EURO 5 FÜR BMW K 1600 + WINTERDAUERTEST + HARLEY-DAVIDSON 2021

MOTORRAD & REISEN
103

MOTORRAD & REISEN

Deutschland € 5,90
Österreich € 6,50
Schweiz SFR 10,00
Italien € 7,00
BeNeLux € 7,00
März/April 2021



Fahrverbote:
So entscheidet der Bundestag

La Vendée
Pays de la Loire

Donautal
Enge Flusstäler in Schwaben

Großglockner
Der höchste Pass Österreichs

Neue KTM



1290 Super Adventure S

Fahrtest:



Yamaha Ténéré 700



Neu: Triumph Speed Triple 1200 RS • Husqvarna 701 • Indian FTR
KTM 890 Duke • KTM 390 Duke • KTM 125 Duke • Ducati Monster
Yamaha TMAX & XMAX • Test: Winteroutfit • Benzin aus Strom

ROADTRIP?
BIN DABEI!

Zu reisen bedeutet das Leben und die Welt in vollen Zügen zu genießen. Deshalb kommt unsere neue FTR S nicht nur mit einem 4,3" großen personalisierbaren RIDE COMMAND LCD-Touchscreen inkl. Bluetooth® und einem auf die Straße abgestimmten volleinstallbaren Fahrwerk und 17"-Rädern, sondern auch mit jeder Menge neuem Zubehör für deinen nächsten Roadtrip. Von der Hecktasche für mehr Stauraum über verschiedene Windschutzscheiben und Heizgriffe ist alles dabei, was deine nächste Reise mit dem Motorrad noch komfortabler macht.

Entdecke alle Zubehöroptionen für die neue FTR S auf unserer Webseite oder bei deinem Indian Motorcycle Händler.

INDIANMOTORCYCLE.DE

@INDIANMOTORCYCLEGERMANY

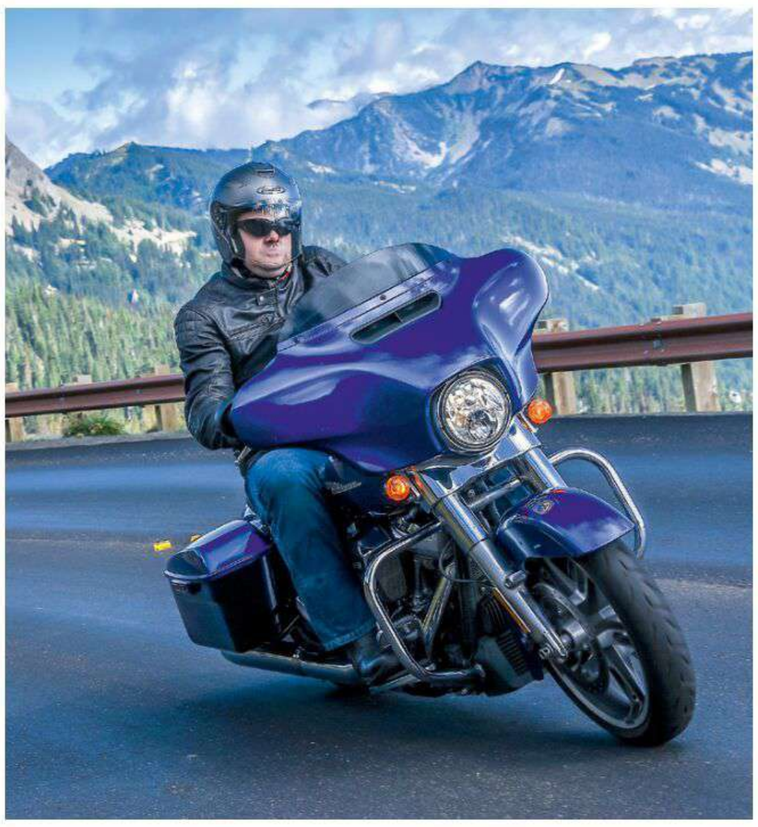








Liebe Leserinnen und Leser,



die Tage werden wieder länger, wie unser Redakteur während des Winterdauertests des Honda X-ADV feststellt. Zum ersten Mal seit 37 Jahren fährt er durch. Wie sich das anfühlt, auf welche Ausrüstung wir setzen und warum moderne Lichtsysteme in der dunklen Jahreszeit neu zu bewerten sind, lest Ihr ab Seite 68.

Saisonfahrer spüren hingegen bereits das Kribbeln in der Gashand: In rund zwei Wochen steht der März vor der Tür. Es kann endlich wieder losgehen. Aber bitte vorsichtig! Zum einen ist es normal, in der Winterpause etwas einzurosten. Gewohnte Abläufe müssen wieder verinnerlicht werden, bis sie in Fleisch und Blut übergehen. Blickführung, Gefahrenbremsung, Ausweichen – es kann nicht schaden, das zu Beginn der ersten Fahrt auf einer freien Fläche aufzufrischen. Zum anderen müssen sich die Autofahrer wieder an Motorräder im Straßenverkehr gewöhnen.

Ohnehin sind die Probleme des Vorjahres nicht vergessen. Nach wie vor stehen Motorradfahrer öffentlich am Pranger. Wir gelten als zu laut, zu schnell, zu rücksichtslos. Willkürliche Fahrverbote sprießen wie Pilze aus dem Boden. Ein Antrag der Grünen zielt darauf ab, den Geräuschpegel von Motorrädern in allen Fahrzuständen auf 77 dB(A) zu begrenzen. Auch soll über die Einführung des ungeliebten „Tiroler Modells“ entschieden werden. Ob wir uns darauf einstellen müssen und was die Parteien des Bundestages dazu sagen, findet Ihr ab Seite 104. Was die Mehrheit der Motorradfahrer darüber denkt, zeigen Großdemonstrationen, die ganz sicher nicht ungehört verhallen.

Trotzdem lassen wir uns die Freude am Zweirad natürlich nicht nehmen, staunen über die vielen Neuerscheinungen und schwingen in Gedanken schon die Traumstrecken im Nahbereich entlang, die wir Euch in dieser und den kommenden Ausgaben präsentieren. Mit der Hoffnung, dass man diese dann in Kürze wieder befahren kann.

Viel Spaß mit der aktuellen Ausgabe wünscht,

Ihr/Euer
Alexander Klose





DIE NEUE NC750X – EIN MOTORRAD FÜR MONTAG BIS SONNTAG

Es ist kein Geheimnis, warum Besitzer einer NC750X ihr Bike lieben. Denn Zuverlässigkeit und Sicherheitsfunktionen, die hochwertige Verarbeitung, das robuste Design, der Rundum-Komfort und die Vielseitigkeit überzeugen. Dieses Motorrad ist genauso perfekt für den Weg zur Arbeit wie für einen Wochenendausflug. Die neue NC750X überzeugt mit höherer Motorleistung und 6 kg weniger Gewicht, vier Fahrmodi, Doppelkupplungsgetriebe (DCT) oder manuellem Schaltgetriebe, größerem Staufach, niedrigerer Sitzhöhe und überarbeitetem Windschutz. Was will man mehr? Weitere Informationen auf honda.de.

HONDA

Jetzt entdecken:

INHALTSVERZEICHNIS

MOTORRÄDER



Fahrtest: Yamaha Ténéré **16**

06 18 Kilo leichter: **Ducati Monster**

16 Fahrtest: **Yamaha Ténéré**

24 **Harley-Davidson Neuheiten 2021**

48 Überarbeitet: **Indian FTR-Modellreihe**

50 Sportlicher: **KTM 1290 Super Adventure S**

53 **Husqvarna 701 Enduro & 701 Supermoto**

54 Alles neu: **Triumph Speed Triple 1200 RS**

64 Fahrtest: **Triumph Trident**

86 Dauertest: **BMW F 850 GS**

112 **KTM 125 Duke & 390 Duke**

113 Naked Bike aus Österreich: **KTM 890 Duke**



KTM 1290 Super Adventure S **50**

ROLLER



Wintertest: Honda X-ADV **68**

08 Wirtschaftswunder: **Honda Vision 110**

68 Winterdauertest: **Honda X-ADV**

108 **Yamaha XMAX 300 & XMAX 125**

110 **Yamaha TMAX 560**

TOUREN



La Vendée **28**

28 Pays de la Loire: **La Vendée**

56 Enge Flusstäler in Schwaben: **Lauter-, Lauchert- & Donautal**

90 **Großglockner:** Der höchste Pass Österreichs

TESTS



Rukka Realer **78**

77 Integralhelm: **Arai Tour**

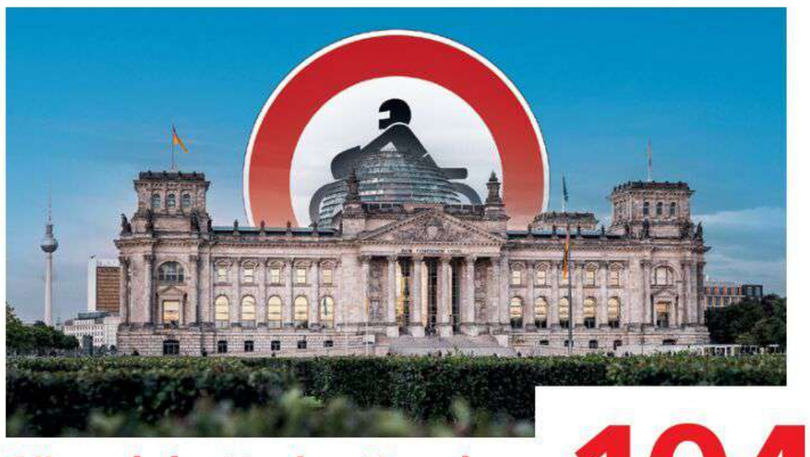
78 Textiljacke & -hose: **Rukka Realer**

80 Motorradhandschuhe: **Rukka Mars 2.0 Gore-Tex**

81 Adventurestiefel: **Vanucci VTB 11**

82 Motorradhandschuh: **iXS Tour ST-Plus**

MAGAZIN



Lärmdebatte im Bund **104**

03 **Editorial**

08 **Aktuelles**

15 Synthesekraftstoff: **Benzin aus Strom**

46 **Die Zukunft der BMW K 1600**

104 Lärmdebatte: **So entscheidet der Bundestag**

107 Euro 7: **Geplantes Ende der Verbrenner-Ära?**

114 **Impressum & Vorschau**

SERVICE



Foto-Kalender Touren 2021 **111**

47 **M&R abonnieren**

83 **Markt**

84 **Bestenliste**

111 **M&R Shop**

HUMBAUR
MACHT'S MÖGLICH

GARAGE HUMBAUR FREIHEIT

WENN DAS ABENTEUER RUFT

Im Handumdrehen aufladen und sicher festzurren. Im HKPA Motorrad-transporter sind Ihre Motorräder bestens geschützt. Der absenkbare HKT macht das Beladen noch komfortabler. Viele weitere Motorradtransport-Anhänger unter humbaur.com.

YouTube
Produktvideos online



humbaur.com/de/kofferanhaenger

humbaur.com/de/fahrzeugtransporter

Humbaur GmbH • Mercedesring 1 • 86368 Gersthofen

humbaur.com

18 Kilo leichter: Die neue Ducati Monster



Text: Thomas Kryschan; Fotos: Ducati



Der Schmerz der Ducati-Fans, die dem heißgeliebten Gitterrohrrahmen nachtrauern, dürfte bei einem Blick in das Datenblatt der neuen Monster schnell verfliegen. Satte achtzehn Kilogramm sparte Ducati beim Neuentwurf des Naked-Bikes ein. Monster. Das ist ihr voller Name. Ohne Hubraumangabe, ohne Schnickschnack, wie der Rest des Motorrads. Die Essenz von Ducati soll sie sein. Mit Euro 5 wuchs der Hubraum im Vergleich zum 821er Vorgängermodell auf 937 Kubikzentimeter. 111 PS bei 9.250 U/min und 93 Nm bei 6.500 U/min stehen ab April 2021 zur Verfügung, wenn der Nachfolger der meistverkauften Ducati aller Zeiten – mehr als 350.000 Stück liefen seit 1992 vom Band – bei den Händlern steht.

