MÄNNER-BIKE: ZAETA DT530!

WIEDERGEBURT: XJR1300/RACER

FASTBIKE.de

FastBike

MAGAZIN FÜR TECHNIK · STRASSE · SPORT
JUNI - AUGUST 2015 4,90 €

TRACKBIKE
BMW S1000R

DREI MAL POWER:

POWER-FRAUEN
SPEEDLADIES-CUP

POWER-NAKED
APRILIA TUONO V4 1100

POWER-CUP & CO.
DIE NEUEN MICHELINS

SCHÖNE NEUE SUPERBIKE-WELT!

R1+S 1000 RR IM TRACKTEST

REPORT
ISLE OF MAN TT: PREVIEW 2015

+ PLUS +
EINZELTEST UND TECHNIK DER NEUEN R1

DIE 24 STUNDEN VON LE MANS

DIE BACKSTAGE-STORY

WENN ZWEI SICH STREITEN, FREUT SICH DIE DRITTE?
FAHRBERICHT APRILIA RSV4 RF

RACING-SZENE
- **Hollands Wunderknabe:** Michael van der Mark
- **Österreichs Underdog:** Der schreckliche Gangolf

TECHNIK
- **Fahrwerksgeometrie:** Eine Software, die schneller macht
- **Kauftipps:** Die richtigen Trackday-Basics

REPORT
- **1000 km Hockenheim:** Fifty Shades Of Grey
- **Moto2-Insiderstory:** Crewchief Michael Ferger

4 197545 904903 02
0215 E/GR € 6,30 CHF 9,30 € 4,90

ALIEN VS. PREDATOR

Text Ralf Steinert
Bilder Buenos Dias, Ralf Steinert

Zwei Fahrer, zwei Superbikes, zwei Tage – wir haben die neue Yamaha R1 der aktuellen BMW S 1000 RR gegenübergestellt.

Gerade als ich in Richtung Boxenmauer schlendere und mich bei Michael Ferger und unserem Prakti Jo nach dem Stand der Dinge erkundigen will, kommt Mike Fiedler von der Boxenausfahrt mit sorgenvoller Miene auf mich zu. „Einer von FASTBIKE ist gestürzt, das haben die Streckenposten gerade im Funk durchgegeben", sagt er. Ich blicke zu Michael hinüber, der lautlos mit dem Mund „Roland fehlt" formt. Auf der Yamaha. Genau in diesem Moment schwebt der RTH über das Hockenheimer Fahrerlager, und mir wird schwindelig. Es ist nämlich exakt der gleiche Helikopter, der zwei Tage zuvor unseren Dirk Schnieders ins BG Krankenhaus von Ludwigshafen geflogen hat – siehe unseren Bericht von den 1000 km Hockenheim auf Seite 54. Dirk geht es mittlerweile trotz der üblen Verletzungen glücklicherweise wieder den Umständen entsprechend gut, aber auf den lange geplanten Vergleichstest musste er natürlich verzichten – auch bei „Dirkules" wachsen Knochen nicht in 48 Stunden zusammen. Für ihn ist dankenswerterweise Roland Debschütz kurzfristig eingesprungen – und der soll jetzt ebenfalls die Aussicht aus dem Heli genießen? Ich kann es einfach nicht fassen, schwinge mich auf den Paddockscooter und umkurve die Strecke. Dort entdecke ich keinen Krankenwagen, und als ich an die Box zurückkehre steht Roland munter neben der knitterfreien R1. Ihm war nur der Sprit ausgegangen. Testresultat Nr. 1 stand damit schon mal fest: Die Yamaha schluckt mehr Sprit als die S 1000 RR – nämlich 0,703 l statt 0,646 l pro Hockenheim-GP-Runde, wie unser akribischer Techniker Michael Ferger, Jesko Raffins Crewchief in der Moto2, ausrechnete.

