes sowie der Einspritzanlage aber oben

heraus exorbitant dreht. Mit leichtem Vorderrad geht es aus der ersten Kehre heraus, im Dritten um einen schnellen Rechtsbogen. Sehr präzise und handlich, hier macht sich der breite LSL-Lenker bezahlt. In einer mittelschnellen Ecke wird der erste Balken auf den Asphalt radiert. Unglaublich, wie satt diese Z 1000 mit dem Serien-Fahrwerk liegt, wie zielgenau sie der Linie des Piloten folgt. Kombiniert mit der fahraktiven, kompakten Sitzposition ein echter Traum für die Landstraßenhatz.

Dicht folgt die Klein-Fazer bergauf. Sie muss jedoch insgesamt etwas runder, weicher gefahren werden. Wegen ihrer höheren Masse und der zu soften Gabel – die Holme wurden zwecks besserem Ansprechverhalten titanitrit beschichtet – rollt sie etwas behäbiger aus der Mittellage als Kawa und Honda. Das



## Geschmacks – für jeden ist etwas dabei



**Dominik Klein baute die Fazer mit Liebe zum Detail auf. Gilles-Rasten, Magura-Radialpumpe oder Hyper-Pro-Lenkungsdämpfer sind auch dabei.**

ändert allerdings nichts am Schub der Yamaha. Mit mächtig Zug an der Kette katapultiert sie Mann und Maus aus den Ecken, stürmt die immer kürzer werdenden Geraden hinauf. Und wäre da nicht die auf Block gehende Gabel, so könnte sie in der Bremszone ihre Testgegner locker plätzen, denn die Kombination aus Magura-Radialpumpe, TZ 250-Bremsscheiben und R1-Sätteln funktioniert traumhaft.

Wer glaubt, auf die quirige Hornet lange warten zu müssen, der täuscht sich. Ab 4500/min dreht sie sauber und kräftig, wenn auch für eine Honda ungewohnt rau hoch. Mit dem breiten Lenker zirkelt sie noch etwas handlicher um enge Kehren und liegt in schnellen Bögen noch satter als die Kawasaki. Dem wirklich perfekt arbeitenden Wilbers-Federbein können große Reserven attestiert werden,

während der im gleichen Hause überarbeiteten Gabel etwas mehr Druckstufendämpfung zu spendieren wäre. Die saubere Linie in Schräglage wird nur ab und an durch die harten Lastwechsel der Einspritzanlage gestört, der breite Lenker der Hornet überträgt aber die nötige Korrektur spontan und direkt.

Am Ende der Steige lockt ein Parkplatz zum Pausieren. Zeit, die drei getunten Motorräder einmal genauer unter die Lupe zu nehmen. An der von Kawamotor (Tel.: 089/302080) aufgebauten Z 1000 entdeckt der Betrachter nicht viel Besonderes: Eine von Jam Parts gelieferte Akrapovic-4-1-Anlage, Stahlflex-Leitungen, ein LSL-Lenker und der selbst hergestellte Kennzeichenhalter sind alles, was ins Auge springt. Die nur 2300 Euro teuren Leistungsmaßnahmen (inkl. Auspuffanlage)

verbergen sich im Inneren des Vierzylinders und äußern sich erst, wenn am Gashahn gezogen wird. Ein prächtiger Wolf im Schafspelz ist da entstanden.

Komplett anders die Wellbrock-Hornet (Tel.: 04298/3254). An ihr schimmern Yoshimura-Zero-Endtöpfe, Sturzpads und Rastenanlage aus gleichem Hause sorgen für die Show. Etwas dezenter die fette BKG-Gabelbrücke, das Wilbers-Federbein oder der breite Kellermann-Lenker inklusive Blinker. Unübersehbar dagegen die lackierte Lampenmaske und Kühlerverkleidungen sowie der Bugspoiler. Plastic is beautiful, sozusagen.