Damit das neue Modell an diesen Erfolg anknüpfen kann, entwarf die Entwicklungsabteilung es von Grund auf neu. Sieben Zentimeter näher zum Fahrer rückte der Lenker, was zu einer aufrechteren Sitzposition verhilft und die Handgelenke entlastet. Der Kniewinkel soll endlich weniger spitz ausfallen und zusätzliche sieben Grad Lenkeinschlag dürften dem Wenden in zwölf Zügen ein Ende bereiten. Die Sitzhöhe von 820 Millimetern kann durch eine niedrigere Sitzbank auf 800 Millimeter abgesenkt werden. Per Fahrwerkstieferlegung gewinnen Kurzbeinige weitere 25 Millimeter. Mit dem optional erhältlichen A2-Drosselkit auf 35 kW bietet sich die neue Monster damit für Einsteiger und kleine Fahrer besonders an. Ihnen dürfte auch das eingangs erwähnte geringe Gewicht sehr entgegenkommen. 166 kg trocken gibt Ducati an. Allein die Abkehr vom Gitterrohrgeflecht spart 4,5 Kilo. Der kurze Aluminiumrahmen, der direkt mit den Zylinderköpfen der Monster verschraubt wird, ist damit um sagenhafte 60 Prozent leichter als zuvor. Nur drei Kilo bringt er noch auf die Waage. Wo Ducati bei der Vorgängerin die Pfunde versteckt haben will, kann man sich ohnehin fragen. Die Felgen wiegen zukünftig 1,7 Kilo weniger, die Schwinge 1,6 Kilo, der Motor 2,4 Kilo und der Heckrahmen 1,9 Kilo. Seine Konstruktion aus glasfaserverstärktem Kunststoff ist selbsttragend.

Trotz Neuentwurf ist die Monster weiterhin auf den ersten Blick wiederzuerkennen. Auf ihren charakteristisch aufgewölbten Tank müssen wir ebenso wenig verzichten wie auf den Rundscheinwerfer, den Ducati mit einem Tagfahrlicht im Scheinwerferring ins LED-Zeitalter holt. Kurz, bullig und sportlich wirkt sie. Betonen lässt sich ihr Design mit einer lackierten Abdeckung für den Soziusplatz, die das Heck wie einen Einmann-Höcker aussehen lässt. In Verbindung mit einer kleinen Cockpitverkleidung verkauft Ducati sie ab Werk als Monster Plus. Wer seine Maschine lieber selbst individualisieren will, findet im Katalog von Ducati Performance eine ganze Palette an Zubehör. Eine der beliebtesten Optionen dürfte der straßenzugelassene Termignoni-Doppelrohr-Auspuff mit Carbon-Endkappen sein.

Farblich gibt es deutlich weniger Auswahl. Die neue Monster ist entweder glänzend rot mit schwarzen Felgen oder mattgrau mit roten Felgen. Die Essenz von Ducati eben – ohne Schnickschnack.



HONDA VISION 110 – DIE LUST AM SPAREN

Häufiger als bei einem Motorrad kommt es beim Kauf eines Rollers auf dessen Nutzwert und die Wirtschaftlichkeit an. Beim täglichen Gebrauch als Lastenesel im harten Kurzstreckeneinsatz zählen andere Qualitäten als beim Freizeitvergnügen. Honda setzt die Anforderungen an ein unkompliziertes Alltagsfahrzeug mit dem Vision 110 konsequent um. Exakt 100 Kilo wiegt er vollgetankt. Sein robuster Motor begnügt sich mit einem einzigen luftgekühlten Zylinder und verzichtet auf klassenübliche 125 Kubikzentimeter: 109,5 ccm genügen für 9 PS und 9 Newtonmeter Drehmoment. An der Tankstelle müssen dafür nur 1,8 Liter pro 100 km nachgefüllt werden. Das Tankvolumen von 4,9 Litern reicht in der Theorie also für eine Distanz von 260 Kilometer aus. Möglich wird der geringe Verbrauch, der im Vergleich zum Vorgänger abermals um 5 % gesenkt werden konnte, durch eine Start-Stopp-Automatik.

Dass auch wirtschaftlich denkende Kunden gerne ein schönes Fahrzeug mit praktikablen Details fahren möchten, hat Honda ebenfalls verstanden. Seit 2012 glänzt der Vision auf dem europäischen Markt mit klassischen Tugenden wie Zuverlässigkeit, Haltbarkeit und Sicherheit. Ein CBS-Bremssystem ist beim Vision 110 serienmäßig mit an Bord. Der robuste Motor steckt in einem stabilen Stahlrahmen.

Für das Modelljahr 2021 erhält auch der günstige Honda Vision 110 ein praktisches Smart-Key-System, mit dem er schlüssellos startet. Das Staufach unter der Sitzbank entriegelt sich nun automatisch, sobald der Fahrer sich dem Roller nähert. Das Volumen des Fachs wächst auf 17,7 Liter. Auf den weiterhin flachen Durchstieg legen die Kunden ebenso viel wert wie auf einen stabilen Gepäckhaken zwischen den Knien. Im Beinschild versteckt sich unter einer lackierten Abdeckung ein weiteres Staufach für Kleinteile.

Der Preis des neuen Honda Vision 110 liegt bei 2.465,-- Euro zuzüglich Nebenkosten.



Euro 5 für Suzuki V-Strom 650/XT



Nach der Suzuki V-Strom 1050XT bekommen auch die kleineren Adventure-Bikes V-Strom 650 und V-Strom 650XT ein Update auf die neue Abgasnorm Euro 5.

Insgesamt fünf Farbvarianten der 650er wird es im Modelljahr 2021 geben. Das gelbe Farbdesign mit goldenen Felgen, das schon bei der 1050er als Hommage an Suzukis Erfolge im Offroad-Rennsport gedacht war, ist auch für die kleine V-Strom 650XT erhältlich. Speichenräder, Handprotektoren und eine Motorverkleidung gehören zur Serienausstattung der XT-Version. Der gelben 650XT werden 2021 eine grau-blaue und eine schwarz-rote Farbvariante zur Seite gestellt. Die Suzuki V-Strom 650XT kostet 9.240,-- Euro inklusive Mehrwertsteuer.

600,-- Euro günstiger ist die Suzuki V-Strom 650 – ohne XT. Auf eine Zweifarblackierung verzichtet sie ebenso wie auf Drahtspeichenfelgen und Motorverkleidung, was sich im günstigeren Preis von 8.640,-- Euro niederschlägt. Sie wird es 2021 wahlweise in Rot oder Grau geben.

Den Zweizylindermotor mit 645 Kubikzentimetern Hubraum besitzen beide. In der Euro-5-Version legte er mit 71 PS und 66 Newtonmetern beim Drehmoment sogar zu. Vier Newtonmeter mehr als unter Euro 4 sind ein Wort. Die Kraft soll vor allem im unteren und mittleren Drehzahlbereich abrufbar sein. Diese Optimierung gelang Suzuki unter anderem durch den Einbau von reibungsreduzierten Kolben mit einer Spezialbeschichtung.

Am Rest hat sich wenig verändert. Und das ist gut so. In unserem Test überzeugt die Suzuki V-Strom 650XT mit ihrem handlichen und zugleich sicheren Fahrverhalten, das vor allem in kurvigem Geläuf jede Menge Spaß verbreitet. Und das obwohl die Federelemente komfortabel abgestimmt sind. Unter Motorradreisenden gilt die kleine V-Strom schon lange als taugliches Langstreckengefährt. Daran dürfte sich mit ihrem Update auf Euro 5 nichts geändert haben.

Texte: Thomas Kryschan; Fotos: Hersteller

Kawasaki
Let the good times roll

ANY ROAD. ANY TIME.

Adventure Calling

DIE NEUE VERSYS 1000

Endlich wieder auf große Tour? Dann aber richtig. Am besten auf einer Versys 1000 S oder SE.
Alles, was heute dazu gehört, ist schon serienmäßig an Bord:
Kraftvoller Vierzylinder, elektronische Assistenzsysteme inkl. Cruise Control, Quickshifter, LED- und Kurvenlicht u. v. m.
Und bei der Versys 1000 SE bügelt ein elektronisches Fahrwerk mit Skyhook-Technologie alle Straßen glatt.
Im Zubehörprogramm gibt's zudem perfekt integrierte Koffersets und viele sinnvolle Extras.
Triff jetzt beim Kawasaki-Vertragspartner deine Wahl und schon kann's losgehen!

VERSYS. ANY ROAD. ANY TIME.

kawasaki.de

Abbildung zeigt Versys 1000 S Grand Tourer

Honda GL1800 Gold Wing Modelljahr 2021

2018 spendierte Honda das letzte große Update für seinen Goldflügel. Unter anderem wurde an Gewicht gespart, es gab einen neuen Motor und das Handling wurde optimiert. Traditionell sind die Neuerungen in den Folgejahren eher überschaubar und die Featureliste ist kurz.

Für 2021 spendiert Honda seinem Touring-Flaggschiff ein neues Audiopaket und bietet eine neue Lackierung an. In der Originalmeldung heißt es: „Die neuen, leichten Lautsprecher bieten eine hervorragende Klangqualität mit lebendiger Präsenz. Für mehr Komfort stehen dem Beifahrer Schalter für die Audiosteuerung zur Verfügung. Die Schalter befinden sich im oberen Bereich des rechten Koffers und ermöglichen das Einstellen der Lautstärke und die Auswahl der Wiedergabequelle sowie den schnellen Vorlauf. Die 2021er GL1800 Gold Wing ist in der neuen Farbkombination Pearl Deep Mud Grey erhältlich.“ Also grau mit orangefarbenen Akzenten am vorderen Kotflügel, der Motorabdeckung, der Scheinwerfereinfassung, dem Kraftstofftank und dem Heckbereich.

Die Modellvariante „Tour“ startet mit mehr Gepäckkapazität, einer komfortableren Sitzposition für den Sozius, neuen Sitzmaterialien und verbesserter Audioqualität ins Jahr 2021. Das Top-Case, das nur in der Tour-Variante zur



Serienausstattung gehört, fasst 61 Liter. Die Sitzbezüge aus Wild- und Kunstleder sollen nun noch mehr Komfort bieten, genauso wie eine Neigungsänderung der Soziusrückenlehne. Zwei neue Lackierungen bietet Honda für die Tour-Version an: Gunmetal Black Metallic und Candy Ardent Red (nur in Verbindung mit DCT).

Wunderlich-Textilkombi, von Stadler gefertigt

Seit mehr als fünfunddreißig Jahren fertigt Wunderlich hochwertiges Zubehör für Motorräder, doch erst jetzt kommt ihr erster Fahreranzug auf den Markt. Damit der gleich zu einem durchschlagenden Erfolg wird, entstand die Textilkombination in Zusammenarbeit mit Stadler, wo sie auch produziert wird.

Lang war das Lastenheft, das sich auf zahlreichen Reisen gefüllt hatte. Das Ergebnis ist ein ergonomischer, in handwerklicher Tradition hergestellter Allrounder, für den Wunderlich die besten Materialien und Verarbeitungsverfahren wählte. In Sachen Qualität und Innovation wollte man keine Kompromisse eingehen. Auf die Wasserdichtheit gibt es eine fünfjährige Garantie, auf die Verarbeitung zehn Jahre. Die hohen Anforderungen schlagen sich im Preis von 990,-- Euro für die Jacke plus 790,-- Euro für die Hose nieder, die in den Standardgrößen 25 bis 30, von 48 bis 62 und von 98 bis 118 lieferbar ist. Darüber hinaus bietet Wunderlich die Maßanfertigung des Anzugs an. Dann kostet die Jacke 1.249,-- Euro, die Hose 939,-- Euro. Die Textilkombi besteht aus einem Schutzanzug, über dem der Membrananzug getragen wird. Maximalen Schutz bieten CE-zertifizierte Level-2-Protektoren an Rücken, Schultern, Ellbogen, Hüfte und Knie. Stretcheinsätze und Weitenverstellungen sorgen dafür, dass sie sicher sitzen und bei einem Sturz nicht verrutschen. Reflektierende Elemente erhöhen die passive Sicherheit.