Den Spritverbrauch zu ermitteln, stand natürlich nicht ganz oben auf unserem Plan. Wir wollten ganz einfach anhand der besten Rundenzeiten feststellen, ob die R1 oder die S 1000 RR im Serienzustand schneller ist. Unser Racer Dirk sollte die beiden Geräte im Grenzbereich auswringen, und Jens Kuck sollte eine zweite Meinung beisteuern. Die freundlichen Menschen von Speer-Racing haben uns zu diesem Zweck zwei Startplätze bei ihrem 2-Tages-Renntraining

SCHON WIEDER FEHLT EIN FAHRER, UND DER RETTUNGS-HELI SCHWEBT EIN. HAB ICH EIN DÉJÁ-VU ODER TRÄUM ICH SCHLECHT?

Die R1 hatte ein konventionelles Fahrwerk, die S 1000 RR ihr semi-aktives DDC. Ein Vorteil war das für sie nicht ...

Einen deutlichen Performancevorteil gab es bei keinem der beiden Bikes, aber die R1 war mit viel weniger Krafteinsatz zu bewegen.

zur Verfügung gestellt, Michael sollte sich unterstützt von Jo um die Bikes, das Fahrwerks-Set-up und die Dokumentation kümmern, die beiden Starlane-GPS-3X-Datalogger waren auf Hockenheim voreingestellt und je zwei Sätze KR-Slicks von Dunlop warteten darauf, am zweiten Testtag weggeraspelt zu werden.

Eigentlich ist dieser überaus raffinierte Plan auch aufgegangen, und sogar das Wetter hat perfekt mitgespielt, es gab da nur eine Kleinigkeit: der fehlende Dirk und damit auch der ultimative Rundenzeitenvergleich. Um zwei aktuelle 200-PS-Superbikes anhand ihrer möglichen Zeiten zu bewerten, muss man eine respektable Pace fahren, sich ständig im Grenzbereich bewegen, eine hohe Konstanz an den Tag legen und dem Techniker ein klares Feedback geben können – und das kann aus unserem Team nun mal nur der Schnieders mit seiner Erfahrung aus Hunderten von Bike- und Reifentests und unzähligen Rennstarts.

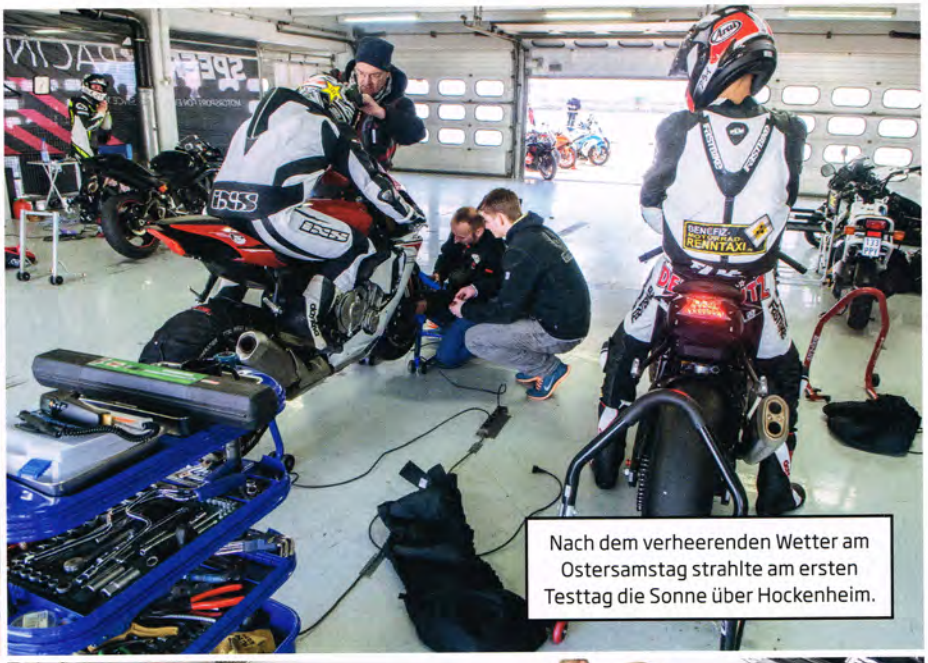
Nun hatten wir aber immer noch zwei sehr routinierte Fahrer auf einem ähnlichen Niveau, also warum sollten nicht beide ihre schnellen Runden auf wechselnden Bikes drehen und dabei jede Menge Eindrücke sammeln lassen? Genau das haben wir dann auch getan.