Ein echter Hingucker ist die Klein-Fazer 1000 (Tel.: 06831/73140). Neben den schmucken PVM-Schmiederädern fällt sofort das Eigenbauheck mit integriertem Diodenrücklicht der

R1 auf. Die selbst gefrästen Gabelbrücken, auf denen der LSL-Lenker direkt verschraubt ist, sprechen genau so gefällig an wie die Gilles-Rastenanlage. Details wie die nachträglich beschichteten Gabelstandrohre oder der Einsatz einer Hinterradbremse aus der legendären OW 01 sowie die polierte Schwinge runden den gelungenen optischen Auftritt ab.

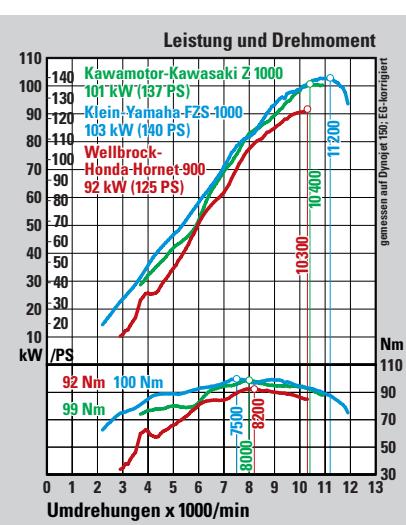


**Spielt Kinder,  
spielt! Ob  
alleine oder  
zusammen,  
ausgelassen  
herumtollen  
können sie  
alle drei.**



DATEN	WELLBROCK-HONDA HORNET 900	KAWAMOTOR-KAWASAKI Z 1000	KLEIN-YAMAHA FZS 1000 FAZER
<b>MOTOR</b>			
Bauart/Zylinderzahl	Viertakt-Reihe/4	Viertakt-Reihe/4	Viertakt-Reihe/4
Leistung, Werksangabe	80 kW (109 PS)	93 kW (127 PS)	105 kW (143 PS)
Drehmoment, Werksangabe	bei 9000/min	bei 10000/min	bei 10000/min
Bohrung/Hub	92 Nm	96 Nm	106 Nm
Hubraum	71,0/58,0 mm	77,2/50,9 mm	74,0/58,0 mm
Verdichtung	919 cm <sup>3</sup>	953 cm <sup>3</sup>	998 cm <sup>3</sup>
Ventile pro Zylinder	11,0 : 1	11,2 : 1	12,0 : 1
Abgasreinigung	4	4	5
	–	–	–
<b>GEMISCHBILDUNG</b>			
Bauart	Zünd-/Einspritzanlage	Zünd-/Einspritzanlage	Gleichdruckvergaser
Ø Drosselklappe	36 mm	38 mm	37 mm
<b>KRAFTÜBERTRAGUNG</b>			
Kupplung/Betätigung	Mehrscheiben-Ölbad/mechanisch	Mehrscheiben-Ölbad/mechanisch	Mehrscheiben-Ölbad/hydraulisch
sekundär-Übersetzung	Kette/16 zu 41	Kette/16 zu 42	Kette/16 zu 45
km/h pro Gang	98/136/170/	106/141/176/	118/161/197/
bei Höchstdrehzahl	198/221/240	205/228/250	222/246/264
<b>FAHRWERK</b>			
Rahmenbauart	Stahl-Zentralrohrrahmen	Stahlrohr-Brückenrahmen	Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen
Lenkkopfwinkel	65 Grad	66 Grad	64 Grad
Nachlauf	99 mm	101 mm	104 mm
Radstand	1460 mm	1420 mm	1460 mm
Ø Gabelinnenrohr	43 mm	41 mm	43 mm
Federweg v/h.	120/130 mm	120/138 mm	140/135 mm
Einstellbar vorn*	N/–/–	–/V/–Z	N/V/D/Z
Einstellbar hinten*	N/V/D/Z	–/V/–Z	–/V/D/Z
<b>RÄDER UND BREMSEN</b>			
Räder	Leichtmetall-Gussräder	Leichtmetall-Gussräder	Leichtmetall-Schmiederräder
Felgengröße v/h.	3,50 x 17"/5,50 x 17"	3,50 x 17"/6,00 x 17"	3,50 x 17"/5,75 x 17"
Seriesbereifung	Dunlop D 208 GP	Dunlop D 208 GP	Dunlop D 208 GP