Leicht und aufwendig klimatisiert sollen Schnitt und Passform den Anzug sehr komfortabel machen. Stretchzonen an Schulter, Rücken und Knie tragen ihren Teil dazu bei.

Den Schutz vor Regen, Nässe und Fahrtwind garantiert eine Gore-Tex-Membran. Wasserdichte Nähte und wasserabweisende Reißverschlüsse tun ihr Übriges. Selbst die Außentaschen halten dicht.

Im Anschluss an Regenfahrten trocknet der Wunderlich-Anzug besonders schnell. Bei sommerlichem Wetter kühlen Belüftungsöffnungen an Ärmeln und Rücken.

Damit der Kunde möglichst lange Freude an seinem Anzug hat, bietet Wunderlich die Möglichkeit zur Reparatur im Sinne der unternehmenseigenen Nachhaltigkeitsinitiative Wunderlich BLAU.



Texte: Thomas Kryschan; Fotos: Hersteller

Integralhelm iXS 1100 2.2

Für den täglichen Gebrauch ist der Integralhelm iXS 1100 2.2 konzipiert, bei dem der Hersteller viel Wert auf eine komfortable Passform legt. Das Design soll sich bewusst von der Masse abheben. Insgesamt sechs verschiedene Farbvarianten stehen zur Wahl. Allesamt mit matter Oberfläche. Der integrierte Heckspoiler dient der Aerodynamik. Der Helm aus Polycarbonat will mit einem effizienten Belüftungssystem auch bei sommerlichen Temperaturen für ein angenehm kühles Kopfklima sorgen. Dazu passt die herunterklappbare Sonnenblende. Innenfutter und Wangenpolster sind herausnehmbar und waschbar. Das kratzfeste Schnellwechselvisier ist bereits werkseitig mit einer Pinlock-Vorbereitung ausgestattet. Für die Größen von XS bis 2XL werden zwei Schalengrößen eingesetzt.

UVP: EU: 99,95 Euro, Schweiz: CHF 139,--

lieferbare Dekore: schwarz-weiß, schwarz-rot, schwarz-blau, schwarz-orange, schwarz-grün, schwarz-grau

Größen: XS–2XL





REIFENGARANTIE UND BONUSVORTEILE IM METZELER CLUB

Käufer von Metzeler Motorradreifen können sich kostenlos im Metzeler Club registrieren und sichern sich damit zahlreiche Vorteile. Die Mitgliedschaft beinhaltet eine Reifengarantie. Bei Schnitt- und Stichverletzungen des Reifens erstattet Metzeler innerhalb der ersten sechs Monate den vollen Kaufpreis des Reifens. Vom siebten bis zum zwölften Monat werden noch 50 Prozent zurückgezahlt, ab dem 13. Monat immerhin noch ein Viertel.

Das Angebot gilt für Sportec M9 RR, Roadtec 01, Roadtec 01 SE, Tourance Next 2, Karoo 3, Karoo Street, ME 880, ME 880 Marathon, Cruisetec, Racetec RR, Racetec TD Slick und Racetec RR Slick. Innerhalb von 14 Tagen nach dem Kauf müssen die Reifen dazu bei Metzeler registriert werden.

Die kostenlose Mitgliedschaft im Metzeler Club bietet weitere Vorteile durch ein umfangreiches Partnerprogramm, wie Rabatte auf Übernachtungen, Motorradmiete, Fahrtrainings oder kostenlose Extravisiere beim Helmkauf.

Den Zeitraum der kostenlosen Mitgliedschaft erweitert Metzeler ab Januar 2021 auf zwei Jahre.

METZELER CLUB

EDLES ZUBEHÖR FÜR INDIAN SCOUT BOBBER

Wunderkind-Custom erweitert sein Sortiment an Zubehörteilen für die Indian Scout Bobber. Damit stehen mittlerweile über zwanzig Individualisierungsoptionen für das beliebte Modell zur Verfügung. Von Detailverbesserungen bis hin zum Komplettumbau ist alles möglich.

Die offenliegenden Kabel zwischen den Risern des Lenkers kaschiert Wunderkind-Custom mit einer dezenten Blende. Am Antriebsriemen ersetzt ein CNC-gefrästes Cover das originale Kunststoffbauteil. Ein neues Design namens 2Stripes erhielt der seitliche Kennzeichenhalter. Damit passt er nun ideal zu weiteren Teilen dieser Serie.

Eine reduzierte Variante des Heck-Umbaukits Newchurch Three mit verstellbarem, breiterem Bobbersitz lässt sich mit dem originalen Fender kombinieren. Mehr Beinfreiheit verschafft eine Vorverlegung der Fußrastenanlage um wahlweise vierzig oder sechszig Millimeter, die mit gefrästen Rasten und Pedalen optisch aufgewertet werden kann.



Wasserdichter Textil-Tourenstiefel von Vanucci



VTB 23 heißt der Textil-Stiefel der Louis-Eigenmarke Vanucci. Der wasserdichte Tourenstiefel ist CE-zertifiziert nach EN 13634:2017. Sein abriebfestes Außenmaterial ist durch auflaminierte Kunststoffteile und Wildleder-Applikationen zusätzlich verstärkt und er ist leichter als vergleichbare Lederstiefel. Ausgestattet mit einer Sympatex-Membran, bleiben die Füße unter allen Witterungsbedingungen trocken. Optimalen Sitz gewährleistet ein verstellbarer Klettriegel am Schaftabschluss. Der Vanucci VTB 23 ist in den Größen 38 bis 47 erhältlich.

MRA-Scheiben für viele Motorradmodelle

Gerade auf langen Touren spielt verwirbelungsfreier Windschutz, angepasst an die eigene Körpergröße, eine große Rolle. Viele Fahrer rüsten ihre Maschine deshalb mit einer Zubehörscheibe aus.

Der Hersteller MRA erweitert 2021 sein Sortiment um die Scheibe Vario-X-Creen (VXCN) für die BMW R 1200 GS ab Baujahr 2012 und die R 1200 GS Adventure ab Baujahr 2013. Die Scheibe ist farblos oder in Rauchgrau lieferbar.





Die KTM 890 Duke R ab Baujahr 2019 kann mit der farblosen, rauchgrauen oder schwarzen Sportscheibe (NSPM) ausgerüstet werden.

Für Suzukis Naked Bike GSX-S750 ab Baujahr 2017 empfiehlt MRA wahlweise die Racingscheibe (NRM) oder die Touringscheibe (NTM). Beide sind farblos, in Rauchgrau oder Schwarz erhältlich.

Auch an die 125er wurde gedacht. Für die Yamaha YZF-R125 ab Baujahr 2019 kommt – farblos, rauchgrau oder schwarz – die Racingscheibe(R) hinzu. Alle MRA-Scheiben findet ihr unter: www.mrashop.de



Kawasaki präsentiert neue Modelle live bei vielen Vertragspartnern

Als Alternative zu den ausgefallenen Motorradmessen bietet Kawasaki die Möglichkeit, die 2021er-Modellpalette bei den Händlern live zu erleben. Noch im alten Jahr startete die Kawasaki Roadshow mit zwei Teams quer durch Deutschland. An Bord der Show-Trucks: Ninja ZX-10R, Z H2 SE, die neue Versys 1000 S und weitere Modelle in aktuellen Farben für 2021. Durch die Abstandsregeln ist die Teilnehmerzahl allerdings begrenzt. Besucher müssen sich vorab unter www.kawasaki-roadshow.de einen kostenlosen Platz reservieren.



Texte: Thomas Kryschan; Fotos: Hersteller

Motorradmuseum am Timmelsjoch: Ein letztes Mal im Rampenlicht



Neben der Seilbahnstation Timmelsjoch errichteten deren Betreiber, die Brüder Attila und Alban Schreiber, auf 2.200 Metern Höhe ihr Lebenswerk. Auf 3.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche stellten die leidenschaftlichen Sammler rund 280 historische Motorräder und Autos aus aller Welt aus. Neben eigenen Fahrzeugen fanden sich hier Leihgaben anderer Museen sowie Oldtimer und Stücke, die Freunde, Gönner und bekannte Sammler zur Verfügung gestellt hatten. 2016 eröffnete das Museum.

Am frühen Morgen des 18. Januar 2021 wurden der Hausmeister und eine weitere Person, die in einer angrenzenden Wohnung schliefen, gegen 4.40 Uhr vom Lärm der Rauchmelder aus dem Schlaf gerissen. Sie konnten sich unversehrt ins freie retten. In der Oldtimer-Ausstellung des geschlossenen Museums löste, nach derzeitigem Kenntnisstand, ein technischer Defekt im Bereich eines Präsentationsmonitors den Brand aus. Während die Feuerwehr bereits alarmiert war, versucht der Hausmeister noch den Brandherd mit einem Feuerlöscher zu ersticken. Leider vergeblich. Als die ersten Löschzüge nur 20 Minuten nach dem Alarm eintrafen, brannte bereits das gesamte Museumsgebäude.

280 historische Motorräder und Autos wurden ein Raub der Flammen

Nur wenige Maschinen konnten im letzten Moment herausgeschoben werden. Der größte Teil der geschichtsträchtigen Fahrzeuge wurde ein Raub der Flammen und ist damit für immer verloren, darunter Autos wie ein Porsche Speedster, ein Ur-911 Targa und eine dreirädrige Brough Superior Austin Straight Four aus den 1930er-Jahren.

Während der ideelle Schaden nicht beziffert werden kann, dürfte sich der materielle Schaden auf mehrere Millionen Euro summieren. Von dem hölzernen Museumsgebäude blieb nichts übrig. Einzig ein Übergreifen der Flammen auf die benachbarten Gebäude der Seilbahnstation und des Restaurants konnte die Feuerwehr verhindern, die mit 20 Fahrzeugen und rund 110 Mann angerückt war.

„Wir hatten uns vorgenommen, das beste Motorradmuseum Europas zu werden, wollten weiter ausbauen“, so Alban Schreiber gegenüber der Tiroler Tageszeitung.

In der nächsten Ausgabe von Motorrad & Reisen: die letzten professionellen Bilder der Ausstellung

Wenige Wochen vor dem Brand porträtierte Motorrad & Reisen das Motorradmuseum am Timmelsjoch für eine Reportage, die ihr in unserer nächsten Ausgabe lesen werdet. Vermutlich schossen wir dabei die letzten professionellen Fotos der beeindruckenden Ausstellung. Mittlerweile kündigten die Betreiber an, das Motorradmuseum am Timmelsjoch wieder aufbauen zu wollen.



Text: Thomas Kryschan; Fotos: Geoff Tompkinson

Sena 3S Plus Boom & Universal: 2-Wege-Intercom für 109 Euro

In der beliebten 3er-Serie präsentiert Sena zwei neue Kommunikationsgeräte. 3S Plus Boom und 3S Plus Universal lösen 2021 das bisherige Sena 3S ab. Gemeinsam ist beiden Geräten der technische Standard mit Bluetooth 4.1, bis zu vierhundert Meter Reichweite und eine Akkulaufzeit von acht Stunden. Zwei Fahrer können damit drahtlos kommunizieren. Besonders einfach soll die Bedienung der Geräte ausfallen. Lediglich zwei Tasten reichen aus, um die Intercom-Funktionen zu steuern, Musik über das Smartphone zu hören, zu telefonieren oder Navigationsansagen entgegenzunehmen. Auf gute Gesprächsqualität muss dabei nicht verzichtet werden. Die Geräte der 3S-Plus-Serien profitieren von der gleichen Advanced-Noise-Technologie, die auch bei den teureren Sena-Geräten ungewollte Störgeräusche herausfiltert.

Sena 3S Plus Boom – ideal für Jethelme

Für den Einbau in einen Jethelm bietet sich das Modell Boom an. Da beide Steuerungstasten direkt am Schwanenhals des Mikrofons sitzen, ist ein Bedienteil, das seitlich von der Helmschale absteht, überflüssig. Mit wenigen Handgriffen lässt sich das 3S Plus Boom dadurch fast unsichtbar einbauen.