Die Vorbereitung

Beide Motorräder waren eingefahren und hatten um die 1.000 km auf der Uhr. Während die Yamaha ihr Chassis auf konventionelle Weise in Position hält, ist die BMW mit dem Dynamik-Paket, sprich semi-aktiven DDC-Fahrwerk, ausgestattet. Fair ist das trotzdem, denn die beiden Kontrahenten kosten somit beide gleich viel, und außerdem wird die BMW so gut wie nie ohne das Dynamik-Paket geordert. Ein glücklicher Zufall, dass beide mit den gleichem Gummi bereift sind: Pirelli Supercorsas, 190/55 bei der R1, 200/55 bei der BMW.

Das Entfernen der Anbauteile geht bei beiden einfach und zügig, die Yamaha gefällt mit ihren Schnellverschlüssen an der Verkleidung. Auf die Tanks beide Motorräder kleben wir noch feingenoppte Eazi-Grips über besse-

Moto2-Crewchief Michael Ferger zwingt die Jungs zu exakten Aussagen über das Fahrverhalten der Bikes in jeder einzelnen Kurve.



Nach dem verheerenden Wetter am Ostersamstag strahlte am ersten Testtag die Sonne über Hockenheim.

ren Halt beim Anbremsen und in Schräglage, die beiden Starlane Stealth GPS-3X werden schon mal mit der Map des GP-Kurses in Hockenheim gefüttert und auf die Gabelbrücken geklettet. Die Akkus kommen mit Kabelbindern an den Gabelholm, sie mussten die gesamten zwei Tage nicht geladen werden.

Erster Roll-out

Nach dem verheerenden Rennsamstag strahlt am Ostermontag die Sonne über Hockenheim, Speer-Racing freut sich über ein volles Haus. Der Asphalt ist noch kalt, mehr als 8 °C sind an diesem Morgen nicht drin, die Pirellis schmoren seit einer Stunde unter den Reifenwärmern. Jens Kuck ist völlig verliebt in die R1, findet sie scharf. RR-Fan Roland kuschelt ein bisschen mit der schwarzen BMW, er fährt das Vorgängermodell als Privatinstruktor und bei seinem Benefiz-Renntaxi. Die beiden gehen zum Einrollen auf die Strecke, und während Jens auf der Yamaha den Turn zu Ende fährt, kommt Roland vorzeitig in die Box gerollt. „Ich kann nicht schalten, absolut unmöglich. Ich komme nicht an den Schalthebel heran, dabei habe ich nur Schuhgröße 43. In der Parabolika bei ausgedrehtem 5. Gang den Fuß von der Raste nehmen zu müssen, macht keinen Spaß!". Tatsächlich ist die serienmäßige Position des Schalthebels eher was für Japanerinnen in Ballerinas. Verstellbar ist die Rastenposition nicht, aber ein Anheben des Hebels über die Schaltstange bringt zumindest etwas Besserung. Michael Ferger wundert sich über die labbrige Konstruktion am Quickshifter und an der Schaltmimik. „Wenn man nur noch an GP-Bikes schraubt, empfindet man für Serienmotorräder irgendwann nur noch Verachtung", schimpft er. Jens ist dagegen mit der Sitzposition und dem Kniewinkel der Yamaha hochzufrieden, nur die Kröpfung der Lenkstummel gefällt ihm nicht. Wir drehen die Stummel so weit wie möglich nach außen und verzichten auf die Schrauben oben in der Gabelbrücke, welche die Stummelposition eigentlich vorgeben und sichern. Das glatte,

Der fleißige Prakti Jo, der gewissenhafte Michael, der Tank der durstigen Yamaha und der sehr hilfsbereite Mensch vom GL-Suspension-Renndienst.