Größe vorn	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17	120/70 ZR 17
Größe hinten	180/55 ZR 17	190/50 ZR 17	180/55 ZR 17
Bremse vorn	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsättel	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsättel	Doppelscheibe, Vierkolben-Festsättel
Bremse hinten	Einzelscheibe, Einkolben-Schwimmsattel	Einzelscheibe, Einkolben-Schwimmsattel	Einzelscheibe, Zweikolben-Festsattel
Ø Scheibe v/h.	296/240 mm	300/220 mm	300/220 mm
<b>ABMESSUNGEN</b>			
Länge/Breite/Höhe	2010/855/1250 mm	2040/760/1250 mm	2160/860/1210 mm
Sitz-/Lenkerhöhe	815/1040 mm	805/995 mm	835/1050 mm
Lenkerbreite	720 mm	685 mm	720 mm
Ergonomie** BL/BR/RL	640/450/905 mm	570/455/850 mm	635/460/895 mm
<b>GEWICHTE/FÜLLMENGEN</b>			
Fahrerfert, vollgetankt	213 kg	223,5 kg	224,5 kg
Radlast vorn/hinten	49,9/50,1 %	49,6/50,4 %	50,2/49,8 %
Zuladung	193 kg	177,5 kg	195,5 kg
Tankinhalt/Reserve	19/3 Liter Super	18/3 Liter Normal	21/– Liter Super Plus
<b>MESSWERTE</b>			
Max. Hinterradleistung im letzten Gang	85 kW (116 PS)	93 kW (127 PS)	94 kW (128 PS)
Höchstgeschwindigkeit***	bei 224 km/h	bei 227 km/h	bei 240 km/h
Beschleunigung	220 km/h	225 km/h	250 km/h
0 auf 50 km/h	1,3 s	1,6 s	1,4 s
0 auf 100 km/h	3,1 s	3,1 s	3,1 s
0 auf 150 km/h	5,7 s	5,6 s	5,3 s
0 auf 200 km/h	11,0 s	9,9 s	9,5 s
Durchzug im letzten Gang			
50 auf 100 km/h	9,5 s	5,2 s	4,5 s
100 auf 150 km/h	6,5 s	5,4 s	4,4 s
Testverbrauch	8,1 Liter/100 km	7,5 Liter/100 km	7,9 Liter/100 km
Theoretische Reichweite	235 km	240 km	266 km
<b>TESTMASCHINENPREIS</b>			
	17960 Euro	12290 Euro	14000 Euro
<b>GRUNDPREIS</b> (inkl. Nebenkosten)			
	9090 Euro	9990 Euro	9995 Euro

\*Einstellbar: N: Niveau, V: Vorspannung, D: Druckstufe, Z: Zugstufe; \*\*Ergonomie (gemessen parallel zum Motorrad bezüglich eines Punktes auf der Sitzbank 10 Zentimeter hinter der Tankkante); BL: Distanz Sitzbank-Lenker, BR: Distanz Sitzbank-Fußraste, RL: Distanz Fußraste-Lenker; \*\*\*Werksangabe



**Die Kurven der nackten Gewalt sind eindrucks- voll, aber nicht alle makellos. Während die Z 1000 starke 137 PS in einer schönen Kurve auf die Rolle drückt, kämpft die Hornet mit einem spürbaren Drehmoment- und Leistungsloch zwischen 4000 und 4500/min. Die 140 PS der Fazer dagegen überzeugen, da das unbehandelte Triebwerk nur 126 PS drückt.**