Für jeden Helm geeignet: Sena 3S Plus Universal

In Integral-, Cross- und Klapphelmen verhindert das Kinnteil den direkten Griff in Richtung Mikrofon. Deshalb sitzen die beiden flachen Schalter des Modells Universal weiterhin außen am Helm. Natürlich kann es damit ebenfalls an einem Jethelm angebracht werden. Sowohl Kabel- als auch Bügelmikrofon sind im Lieferumfang enthalten. Der Produktname ist damit Programm: Es ist universell einsetzbar. Sena 3S Plus Boom und 3S Plus Universal sind ab sofort zum Einzelpreis von 109,-- Euro im Handel erhältlich.



Text : Thomas Kryschan; Fotos: Hersteller

Zulassungsstatistik mit Euro-5-Bonus

Während die Zulassungsstatistik in der zweiten Jahreshälfte konstant über dem Vorjahr lag, machen die Zahlen zum Jahresende einen letzten, aber gewaltigen Sprung nach oben. Verglichen mit 2019 wurden im Dezember 2020 gut 10.000 zusätzliche Fahrzeuge zugelassen, was einem Plus von 365 Prozent über alle Fahrzeugklassen entspricht.

Tageszulassungen für Fahrzeuge nach Abgasnorm Euro 4

Grund für die Zulassungsflut dürfte der Übergang von der Abgasnorm Euro 4 zu Euro 5 sein, die ab 01.01.2021 für Neufahrzeuge gilt. Obwohl gewisse Stückzahlen auch 2021 noch über eine Sonderregelung zugelassen werden können, bekamen ungewöhnlich viele Euro-4-Fahrzeuge noch 2020 ihre Papiere und dürften zu Saisonbeginn als Tageszulassungen die Kunden zu den Vertragshändlern locken.
Gegenüber dem Vorjahr wurden im Dezember 2020 nahezu 329 Prozent mehr Krafträder zugelassen, die meisten davon in Bayern und Nordrhein-Westfalen. Dieser Trend zieht sich durch alle Fahrzeugklassen. Die Spitze markieren mit einem Zuwachs von 552 Prozent erneut die Leichtkraftroller gefolgt von den Leichtkrafträdern (+ 478 Prozent).



Top 10 aller Zweiräder

Losgelöst von Hubraum und Kategorie ist das meistzugelassene Zweirad im Jahr 2020 die BMW R 1250 GS, gefolgt vom Kraftroller Piaggio Vespa GTS Super 300. Bereits auf Platz drei findet sich mit der KTM 125 Duke das erste Leichtkraftrad.
Dass sich in den Top 10 am Ende des Jahres 2020 gleich vier 125er tummeln, davon drei Roller, dürfte der Kombination aus neuen Führerscheinregelungen und Corona-gebeuteltem Personennahverkehr geschuldet sein. Viele Autofahrer kamen auf diesem Weg zu einem zweirädrigen Zweitfahrzeug.

Text: Thomas Kryschan; Foto: Arnold Debus



Text: Thomas Kryschan; Foto: M&R, Ashlee Attebery

Eine Firma aus Sachsen ist technisch dazu in der Lage, Benzin aus Strom herzustellen. Die Versuchsanlage der CAC GmbH aus Chemnitz produziert Stunde für Stunde 100 Liter des synthetischen Treibstoffs. Dieses Verfahren auf eine entsprechend große Anlage zu skalieren, wäre kein Problem, heißt es. Aus Wasser und CO_2 wird, unter Zuführung von jeder Menge Energie, synthetisches Methanol. Für Diesel müsse der Prozess nur minimal abgewandelt werden. Als CO_2-Quelle eignet sich beispielsweise eine Müllverbrennungsanlage.

Das größte Problem ist dabei der Energiebedarf. 16,1 Kilowattstunden Strom frisst die Produktion eines Liters Sprit. Effizient ist das nicht. Verfechter der E-Mobilität würden mit dem Strom lieber direkt die Akkus laden, statt unter Verlusten Kraftstoff daraus herzustellen.

Direkte elektrische Antriebe arbeiten effizienter

Zwischen 16,3 kWh (Hyundai Ioniq) und 27,6 kWh (Mercedes-SUV EQC 4Matic) verbraucht ein Elektroauto im ADAC-Eco-Test durchschnittlich auf einhundert Kilometern. Mit dem synthetischen Benzin, das sich aus der selben Menge Strom herstellen ließe, kämen beide Verbrennervarianten jedoch nicht weit. Je nach Berechnungsverfahren fährt ein Fahrzeug mit direktem elektrischen Antrieb pro Kilowattstunde die fünf- bis sechsfache Strecke eines vergleichbaren Fahrzeugs, das Benzin aus Strom verbrennt.

„Synthetische Kraftstoffe werden den Verbrennungsmotor nicht retten", heißt es deshalb vom ICCT (International Council on Clean Transportation). Dennoch dürfte es noch eine ganze Weile dauern, bis der letzte Verbrenner auf unserem Planeten verstummt.

Der weltweite Fahrzeugbestand

Geschätzte 1,5 Milliarden Fahrzeuge fahren derzeit auf unserem Planeten. Über 200 Millionen davon sind motorisierte Zweiräder. Exakte Zahlen gibt es nicht, denn nicht jedes Land führt so penibel Buch über seinen Fahrzeugbestand wie die Deutschen. Angesichts der großen Anzahl wäre es sinnvoll, einen Teil des benötigten Kraftstoffs aus erneuerbaren Energien zu gewinnen. Allerdings nur, wenn er aus überschüssigem Strom produziert wird. Woher der kommen soll, ist wie so oft die Schlüsselfrage. Nachtstrom? Atomstrom?

Woher kommt der Strom?

Wie bei unzähligen Konzepten zuvor soll auch der Technologie des Synthese-Sprits eine gigantische Photovoltaik-Fläche in der Sahara zum Durchbruch verhelfen. Enthusiasten träumen dann – natürlich steuerbefreit – von Preisen unter einem Euro pro Synthese-Liter an der heimischen Tankstelle. Realisten gehen eher von vier bis fünf Euro pro Liter aus.

Eine Gefahr für die Energiewende?

Verfechtern der Elektromobilität gefällt die Tatsache, dass sich synthetische Kraftstoffe überhaupt herstellen lassen, schon vom Grundsatz her nicht. Sie fürchten, die Produktion könne durch Optimierung der Prozesse so lukrativ werden, dass die Fahrzeughersteller am Verbrennerkonzept festhalten, statt die Energiewende anzugehen.

Etwas Gutes hat das Ganze so oder so: Strom wird es immer geben. Seit man Kraftstoffe aus Strom produzieren kann, gilt das Gleiche also für Benzin. Selbst falls es für den täglichen Betrieb unwirtschaftlich sein sollte, können wir ab jetzt beruhigt in unseren Garagen verschwinden, unsere Motorräder hegen und pflegen und für die Zukunft bewahren. Für eine Runde nach Feierabend wird es immer reichen.

YAMAHA Ténéré 700

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Alexander Klose



Auf Asphalt oder im Gelände, sitzend oder stehend – die Ergonomie der Yamaha Ténéré passt.

Von Zeit zu Zeit ist es interessant zu beobachten, wie so manches Filetstück, nach dem sich auf den Motorradmessen alle die Finger lecken, von der zahlenden Kundschaft verschmäht wird. Stattdessen brechen andere, auf den ersten Blick unscheinbare Modelle, einen Zulassungsrekord nach dem anderen.

Dass die Yamaha Ténéré 700 ein durchschlagender Erfolg werden würde, hätte hingegen allenfalls das lange Warten auf ihre immer wieder aufgeschobene Premiere gefährden können. Schließlich ist schon die MT-07, deren vielgelobter CP2-Motor auch die Ténéré antreibt, Yamahas meistverkauftes Modell. Im Jahr 2020 war sie stets in den Top 3 der Zulassungsstatistik zu finden. Dass die Ténéré auf Platz acht kletterte, wundert daher nicht. Möglicherweise aber der Blick aufs Preisschild. Obwohl sie neben dem Antrieb gleichermaßen auf einem Stahlrahmen aufbauen, auf elektronische Assistenzsysteme, Prunk und Protz verzichten, trennen beide Modelle satte 3.000 Euro. Wo steckt also das ganze Geld? Die Antwort lautet: im Fahrwerk.

Ob es sich gelohnt hat, dass Yamaha den Entwicklungsingenieuren so viel zusätzliches Budget für hochwertige Federelemente zur Verfügung stellte, muss die Ténéré in unserem Test unter Beweis stellen.

Im besten Sinne bodenständig

Bereits bei der Sitzprobe springt der Sympathiefunke über. Endlich ein Motorrad, das nicht völlig überladen wirkt und dennoch alles an Bord hat, was man zum Fahren braucht.

Auf ein Farbdisplay verzichtet das rechteckige Cockpit im Hochkantformat. Die für das Fahren notwendigen Informationen bereitet die Ténéré mit monochromen LCD-Ziffern auf. Zu einer großen Geschwindigkeits- und einer gut sichtbaren Tankanzeige gesellt sich im rechten oberen Eck der eingelegte Gang. Verzichten könnte ich auf den digitalen Drehzahlmesser. Schon die Charakteristik des Motors macht ihn überflüssig, schlecht ablesbar ist er obendrein. Flankiert wird das Display beiderseits von klassischen Kontrollleuchten, wie man sie schon vor dreißig Jahren von jedem japanischen Motorrad kannte. Das Gleiche gilt, im positiven Sinne, für die Armaturen am Lenker. Aufgeräumt und übersichtlich sitzt jeder Schalter dort, wo man ihn erwartet.

Leicht lässt sich die Ténéré 700 vom extralangen Seitenständer heben, der die beachtlichen 24 Zentimeter Bodenfreiheit zu überbrücken hat. Gleich danach scheint das Gewicht des Fahrers in den langen Federwegen von Gabel und Zentralfederbein zu verpuffen. 210 Millimeter sind es an der Front, 200 Millimeter am Heck. Sanft setzt sich das Fahrwerk, ohne dabei tief einzufedern.



Wohltuende Routine: Die Schalteranordnung wirft keine Fragen auf.



Ausgestattet mit Explorer-Paket kostet die Yamaha Ténéré 700 derzeit 12.438,95 Euro.

Ein echtes, mechanisches Zündschloss schaltet die Stromkreise scharf und der Zweizylinder nimmt spontan und erfreulich leise seinen Dienst auf. Von einer Ténéré wird sich definitiv kein Anwohner belästigt fühlen. 91 Dezibel Standgeräusch gibt der Motor des getesteten Euro-4-Modells von sich. Seinem gutmütigen Charakter sei Dank, könnte man ihn selbst einem Kind anvertrauen. Es ist beeindruckend, wie niedertourig er sich innerorts bewegen und wie linear und perfekt berechenbar sich seine Leistung dosieren lässt.
Außerorts wird es im Sattel der Ténéré 700 dennoch nicht langweilig. Soll es zügig vorangehen, legt der Twin eine beachtliche Drehfreude an den Tag, so stehen bei 9.000 U/min 73 PS zur Verfügung. Für die fahrfertig 204 Kilogramm leichte Enduro ist das völlig ausreichend. Ein sauber schaltbares Getriebe steht dem Motor dabei zur Seite. Ohne Kraftaufwand gelingen die Gangwechsel. Auch die Leerlaufsuche ist kein Problem, solange man bereits vor der Ampel weit genug zurückgeschaltet hat. Im Stand den Weg vom sechsten hinunter in den ersten Gang anzutreten, erfordert Geduld und das Spiel mit dem leichtgängigen Kupplungshebel.