waagerechte Sitzpolster der R1 passt super in der Bremszone und beim Hang-off in Wechseln. „Aber ich hätte gerne einen Anschlag für meinen Hintern. Es ist toll, dass man viel Platz nach hinten hat, aber ich habe da trotzdem immer gerne eine Abstützung." Roland bemängelt bei der BMW das heftige Nachvornrutschen in der Bremszone und den etwas zu kommoden und „klebrigen" Sitz. Die Lenkerposition der BMW finden hingegen beide Fahrer perfekt. Die Windabdeckung für den Highspeed entpuppt sich bei beiden Motorrädern als suboptimal. „Die Scheibe der BMW ist eigentlich von der Höhe gut, aber so zerklüftet, dass dir dann doch der Helm durchgeschüttelt wird. Die Yamaha ist da deutlich besser, allerdings könnte die Scheibe noch etwas höher sein", meint Jens. Prakti Jo hat derweil ganz andere Probleme. Er pustet sich mit schmerzverzerrtem Gesicht die Finger, denn während die Räder der S 1000 RR vorbildlich mit Winkelventilen ausgestattet sind, ist es bei der R1 so gut wie unmöglich, mit dem Aufsatz des Luftdruckprüfers an das Vorderradventil zu gelangen – insbesondere bei heißgefahrenen Bremsscheiben. Dazu liegt das Ventil ausgerechnet noch in der engsten Lücke.

Munteres Treiben

Jetzt, wo die Basics geklärt sind und die Asphalttemperatur die 20 °C erreicht hat, kann es endlich losgehen. Die BMW fährt im Slick-/User-Modus mit der DTC-Feinabstimmung auf -3, bei der Yamaha stehen die Eingriffe der Traktions- und Slidekontrolle auf der geringsten Stufe 1, die Liftcontrol wurde auf Wunsch von Wheeliefan Roland abgeschaltet. Wir wählen einstimmig den Powermode 2 mit seiner etwas sanfteren Gasannahme. Jens und Roland drehen eine Runde nach der anderen und wechseln nach jedem Turn die Motorräder. Das Handling der Yamaha haut beide regelmäßig um. „Alles geht so leicht und ohne großen Krafteinsatz", berichten beide einstimmig. „Sie kann viel sanfter gefahren werden als die S 1000 RR,

Trotz ihrer Mehrleistung konnte sich die BMW in Hockenheim nie klar von der Yamaha absetzen.

MESSWERTE/SETTINGS:

Gewicht (fahrfertig, vollgetankt)
BMW S 1000 RR:
198,7 kg (53,7/46,3 % v/h)
YAMAHA YZF-R1:
199,3 kg (53,7/46,3 % v/h)

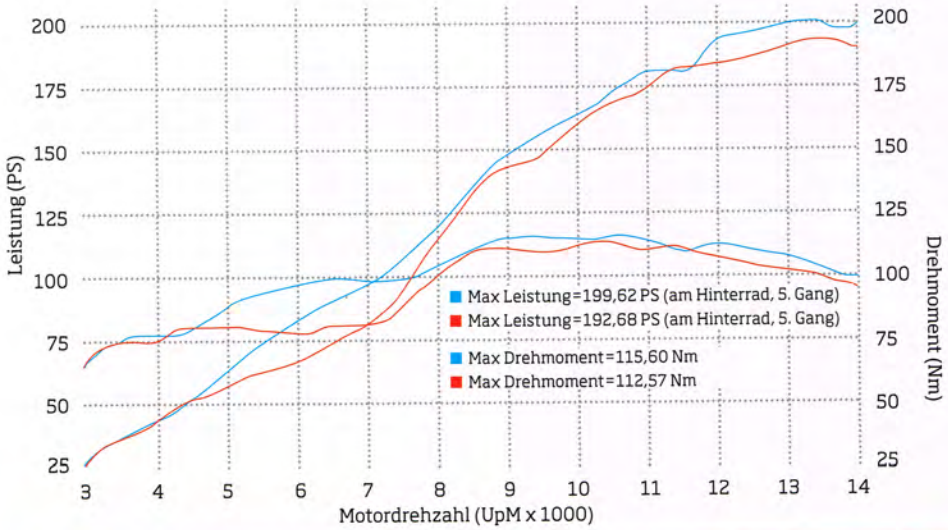
Motorleistung (Hinterrad)
BMW S 1000 RR: 199,62 PS @ 13.500/min, 115,60 Nm @ 10.600/min
YAMAHA YZF-R1: 192,68 PS @ 13.400/min, 112,57 Nm @ 10.300/min

Reifen/Luftdruck
Dunlop KR106-3 (343) 120/70 und KR108-2 (H998) 195/65
Asphalttemperatur im Test: min. 18 °C/max. 30 °C
Luftdruck kalt (v/h): 2,0/1,0 bar
Nach 60 min. Reifenwärmer: 2,2/1,2 bar
Luftdruck heiß (v/h): max. 2,4/1,4 bar

Da lacht der Fachmann, und der Redakteur wundert sich: Die BMW S 1000 RR war das stärkste Serienbike, dass Herbert Kainzinger in seiner langer Tuner-Karriere je auf dem Prüfstand hatte.

Ride-by-Wire-Eigenleben: Die Leistung der R1 war ebenfalls gewaltig, aber das Verhalten der Drosselklappen eigenartig. Ein Gegentest mit dem Kit-Steuergerät würde Klarheit bringen.

Jens Kuck übergab die R1 am Ende des Tests nur sehr widerwillig an Roland ab.



Mit fast 200 Hinterrad-PS (über 210 Kurbelwellen-PS) ist die Leistung der BMW (blau) schon als sensationell zu bezeichnen. Der kleine Knick bei 11.500/min ist auf den Serien-Kammerschalldämpfer zurückzuführen. Auch die R1 (rot) übertrifft die 200-PS-Grenze locker. Der Kurvenverlauf bis 8.500/min deckt sich in diesem Maße nicht mit den Fahreindrücken auf der Rennstrecke – schaltet die Yam auf dem Prüfstand in einen Geräusch-Homologations-Modus? Wir wissen es (noch) nicht ...

die bei hoher Pace nach einer harten Hand verlangt. Auch die Geräuschkulisse des Motors bei hohen Drehzahlen stresst so wenig, dass man immer schneller ist, als man denkt."

Mit sinkenden Rundenzeiten kristallisieren sich die ersten Unzulänglichkeiten heraus. Während sich die BMW in der Bremszone so stabil wie auf Schienen verhält, schwänzelt die R1 ordentlich mit dem Heck hin und her. Roland findet das doof, Jens hingegen hat daran sogar Spaß. Nichtsdestotrotz senkt Michael das Heck über die Federbeinvorspannung ein Stück ab, was mehr Ruhe schafft. Die stabile S 1000 RR strengt beim Einlenken ziemlich an, und das Gefühl für das Vorderrad ist mäßig. Das bessert sich, nachdem Michael das Heck über die Höhenverstellung um 3 mm angehoben hat. Nicht in den Griff zu kriegen ist dagegen ein anderes Problem des Bayernbombers: ein Highspeed-Pendeln, das vor allem am Ende der schnellen Parabolika auftritt und sich beim Einlegen des 6. Gangs noch mal verstärkt. Alle Besserungsversuche an den Fahrwerkssettings und den Fahrhöhen schlagen fehl. Ob es an der Funktion des DDC liegt oder ein Problem vorliegt – wir müssen erst mal damit leben.

Auffällig an der Yamaha ist das starke Motorbremsmoment am Kurveneingang – zumindest könnte die Antihoppingkupplung etwas stärker öffnen, wenn es schon keine Möglichkeit gibt, die Einstellung der Engine Brake zu verändern. Die BMW funktioniert in dieser Hinsicht sehr gut und selbst, wenn nicht: Mit dem HP Calibration Kit 3 könnte man dort noch eingreifen.