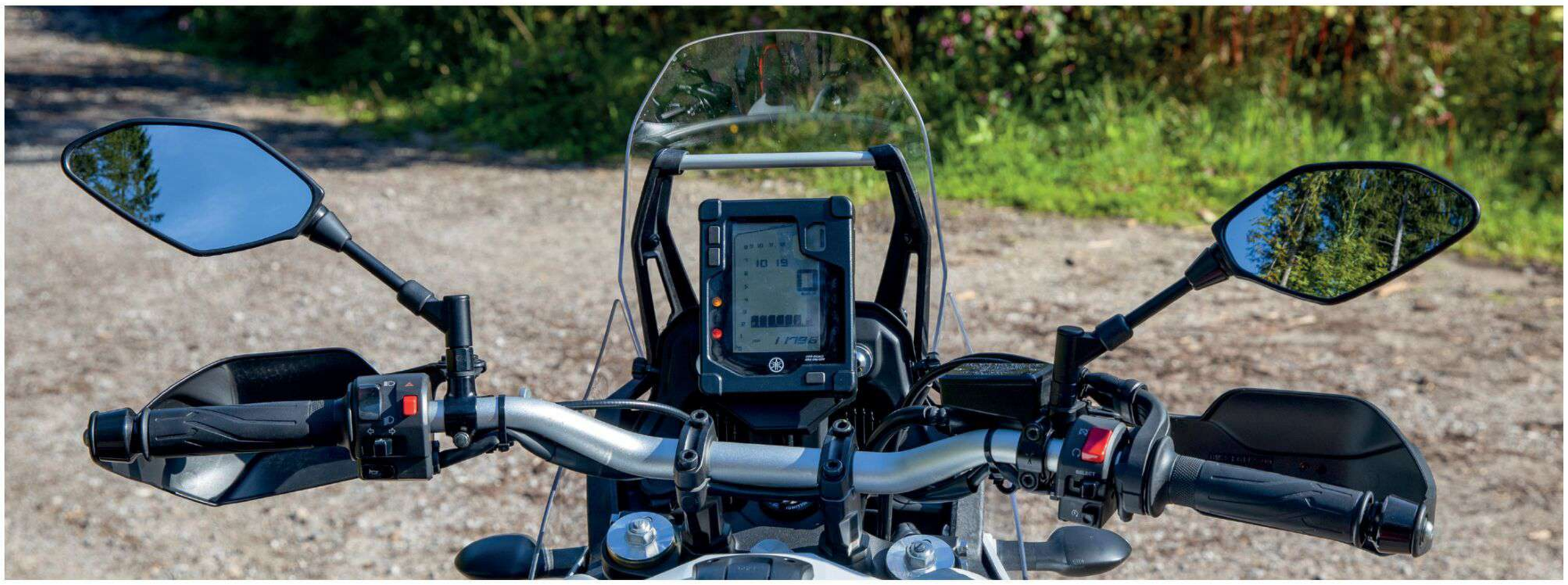
Hochwertige Fahrwerkskomponenten

Der wirklich große Spaß auf Asphalt beginnt, sobald der Streckenverlauf nicht nur kurvig, sondern verwinkelt wird. Dann kann das hervorragende Fahrwerk zeigen, was es kann. Wunderbar leichtfüßig lässt sich die schmal bereifte Ténéré einlenken und kann dank 21 Zoll großem Vorderrad dennoch mit Stabilität punkten. Auch in tiefen Schräglagen und während zackiger Richtungswechsel. Auf kleinste Unebenheiten spricht die 43 Millimeter dicke Upside-Down-Gabel dabei sensibel an. Mit der geballten Kompetenz aus vierzig Jahren Rallye-Sport-Erfahrung im Rücken entstammen Gabel und Federbein dieser Yamaha dem Offroadsport. Beide sind in Zug- und Druckstufe einstellbar.

Während ihrer Entwicklungsphase im Ténéré-700-World-Raid-Prototyp, den Yamaha monatelang um den Globus scheuchte, wurde das Setup des Serienmodells herausgefahren. Mit Erfolg. Damit die gelungene Abstimmung nicht unter der Beladung leidet, kann die Federvorspannung des hochklassigen Zentralfederbeins per Handrad nachjustiert werden. Sauber dosierbar und ausreichend kräftig gibt es auch an den Bremsen nichts auszusetzen. Zwei Bremsscheiben an der Front mit je 282 Millimetern Durchmesser und eine 245er-Scheibe am Heck bewahrt ein ABS vor dem Blockieren. Für den Offroad-Betrieb ist es abschaltbar. Als guter Kompromiss stellt sich die Bereifung mit Pirelli Scorpion Rally STR heraus.



Sauber dosierbar und ausreichend kräftig ist die vordere Doppelscheibenbremse.



Zentral platziert, ist der schwarze Balken der Tankanzeige unübersehbar. Im Gegensatz zum Drehzahlmesser lassen sich Tacho und Ganganzeige gut ablesen.

Erstaunlich griffig und mit berechenbarem Fahrverhalten bis in tiefe Schräglagen schlägt er sich angesichts seiner Offroad-Optik hervorragend auf Asphalt.

Tourentauglich fällt die Sitzposition aus. Verhältnismäßig tief ist die Ténéré-Sitzbank ausgeformt, sodass die Hände entspannt und lastfrei zum schulterbreiten Lenker greifen. Der ist wiederum so hoch montiert, dass die Fahrerposition nicht nur sitzend, sondern auch auf den Fußrasten stehend passt. Die schmale Taille der Yamaha und der niedrige Sitz sind dabei den Knien des Fahrers nie im Weg. Selbst die Form des Tanks folgt einzig und allein der perfekten Funktion. So lassen sich selbst Marathon-Etappen komfortabel meistern. Mit einem Kraftstoffvorrat von 16 Litern sind die problemlos möglich, denn der Zweizylinder begnügt sich in unserem Test mit 4,2 Litern auf 100 Kilometern. Nur allzu schnell sollte man dabei nicht unterwegs sein. Nicht, dass es an der Spurstabilität der Ténéré 700 scheitern würde. Selbst bei Höchstgeschwindigkeit zieht die Yamaha gelassen ihre Bahn. 205 km/h zeigt der optimistische Tacho dann an. Ihre steile Front mit dem kleinen Windschild sorgt oberhalb von 120 km/h aber für kräftige Turbulenzen an Schultern und Helm. Auch mit der Sparsamkeit ist es dann vorbei: Über sechs Liter pro einhundert Kilometer zu verbrennen, ist bei erhöhter Durchschnittsgeschwindigkeit durchaus möglich.



MODEKA
WE RIDE

WE RIDE **PANAMERICANA**

Herren 669,80 € I Damen 569,80 €

Der Panamericana Anzug ist ein Phänomen der Vielseitigkeit. Inspiriert an das 48.000 km weite Netzwerk durch Amerika wurde dieser 3in1 Anzug für lange Strecken und unterschiedliche Bedürfnisse konizipiert. Von der Presse geliebt und weltweit im Test macht sich die Panamericana nicht nur bei Weltenbummlern beliebt, sondern bietet mit der flexiblen Anwendbarkeit für jeden etwas.

MOTORRAD Urteil: sehr gut · MO TIPP · ENDURO · EMPFEHLUNG Motorradfahrer · Motorrad & Reisen sehr gut

ERHÄLTLICH **HIER**

06686	Lützen, Motorradland Weißenfels	36456	Barchfeld, TMO Motorradshop	72459	Albstadt-Pfeffingen, MASH
24837	Schleswig, Biker Outfit	45359	Essen, Zweirad Buschmann	76185	Karlsruhe, Motodiscount
26135	Oldenburg, Börjes	46499	Hamminkeln, GP Moto	76829	Landau, Seiboth
26689	Augustfehn, Börjes	58644	Iserlohn, Motorrad Total	78467	Konstanz, MotoShop Konstanz
27572	Bremerhaven, Harry Zager Motorräder	59602	Rüthen, Svebu	79183	Waldkirch, Motothek
29410	Salzwedel, Bikers Only	59269	Beckum, Modeka Center	84478	Waldkraiburg, Top Bikershop
29683	Fallingbostel, A1 Moto	59439	Holzwickede, Joy	87700	Memmingen, Wild Wear
31135	Hildesheim, Lufika	63110	Rodgau, Best Moto Styles	88074	Meckenbeuren, Motorradland
31785	Hameln, Modeka Center	64807	Dieburg, SOS Motorradbekleidung	90431	Nürnberg, Motorrad TAF
33609	Bielefeld, LBM	66606	St. Wendel, Motoland St. Wendel	93466	Chamerau, Hielscher GmbH
35799	Merenberg, Motodrom	67304	Eisenberg, Biker Treff	94124	Büchlberg, Rasch Motorräder
36088	Hünfeld, Motorradservice Hermann	69434	Hirschhorn-Langenthal, CS BikeWear	A-9020	Klagenfurt, A&A Shop
		69469	Weinheim, Tom´s Motorradshop		

www.modeka.de





Hauptständer, großer Unterfahrschutz und seitliche Sturzbügel sind nur ein Teil des umfangreichen Explorer-Pakets, das Yamaha als optionales Zubehör anbietet.

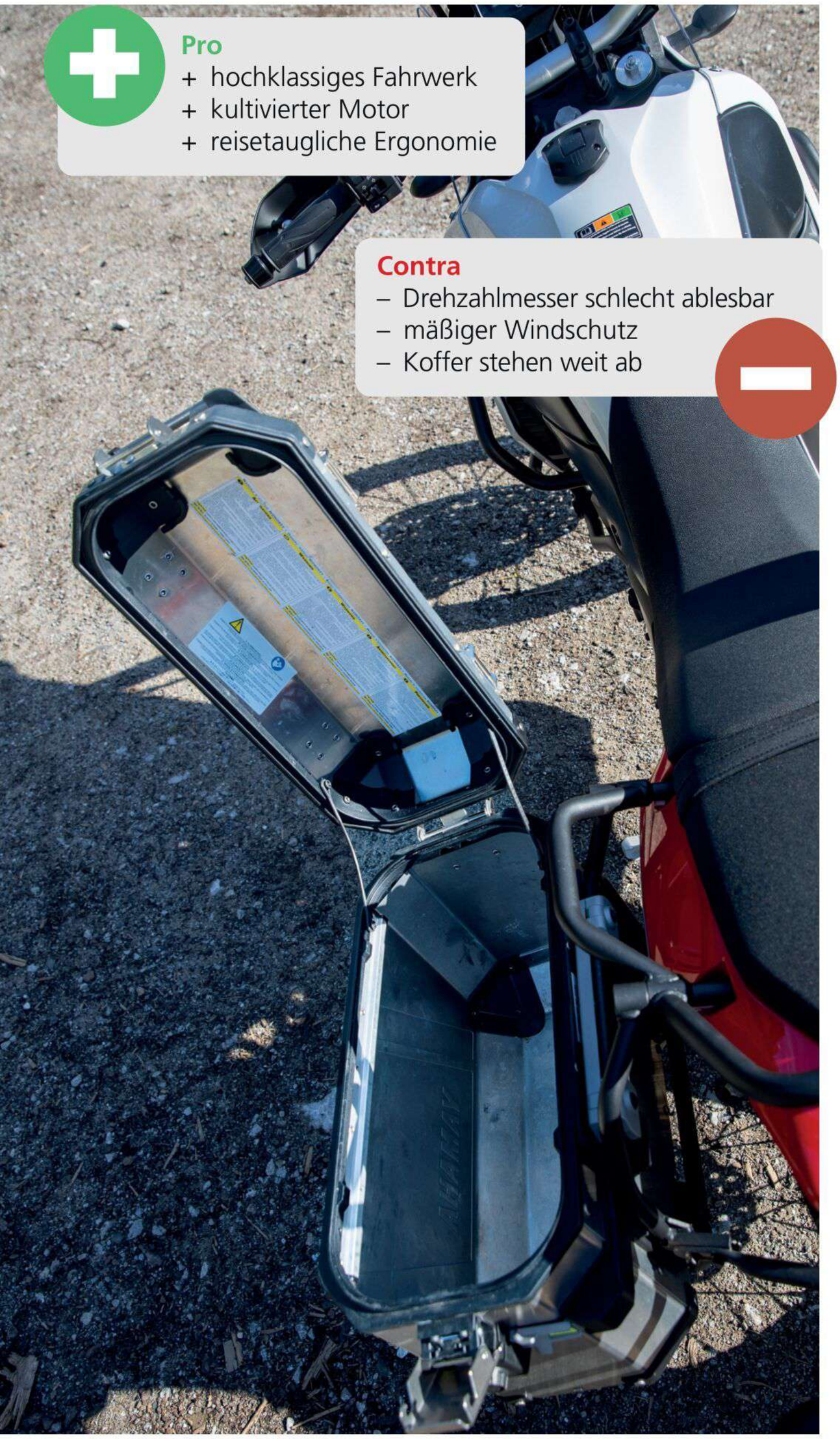
Abseits befestigter Straßen spielt der Windschutz hingegen keine Rolle. Die Ténéré 700 ausschließlich auf Asphalt zu bewegen, wäre ohnehin Verschwendung. Zumindest sollten Vielfahrer ihr dann Reifen mit reinem Straßenprofil gönnen. Beim Test sind wir froh über die milde Stolle des Rally STR. Viel Grip baut die Ténéré mit den Pirellis auch auf losem Untergrund auf. Der einfach zu beherrschende Charakter der Yamaha kommt jetzt voll zum Tragen. Unabhängig von Gang und Drehzahl geht der CP2-Motor gutmütig ans Gas, erklimmt drehmomentstark kurze Anstiege und schießt bei Bedarf beherzt voran. Der dafür notwendige Schub lässt sich dabei perfekt über den Gasgriff dosieren. Selbst Offroad-Neulingen nimmt die stets gelassene Ténéré so die Angst vor dem Dreck. Für die Weltreise bietet sich die Yamaha also nahezu an. Da darf ein durchdachtes Gepäcksystem natürlich nicht fehlen.

Unser Testmotorrad ist mit dem Explorer-Paket aus dem Yamaha-Zubehörprogramm ausgestattet. Für 2.064,95 Euro bekommt der Kunde nicht nur die beiden Aluminiumkoffer mit insgesamt 72 Litern Stauvolumen inklusive der robusten Rohrkonstruktion als Haltesatz. Auch ein Hauptständer, ein Motorschutz und Sturzbügel gehören zum Lieferumfang. Sie schützen Technik und Seitenverkleidungen vor größeren Blessuren, sollte die Ténéré umkippen.

An den Deckeln der Koffer finden sich stabile Zurrpunkte zur Befestigung weiterer Gepäckstücke. Wer sie regelmäßig nutzt und zudem ausschließlich solo unterwegs ist, wird sicherlich den flachen Gepäckträger des Explorer-Kits auf dem Sozius-platz anbringen. Er sorgt für eine nahezu durchgehende Ladefläche und bietet weitere Möglichkeiten zur Befestigung der Spanngurte.



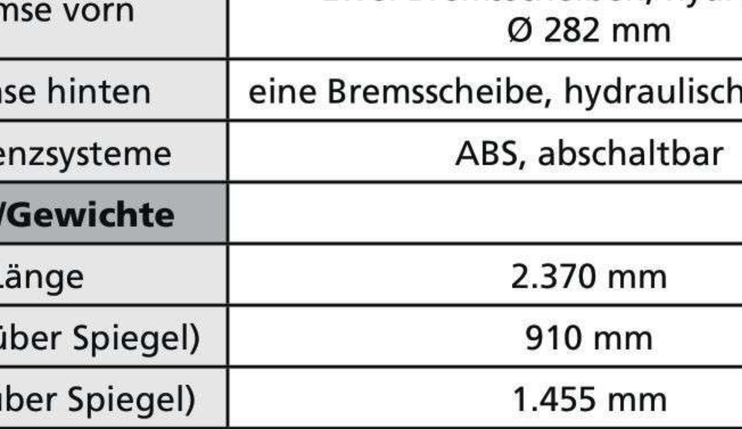
Durch die Form des Rohrträgers stehen die schlanken Seitenkoffer weit vom Motorrad ab und die schmale Ténéré wird breiter als nötig.



Die nach oben öffnenden Aluminiumkoffer lassen sich einfach beladen.

Das großzügige Volumen der Aluminiumkoffer gefällt im Test. Ihr Format ist praxistauglich und über den nach oben öffnenden Deckel gut zugänglich. Zumindest solange kein Gepäck auf ihnen verzurrt wurde. Dann ist an einen schnellen Zugriff nicht mehr zu denken. Der massive Verschluss lässt sich zudem nur per Schlüssel öffnen und schließen, was im Kurzstreckeneinsatz unnötig Zeit raubt. Dafür hielten die Koffer während unserer Testfahrten absolut dicht. Wer auf Netz und doppelten Boden setzen oder sie schneller beladen will, findet bei Yamaha zusätzlich wasserdichte Innentaschen. Zur hemdsärmeligen Optik der Ténéré passt das Explorer-Kit ausgezeichnet. Neben dem praktischen Nutzen bietet die stabile Rohrkonstruktion zusätzlichen Schutz bei ungeplantem Bodenkontakt. Der Hauptständer erleichtert zudem die Wartung.
Unser Freelancer Hanspeter Küffer schaute sich dennoch nach einer Alternative für das originale Explorer-Kit um, die wir auf den folgenden Seiten vorstellen.

Yamaha	Ténéré 700
Motor	flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-DOHC-Reihenmotor
Bohrung x Hub	80 x 68,6 mm
Hubraum	689 ccm
Nennleistung	73,4 PS (54 kW) bei 9.000 U/min
max. Drehmoment	68 Nm bei 6.500 U/min
Verdichtung	11.5:1
Abgasnorm	Euro 4 (Modell 2020)
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion nach 1.000 km, danach jährlich oder alle 10.000 km
Kraftübertragung	
Kupplung	Ölbad, Mehrscheiben
Getriebe	sequentielles Getriebe, 6-Gang
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahlrahmen
Federelemente vorn	Ø 43-mm-Upside-Down-Gabel
Federelemente hinten	Zentralfederbein, über Hebelsystem angelenkt
Federweg v/h	210 mm / 200 mm
Radstand	1.595 mm
Nachlauf	105 mm
Lenkkopfwinkel	27°
Räder	Aluminiumfelgen mit Stahlspeichen
Reifen vorn	90/90 R21 M/C 54V M+S – Speichenräder mit Pirelli Scorpion Rally STR
Reifen hinten	150/70 R18 M/C 70V M+S – Speichenräder mit Pirelli Scorpion Rally STR
Bremse vorn	zwei Bremsscheiben, hydraulisch, Ø 282 mm
Bremse hinten	eine Bremsscheibe, hydraulisch, Ø 245 mm
Assistenzsysteme	ABS, abschaltbar
Maße/Gewichte	
Länge	2.370 mm
Breite (über Spiegel)	910 mm
Höhe (über Spiegel)	1.455 mm
Sitzhöhe	875 mm
Gewicht fahrfertig	204 kg
zul. Gesamtgewicht	394 kg
Zuladung	190 kg
Tankinhalt	16 Liter
Standgeräusch	91 dB(A)
Fahrgeräusch	75 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 9.722,55 Euro (ab Werk)**



Statt des Soziuspolsters kann dieser Gepäckträger montiert werden.

Klipsen statt klotzen: Eine Alternative zum Explorer-Kit



Text und Fotos: Hanspeter Küffer

Verglichen mit dem Explorer-Paket von Yamaha ist diese Zubehörlösung leichter und schmaler. Der Soziusplatz fällt ihr allerdings zum Opfer.

Sie ist leicht, handlich, hat ausreichend Power und weitgehend alles an Bord, was es für abenteuerliches Reisen auf Asphalt und Schotter eben so braucht. Die neue Yamaha Ténéré 700 überzeugt mit genialem Konstruktionskonzept und begeistert mit tollen Fahreigenschaften. Sie ist damit die mit Abstand beliebteste Enduro ihrer Klasse. Als Freelance-Journalist von Motorrad & Reisen genieße ich die Möglichkeit, permanent die neusten Modelle testen zu dürfen. Die Ténéré 700 hat mich von Anfang an begeistert. Und als im letzten Sommer die Version Rally lanciert wurde, war klar: „Dieses geniale Teil muss ich einfach haben."

Leichter und schlanker als feste Seitenkoffer

Die zusätzliche Ausstattung mit Touring-Accessoires sollte meiner Meinung nach dem Grundkonzept entsprechen – leicht, einfach, schlank und in erster Linie praktisch. Da ich, wie wahrscheinlich zahlreiche weitere Ténéré-700-Treiber, meist ohne Beifahrer und dadurch mit weniger Gepäck reise, fiel ein entsprechendes System mit Seitenkoffer gleich zu Beginn aus der Entscheidung. Wasserdichte Packsäcke unterschiedlicher Hersteller und Größen haben sich auf meinen früheren Reisen meist als zuverlässig erwiesen, wobei das Beladen zuweilen mühsam ist. Und ganz nach Murphy's Law: Wenn du etwas raussuchen musst, ist es garantiert immer zuunterst.

Nicht so die neuen Drybag-Hecktaschen von SW-Motech, für die ich mich entschieden habe. Die sind ebenso hundertprozentig wasserdicht und preiswert, doch weil in Taschenform gefertigt, wesentlich praktischer zu beladen und mit Tragegriffen und Schultergurt einfacher zu handhaben. Der Rollverschluss funktioniert wie bei den Packsäcken, wobei die Enden mit Clipverschlüssen seitlich verzurrt werden. Vorausgesetzt man hält die Taschen fern vom heißen Auspuff und scharfen Gegenständen, ist das robuste Polyester-Material nahezu unkaputtbar. SW-Motech-Hecktaschen sind in verschiedenen Ausführungen und Größen in den Farben Gelb und Grau erhältlich.

Die Drybag-Hecktasche soll im Soziusbereich auf der Sitzbank in Fahrtrichtung platziert werden. Doch weil das Sitzpolster der Ténéré aus praktischen Gründen sehr eng und relativ kurz geschnitten ist, ist ein stabiles Verzurren ohne Träger kaum möglich. Den optionalen, sieben Kilogramm schweren, übertrieben massiv konstruierten Originalträger mit angeflanschter Topcase-Plattform kann und will ich meiner Ténéré nicht antun. Auf der Suche nach einer geeigneten Alternative wurde ich bei Berotec fündig. Das kleine, aber feine Unternehmen aus Eppingen, nahe Heilbronn, konstruiert, produziert und vertreibt geniales Motorradzubehör. Nähere Infos gibt es unter www.berotec.de.

Der in Eigenregie speziell für die Ténéré 700 entwickelte Träger fügt sich unauffällig in die elegante Fahrzeuglinie ein. Er ist aus dünnen Edelstahlrohren gefertigt, pulverbeschichtet und wiegt lediglich 740 Gramm. Die Last der Hecktasche wird von den originalen Befestigungspunkten am Heckrahmen und der Sitzbank getragen. Bei nicht beladenem Fahrzeug bleibt die Soziustauglichkeit vollumfänglich erhalten. Der in Schwarz und Grau erhältliche Träger kostet lediglich knapp 125,-- Euro und passt selbst für die leicht höhere Rally-Sitzbank perfekt.





Ein Tankring fixiert den SW-Motech-Tankrucksack per Schnellverschluss.



Der Edelstahlbügel von Berotec kostet knapp 125 Euro.

Regenkleidung, Brille, Sonnenbrille, Cap, Geldbörse, Taschentücher – auf dem Motorrad muss doch so einiges mit, was man gerne jederzeit griffbereit hat. Wer nicht mit dem Sack am Rücken fahren möchte, wählt die Variante für den Tank und hier vorzugsweise die Version mit Tankring-Schnellverschluss. Für die Ténéré habe ich den Tankrucksack PRO Trial von SW-Motech gewählt. Mit 13 bis 18 Litern Fassungsvermögen passt er für meine Bedürfnisse wie maßgeschneidert. Und das sowohl für die kurze Feierabendrunde, den Wochenendausflug als auch für die Urlaubsreise.