Im Gegensatz zur S 1000 RR verfügt die R1 über keine Blipperfunktion zum Runterschalten ohne zu kuppeln. Allerdings zieht die BMW daraus keinerlei Vorteile – im Gegenteil. So schön es auch ist, in der Bremszone die linke Hand einfach ruhen zu lassen: Das Herunterschalten erfordert einen überaus kräftigen Tritt auf den Hebel, und das ein oder andere Mal landen Jens und Roland im Leeren zwischen den Gängen, was äußerst unangenehm ist. Beide würden die Blipperfunktion sofort gegen das exakte und leicht zu betätigende Yamaha-Getriebe eintauschen. Nur die etwas zu langen Schaltzeiten des serienmäßigen R1-Quickshifters trüben hier leicht das Gesamtbild.

Mit immer weiter sinkenden Rundenzeiten und steigenden Asphalttemperaturen beginnt auch die Yamaha, etwas mit dem Heck zu pumpen und wird an der Front zunehmend gautschiger. Kontinuierliche Veränderungen am Set-up von Gabel und Federbein bringen aber noch Abhilfe, die KYB-Federelemente geben das noch her.

Am Ende des Tages ziehen wir schon mal die Dunlop-KR-Slicks auf die Vorderräder. Hinten bleiben noch die abgefahrenen Pirelli Supercorsas, denn morgen früh statten wir der Tunerkoryphäe Herbert Kainzingen einen Besuch ab.

Schock auf dem Dyno

Früh am Dienstagmorgen rollt unser Sprinter vor das Tor von Kainzingers Tuning Company in Hockenheim. Als Erstes wird die S 1000 RR auf Herberts Dynojet-Prüfstand geschnallt. Wegen der internen Speedbegrenzung des Prüfstands (oder auch der Bikes) messen wir generell im 5. Gang.

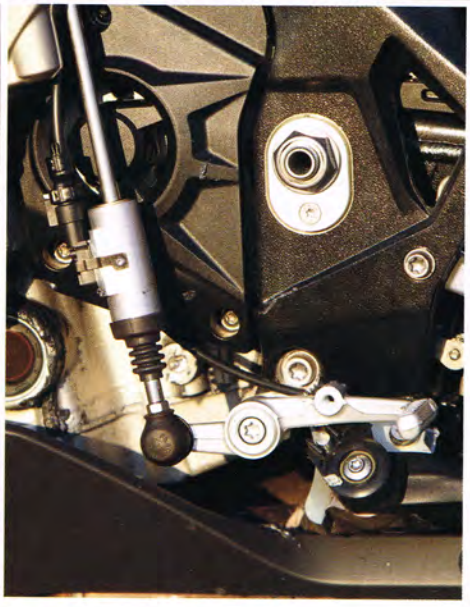
Wenn man schon so oft am Prüfstand gestanden hat, kann man beinahe schon fühlen, ob ein Bike richtig Qualm hat oder nicht. Aber was jetzt kam, haben wir noch nie mit einem Serienmotorrad erlebt. Die BMW brüllt und schreit infernalisch dem Begrenzer entgegen, und selbst der Tuning-Veteran Kainzinger hebt die Augenbrauen: Über 199 PS drückt die S 1000 RR auf die Rolle – am Hinterrad, versteht sich. Das sind locker über 210 PS an der Kupplung, und das mit einer wunderschönen Drehmomentkurve mit fülliger Mitte. Hut ab – das soll den Bayern erst mal einer nachmachen.

Ein Kandidat für dieses mechanische Armdrücken steht auch schon bereit, und wir stellen die R1 auf den Dyno. Kainzingers Mechaniker Jochen nimmt die linke Verkleidung ab und freut sich: „Wusst ichs doch: das Zündsignal liegt am orangenen Kabel – wie schon seit Urzeiten bei Yamaha!". Bei – ebenfalls deaktivierten elektronischen Fahrhilfen jubelt die Yam das Drehzahlband hoch, aber Kainzinger stutzt: „Hörst du das? Wie sie oben leiser wird?" Und tatsächlich: Die R1 rennt nicht so ungestüm in den Begrenzer wie die BMW, sondern wird kurz vorher irgendwie sanfter, so als ob der Motor seinen lauten Schrei mit einem Hauchen beendet. Jens ist das am Vortag schon in der Parabolika aufgefallen. „Das sind die Drosselklappen, die schließen sich schon langsam vor dem Begrenzer. Das kenne ich von der Honda VFR, die macht das auch", meint Kainzinger. Leider haben wir keinen Zugriff auf den TPS-Sensor, aber es ist unüberhörbar. Warum das so ist? Keine Ahnung, wahrscheinlich hat es was mit den Ansauggeräusch-Emissions-

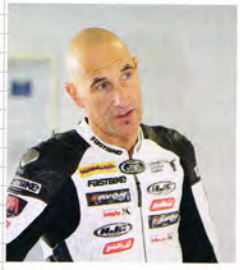
BMW: Die Settings sind einfach, aber etwas langwierig zu verstellen. Die Ablesbarkeit ist so medium.

Yamaha: Superklares TFT-Farbdisplay, hier im Track-Mode. Alle Settings sind sehr einfach und schnell anwählbar.

Was haben die sich dabei gedacht? Das Ventil am Vorderrad der R1 ist beinahe unerreichbar.



Nervt bei der BMW: knappe Schalthebelposition, labbriges Schaltgestänge und hoher Krafteinsatz beim Downshift.



Roland Debschütz, FASTBIKE Testfahrer, Privatinstruktor, Benefix-Renntaxifahrer und Self-made-Entwicklungshelfer: „Die neue Yamaha R1 ist wie Valentino Rossi - beide sind wiedererstarkt und kämpfen um die Krone im Motorradsport. Die BMW S 1000 RR hat mit der R1 endlich einen Gegner auf Augenhöhe bekommen - und was für einen! Eins muss ich aber noch sagen: Wenn ich zwischen Downshifter und Slide-Control wählen müsste- ich würde mich für letzteres entscheiden. Das ist total geil!"

Jens Kuck, GRIP-Moderator, Motorradhändler und Fahrtrainer: „Welche die bessere ist? Das ist doch hier alles Jammern auf allerhöchstem Niveau, sonst nichts! Ich würde die Yamaha nehmen, aber mit der BMW wäre ich auch glücklich. Sie muss zwar viel härter angepackt werden, aber eigentlich mag ich das. Bin halt auch ein harter Typ!"

werten zu tun, und wir gehen jede Wette ein, dass dieses Phänomen bei einem Kit-Steuergerät nicht mehr auftritt. Auch im unteren Drehzahlbereich scheinen die Drosselklappen der Yam ein Eigenleben zu führen, allerdings nur auf dem Prüfstand. Denn der flache Verlauf der Kurve deckt sich nicht mit der erlebten Leistung beim Fahren auf der Strecke, da sind sich Roland und Jens einig. Der Druck von unten ist beim Fahren deutlich höher, als es die Messwerte anzeigen. Vielleicht erkennt die Yamaha anhand des stehenden Vorderrads den Prüfstandslauf?

Auf die Spitzenleistung hat das Eigenleben des Ride-by-wire jedenfalls keinen Einfluss, denn auch die Yamaha schwächelt nicht: Mit über 193 Hinterrad-PS liegen fast 205 PS an der Kupplung an.

Finale auf Slicks

Wieder an die Strecke zurückgekehrt, genießen die Jungs den sonnigen Rennstreckentag auf den klebrigen Dunlop-KR-Slicks bei bis zu 30 °C Asphalttemperatur. Vor allem die BMW S 1000 RR profitiert von dem Reifenwechsel, sie spielt dieses Mehr an Grip vor allem mit noch tieferen Schräglagen, am Kurvenausgang und beim tiefen Hineinbremsen in die Kurve aus. Die Yamaha hingegen kann diesen Vorteil nicht im gleichen Maße umsetzen, die Slicks mit der extragriffigen Mischung 343 am Vorderrad bringen das Serienfahrwerk an seine Grenzen und leiten etwas Unruhe ein. Natürlich lässt sich auch hier das Plus an Grip und der erweiterte Grenzbereich in Schräglagen genießen, aber um die Performance umzusetzten, müsste man sich intensiver mit der Geometrie und Hydraulik beschäftigen - wofür uns aber an diesem Tag die Zeit fehlt.