Robust und hochwertig verarbeitet

Der Tankrucksack sieht gut aus, er ist robust und aus hochwertigen Materialien gefertigt. Innen helfen Gummizüge und drei Netzfächer Ordnung zu halten, zwei Außenfächer bieten zusätzlichen Stauraum. Der Tankrucksack sitzt felsenfest auf dem Tankring und bewahrt so den Tank vor Kratzern. Mit dem Quick-Lock-Rastenverschluss lässt er sich mit nur einem Handgriff befestigen und abnehmen. Ein dünner Klarsicht-Molle-Aufsatz für Karte, Tablet, Smartphone oder Ähnliches ist optional unter www.sw-motech.com erhältlich.
Zur Montage eines Navis hat Yamaha für die Ténéré die Querstrebe der Windschutzscheibenhalterung vorgesehen. SW-Motech gehörte zu den ersten Zulieferern mit einer entsprechenden Halterung im Sortiment. Die Konstruktion baut allerdings relativ tief, was jedoch eine einfache Verstellung des Sichtwinkels sowie die Demontage des Navis mit oder ohne der entsprechenden Stromversorgungseinheit ermöglicht. Bisher bin ich mit der Ténéré – nicht zuletzt aufgrund der stark eingeschränkten Ausland-Reisemöglichkeiten – fast ausschließlich auf Asphalt gefahren. Hier haben sich der Berotec-Gepäckträger und die Drybag-Hecktasche, der Tankrucksack und die Navi-Halterung von SW-Motech gut bewährt. Die wahre Bewährungsprobe steht der Ausrüstung allerdings noch bevor, wenn ich mit meiner Yamaha Ténéré 700 Rally in diesem Jahr nun hoffentlich auch auf Schotter zu neuen Motorradabenteuern starten kann.



Text: Ralf Bielefeldt; Fotos: Harley-Davidson

HARLEY-DAVIDSON NEWS 2021





Harley-Davidson startet mit mehr Performance, Style und Technik ins neue Jahr. Zu den Highlights 2021 zählen vorerst Street Bob 114 und Fat Boy 114 im neuen Design sowie neue Styling-Optionen für die Touring-Modelle Street Glide Special, Road Glide Special und Road King Special. Außerdem wertet Harley seine CVO-Modelle weiter auf – in erster Linie mit neuen Farben und einem fetten Soundsystem. Neuigkeiten zur Pan America gibt es erst am 22. Februar 2021.

Das weltweit angekündigte Live-Event am 19. Januar startete holprig. Die Webseite, auf der die erste virtuelle Präsentation in der 118-jährigen Unternehmensgeschichte stattfand, kam anfangs nicht richtig in die Gänge. Jochen Zeitz, neuer Chef von H-D, eröffnete dann den Neuheitenreigen mit salbungsvollen Worten zur großen Historie und noch größeren Zukunft der Marke. „Harley-Davidson richtet den Fokus im Jahr 2021 auf Motorradfahren als emotionales Erlebnis“, verspricht Theo Keetell, Vice President Marketing. „Das Streben nach Abenteuer und Freiheit bildet unser Erbe und zugleich die Vision für unsere Zukunft.“ Möge es so sein.



Street Bob



Street Bob bekommt den großen Motor

Die Street Bob fährt nach einem umfangreichen Upgrade künftig als Street Bob 114 vor. Mini-Apehanger, kurzes Heck und jetzt 95 PS statt bislang 86 PS als 107 sollen sie fortan zu einer „durch und durch authentischen Harley“ mit großem Milwaukee-Eight machen. Gegenüber dem 107er-Twin konnte die Beschleunigung mit dem leistungsstärksten serienmäßigen Motor in der Softail-Baureihe auf knapp 100 km/h um neun Prozent verbessert werden. Der Durchzug von rund 100 km/h auf gut 130 km/h legt um 13 Prozent zu. Inklusive Überführungskosten und Aufbaupauschale steht sie künftig für 16.055,-- Euro beim deutschen Händler. Nur mal so zum Vergleich: Unsere österreichischen Nachbarn zahlen dank anderer Steuerpolitik satte 18.595,-- Euro dafür.



Fat Boy

Aufhellung für die Fat Boy 114



Den Look der legendären Fat Boy 114 haben die Designer überarbeitet beziehungsweise „aufgehellt“, wie es bei Harley-Davidson heißt. Bedeutet: Die matten Chromteile an Antriebsstrang, Auspuff, Front End, Instrumentenkonsole und dem hinteren Fender werden durch glänzende Elemente ersetzt. Mit 93 PS und 155 Nm gehört der optisch vielleicht beeindruckendste Cruiser von Harley-Davidson ab 24.255,-- Euro geneigten Fans.



Road Glide Special



Road King Special



Street Glide Special

Neue Styles und Custom-Features

Die 2021er-Touring-Familie will mit souveränem Fahrverhalten und Langstreckeneigenschaften punkten. Street Glide Special und Road Glide Special gibt es in neuen Two-Tone-Lackierungen, zudem hat der Kunde nun auch die Wahl zwischen einem schwarzen Finish und einer Ausführung mit klassisch verchromten Features. Die Road King Special und die Street Glide Special sind zudem mit einem neuen Daymaker-LED-Scheinwerfer ausgestattet. Alle drei Modelle verfügen über neue, flach gehaltene Sturzbügel.
Alle Touring-Modelle, die mit dem Farbtouchscreen-Infotainmentsystem Boom! Box GTS ausgestattet sind, sind nun kompatibel mit Android Auto und Apple CarPlay. Das neu gestaltete Tankmedaillon der Touring-Modelle basiert auf dem klassischen Bar & Shield-Logo.



CVO Road Glide



CVO Street Glide

Neue Farben für die CVO-Familie

Das Custom Vehicle Operations (CVO) Portfolio für das Jahr 2021 umfasst die zweirädrigen Modelle CVO Limited, CVO Street Glide und CVO Road Glide sowie das Trike CVO Tri Glide. Für alle gibt es neue Lackierungen und Graphics. In den Modellen CVO Road Glide und CVO Street Glide sorgt ein neues High-Fidelity-Stage-II-Harley-Davidson-Audiosystem von Rockford Fosgate für musikalische Unterhaltung. „Jeder Kunde soll das Gefühl haben, eine wirklich einmalige H-D in der Garage zu haben", sagt Brad Richards, Vice President Styling H-D. Und dieses Gefühl dürfen alle anderen jetzt noch imposanter hören.



CVO Limited



Lautsprechersystem mit leistungsstarkem Vierkanalverstärker

Der neue kompakte Verstärker (20,6 x 13,7 x 5,1 Zentimeter) ist im Koffer des Motorrads installiert und versorgt vier Lautsprechersysteme. Die Leistung beträgt viermal 100 Watt pro Kanal bei 2 Ohm. Die Dreiwegelautsprechersysteme sollen präzise Höhen, saubere Mitten und druckvolle Bässe liefern. Sie verfügen über einen Tieftöner mit robustem Spritzgusskorb sowie separaten, auf einer Brücke montierten Mittel- und Hochtönern. Jede Lautsprechereinheit ist auf eine Leistung von bis zu 150 Watt ausgelegt, was laut Harley-Davidson „selbst bei hohen Geschwindigkeiten für einen ebenso brillanten wie verzerrungsfreien Klang bürgt".

Die erste Geige im Programm spielt gleichwohl die BMW-GS-Herausforderin Pan America. Hollywood-Barde und Vorzeige-Wassermann Jason Mamoa („Aquaman") crosst damit bereits aufmerksamkeitsstark durch die sozialen Netzwerke. Harren wir also des 22.02. (Pan America Launch). Dann verrät Harley-Davidson vermutlich auch etwas mehr über seine Philosophie der „Poesie in Bewegung" – und was sich hinter der neuen „Enthusiasts Collection" verbirgt.

Text: Ralf Bielefeldt; Fotos: Rick Parker





La Vendée

2.200 km durch Frankreich in sechs Tagen. Auf Naked Bikes von Triumph, nur mit Jeans und Lederjacke. Ziemlich kühner Plan? Nicht, wenn das Ziel La Vendée heißt. Die kleine Schwester der Bretagne ist eine echte Perle für Motorradtouren. Sauschön. Wenig los. Und am Ende tost vor dir das Meer.





Oh là, là – la Vendée *Pays de la Loire*

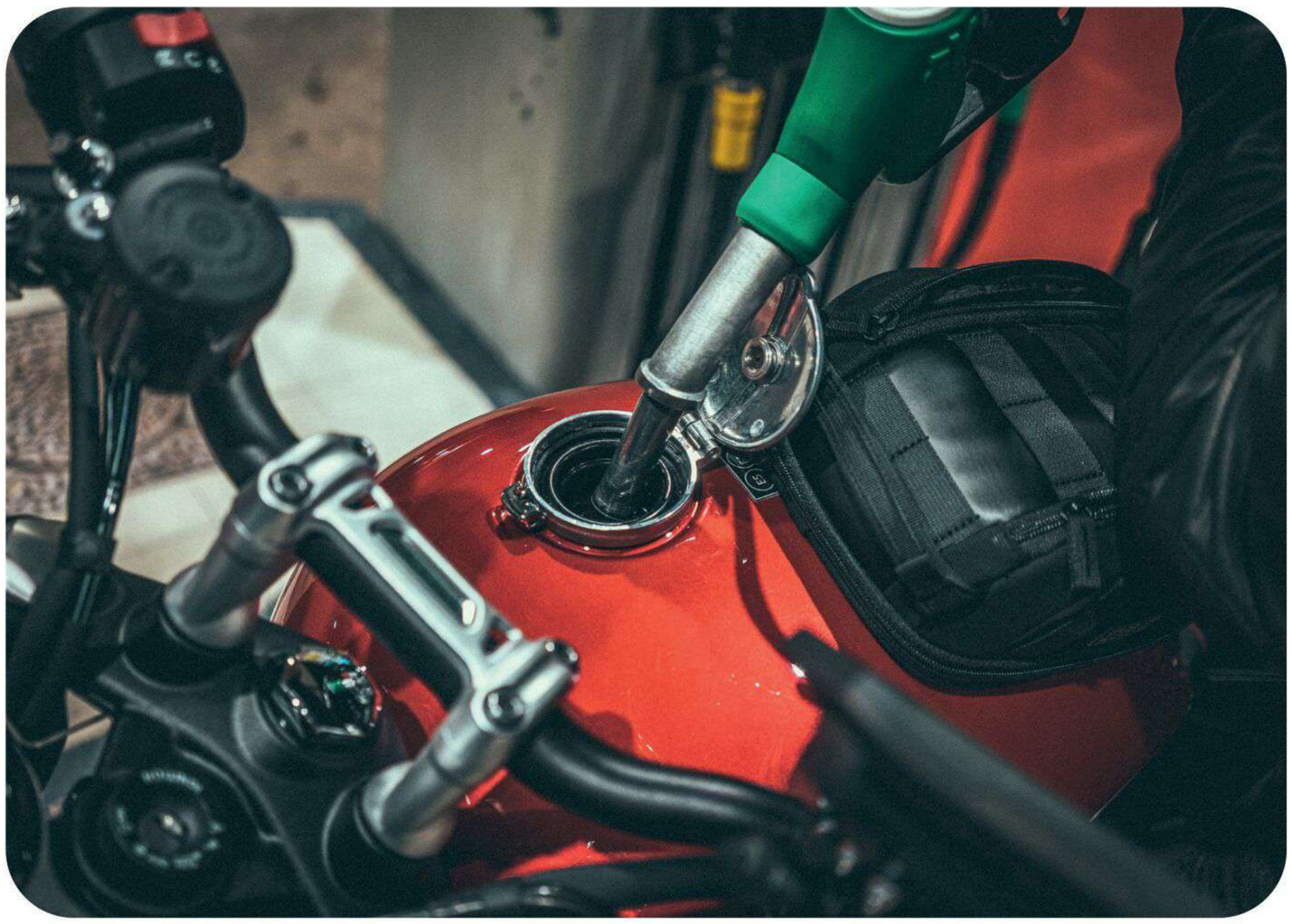
Nach Frankreich. An den Atlantik. Mit dem Motorrad. Grundsätzlich betrachtet ist das im Spätsommer eine sehr gute Idee. Beste Wetteraussichten. Kein Gedränge mehr an den Stränden, weil die Ferien fast überall rum sind. Und erfahrungsgemäß freie Straßen, weil die Franzosen wieder in Paris weilen. So gesehen ein ganz famoser Plan, dieser Roadtrip ins La Vendée. Wäre da nicht diese verdammte Pandemie. Es ist Ende August 2020. In einer Woche wollen wir los. Aber der Korridor mit geringen Infektionszahlen, durch den man Frankreich noch problemlos passieren kann, wird immer schmaler. La France droht zu dem zu werden, was es wenige Wochen später sein wird: ein einziges Risikogebiet. Mit – für damalige Verhältnisse – grotesk hohen Corona-Zahlen. Flächendeckend tief(st) rot eingefärbt laut RKI-Index. Zu den wenigen weißen Flecken mit nahezu verschwindend geringen Fallzahlen gehört lange Zeit unser Ziel: La Vendée. Die kleine begabte Schwester der Bretagne in der klangvollen Region Pays de la Loire.