Die innovative Slide-Control der Yamaha entpuppt sich auf den Slicks als das neue Lieblingsspielzeug der Jungs. Roland ist begeistert: „Die schnelle Rechts nach der Spitzkehre ist mein Spezialgebiet. Wenn ich da eine Zwei vorne auf dem Tacho stehen habe, ist das Motorrad super. Mit der R1 waren es 206 km/h, und auch in der Opel-Kurve auf Start/Ziel produzierst du so einen sämigen Slide, als ob man warmes Butterschmalz mit einem dicken Messer auf ein halbes Brötchen streicht. Wenn das wirklich diese Slide-Control macht, dann möchte ich das haben!"

Welche ist es denn nun?

Noch nie war ein Vergleich so schwierig wie der zwischen der neuen R1 und der aktuellen BMW S 1000 RR. Die Rundenzeiten von Jens und Roland waren auf beiden Motorrädern nahezu identisch, und ohne Dirk und bei dem dichten Verkehr während eines Trackdays können wir das auch nicht für eine objektive Bewertung zur Grundlage nehmen. Auch die Analyse der aufgezeichneten Daten gibt keine eindeutigen, verwertbaren Unterschiede her, dafür waren die Runden zu wenig konstant.

Fakt ist aber: Auf der Yamaha passiert alles mit gravierend weniger Krafteinsatz als auf der BMW. Sie ist präziser, viel mehr für den reinen Rennstreckeneinsatz konzipiert, und im fliegenden Wechsel fühlt sich die S 1000 RR gegen die Yam regelrecht massiv an. Die Leistungsentfaltung der R1 ist linear, die Fahrhilfen harmonieren als Paket perfekt und die Ergonomie ist nur eins – „made for racing".

Die S 1000 RR beeindruckt nach wie vor durch ihre bestialisch hohe Motorleistung – trotz dicker Mitte legt sie oben noch mal spitz nach – und durch ihre Stabilität, vor allem auf der Bremse. Am meistens verliert sie auf der Rennstrecke durch die Dinge, die sie zu viel hat: den Downshifter und das semiaktive Fahrwerk – was dran ist, sollte auch hier perfekt funktionieren.

Das Fazit dieses Vergleichs ist also recht einfach: Straßenfahrer, die gelegentlich Trackdays einlegen, sind mit der BMW S 1000 RR besser bedient, denn sie macht allgemein einen hochwertigeren und „gediegeneren" Eindruck, hat ein breiter nutzbareres Drehzahlband, ist landstraßentauglicher ausgestattet, und ihre Sitzposition ist weniger extrem und bequemer.

Wer aber nur oder überwiegend auf der Rennstrecke fährt, für den bietet die Yamaha YZF-R1 RN32 mit ihrem messerscharfen Handling und ihrem überaus gut funktionierenden und zeitenfördernden Elektronikpaket das höhere Potenzial und ist somit für Racer ab jetzt das Maß aller Dinge.

TV-Hinweis: Jens Kuck hat über unseren Test mit seinem RTL2-TV-Team einen Bericht für die GRIP – Bike Edition gedreht. Ab dem 27. Mai 2015 online im Youtube-Kanal von „GRIP –Das Motormagazin" zu sehen!

FASTBIKE bedankt sich für die viele Unterstützung bei unserem Test: David Fuchs und Wolfgang Finsler (speer-racing.de), Michael Ferger (24-7gp.de), Herbert Kainzinger (kainzinger.com) Andreas Engel (starlane24.de) und bei unserem Best-Prakti Jo Behne.

Letzte Chance für einen Shoot-out: 10 Minuten Mechanikerfahrt, für die sich aber keiner angemeldet hatte.Trotzdem kein klares Ergebnis in den Zeiten.

Das Testteam (v.l.n.r.): Roland, Michael, Jo, Jens und Wolfgang Finsler (Speer).

ANZEIGE