Wie das berühmte gallische Dorf trotzt der Namensgeber der härtesten Segelregatta der Neuzeit – die Solo-Weltumsegelung Vendée Globe – dem Covid-Belagerungsring der Nachbar-Départements. Tagelang. Also satteln wir auf wie echte Jungs: Jeans, Lederjacke, Bell-Helm, Naked Bike. Dazu noch ein „Rally Duffel“ von Malle London und Molle-Zubehörtaschen von Heimplanet.

Wir starten in St. Ingbert. Uhrenvergleich: kurz vor zehn. Abends. Brrr. Es ist kälter als gedacht.



Zwangspausen: Der Tank der Street Twin fasst nur 12 Liter, bei der Speed Twin sind es immerhin 14,5.





Und längst finstere Spätsommernacht. Unser Plan, mindestens die Hälfte der rund 860 Kilometer bis Les Epesses, unserem ersten Etappenziel, am Stück durchzuballern, können wir mal getrost knicken. Zwei, drei Stunden trauen wir uns noch zu nach einem ziemlich langen Tag. So landen wir in Saint-Dizier. Ein Städtchen, an dem uns nur das günstig gelegene Hotel Brit interessiert. Ein Dreibettzimmer mit zwei Schlafräumen kostet keine 100 Euro. Die Rezeption ist durchgehend besetzt und verkauft Getränke zum mit aufs Chambre nehmen. Passt.

Tag 1: Saint-Dizier – Les Epesses

Morgens um neun reiten wir wieder vom Hof. Bei bestem Wetter. Auf uns warten rund 600 Kilometer. Weitgehend über Land; Route Nationale und gern kleiner. Die teuren Autobahnen lassen wir liegen, wo immer es geht. Gilt es Zeit rauszuholen, subventionieren wir Frankreichs Highways großzügig per Maut. Um 18 Uhr müssen wir im französischen Nationalheiligtum für historische Spektakel sein: dem Freizeit- und Vergnügungspark Puy du Fou. Kommen wir deutlich später an, beginnt die große Abendshow ohne uns (und ohne Abendessen). Nur das nicht.

Der Weg nach Les Epesses lehrt uns: Nationalstraßen wie die N7 und N4



Viel Vergnügen: Das Gelände des Puy du Fou ist riesig. Die Übersichtskarte hilft bei der Orientierung.

nutzt der Franzose als Freilichtmuseum und Testgelände für Generationen von Radargerätschaften. Es blitzt von vorn und von hinten, aus Anhängern und hinter Hecken, auf Hügeln und unterhalb von Leuchtreklamen. Wir zählen mindestens siebzehn Blitzer auf achtzig Kilometern. Irrwitzig. Nein, geradezu irre. Als wollten sich Landräte und Gemeindevertreter gegenseitig übertrumpfen in der Blitzerdichte ihrer Beritte. Wir schlagen drei Kreuze, dass wir hier nicht nachts vorbeigerauscht sind. Das hätte – bei allem Verständnis für die französische Straßenverkehrsordnung – ein teures Vergnügen werden können.

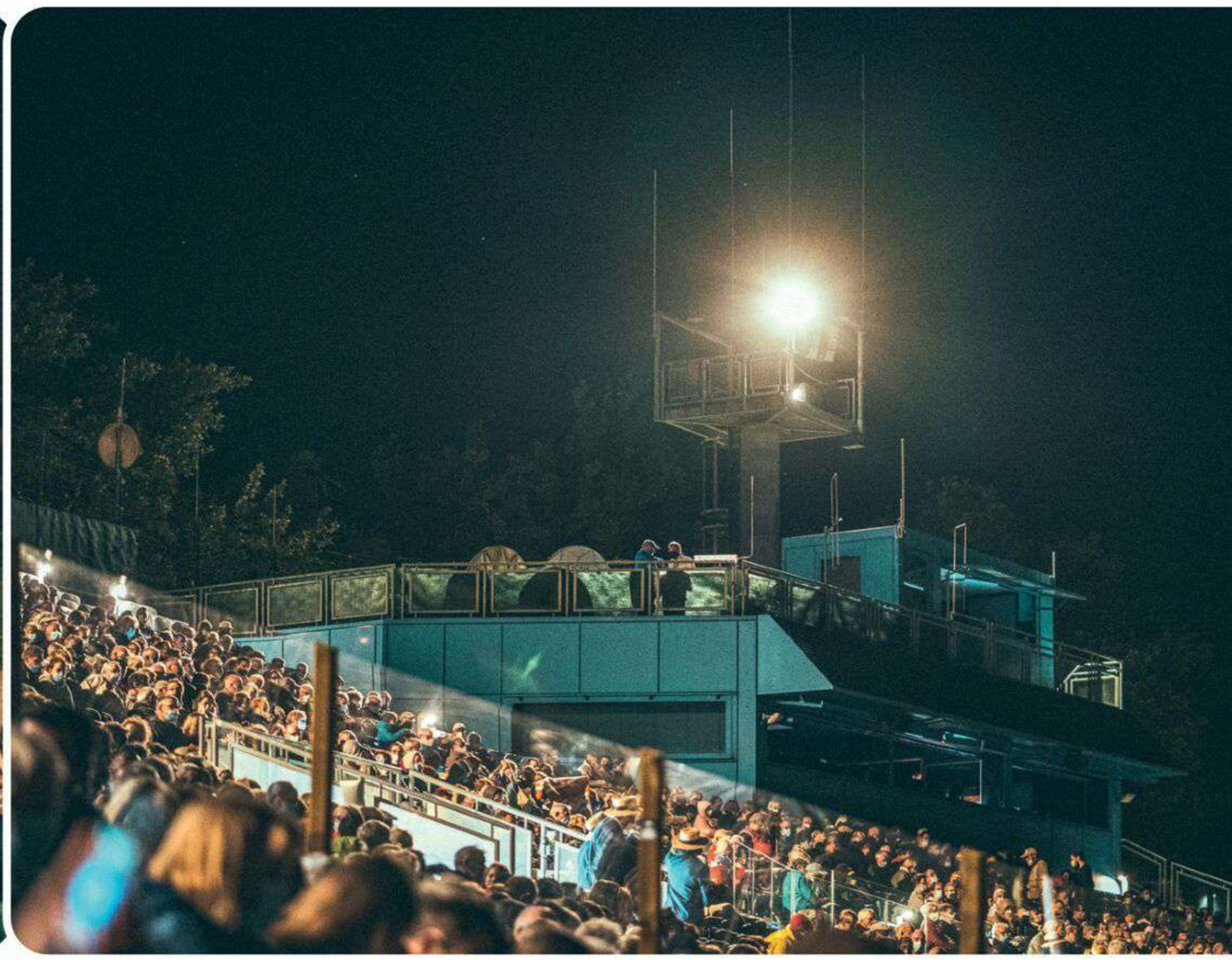
Das Puy du Fou ist ein Publikumsmagnet. Als wir Anfang September dort aufschlagen, haben Park und Hotels seit gut zehn Wochen wieder teilgeöffnet. „Normalerweise startet die Saison im April“, erzählt uns Océane Vrigneau, die bezaubernde Pressedame des Puy du Fou. Aber nun, der Lockdown. Bis zu 2,3 Millionen Besucher kommen pro Jahr. „Eigentlich“, seufzt Océane. TripAdvisor hat Puy du Fou zur Nummer eins der Freizeitparks in Europa gekürt und zur Nummer drei weltweit.



Lässige Packesel: Seiten- und Gepäcktaschen passen problemlos auf die Triumph Speed Twin und Street Twin.

Impressionen: Der Vergnügungspark Puy du Fou bietet einen Streifzug durch die Epochen. Empfehlenswert: das Dessert-Buffet





Blick auf die gigantische Open-Air-Bühne des „La Cinéscénie“. Bis zu 15.000 Zuschauer kommen zur großen Abendshow.

Die Hauptshow findet abends auf einer 23 Hektar (!) großen Außenbühne statt. Laut eigenen Angaben ist es „die größte der Welt“. Schreibt Wikipedia auch. Wer einmal da war, glaubt es gern.

142 Wasserfontänen, eine bombastische Licht- und Lasershow, ein durchdringender Sound, bis zu 2.400 (!) Akteure, viele davon ehrenamtliche Laiendarsteller aus der Umgebung – das „La Cinéscénie“ bietet in der Tat ein unfassbares „Spectacle“, Kanonendonner und Säbelrasseln inklusive. Knapp 15.000 Zuschauer passen auf die frontal zur Show ausgerichtete Tribüne. In restriktionsfreien Zeiten. Als wir da sind, werden es zu unserem baffen Erstaunen immerhin gut 5.000. Abstand? Blanke Theorie. Gut 100 Minuten dauert die Mega-Aufführung. Heute geht es um einen kleinen Jungen, der seine Ahnen trifft und durch die Jahrhunderte schweift. Alles auf Französisch. Auf Wunsch übersetzt eine App simultan in andere Sprachen. Vive la France.

Fünf Themen-Hotels sind über das riesige Gelände verteilt. Wir schlafen im „Le Camp du Drap d’Or“, eine Art Zeltstadt mit hundert Zimmern. Die Außenwände sind aus einem festen, güldenen Stoff, dem das farbenfrohe Lager seinen Namen verdankt. Drinnen ist in der Regel Platz für vier Personen. Die Toilette sieht aus wie ein hölzerner Thron. Im eigentlichen Park gibt es weitere Shows und zahlreiche „Durchlauferlebnisse“. So nennen sie hier die Historienwelten.



Liebe zum Detail: Übers gesamte Gelände sind unterschiedliche Themenwelten verteilt.

„Les Amoureux du Verdun“ (übersetzt: Die Verliebten von Verdun) beispielsweise schildert das Leben in den Schützengräben des Ersten Weltkriegs.



Nicht täuschen lassen: Normalerweise schieben sich Schlangen von Zuschauern zu den einzelnen Shows. Maske tragen ist natürlich Pflicht auf dem Gelände.

Oh là, là – la Vendée *Pays de la Loire*

Es rumst und qualmt und lärmt im dämmerigen Schlacht-Schacht. Von allen Seiten prasseln Eindrücke und Geräusche auf die Besucher nieder. Zwischen lebensgroßen Puppen agieren echte Darsteller. Dreidimensionales Multitasking. Höchst sehenswert. Und absolut gruselig in Zeiten von Corona: Wie in den Tokioter U-Bahnstationen drängen die Besucher durchs Labyrinth der Stollen.



Güldene Gemächer: So sehen die (Doppel-) Zelte im „Camp du Drap d'Or" aus.

Tag 2: Les Epesses – Saint-Sigismond

Uns reicht es, wir ziehen weiter. „Le Havre de Julie" erwartet uns. Mit einem unschlagbaren Konzept namens „Table et chambres d'hôtes" – frei übersetzt: Tisch und Gästezimmer. Schlemmen und schlafen bei Privatpersonen (www.lehavredejulie.com). Gastgeber sind die smarten Mittfünfziger Guy und Julie. Er ehemaliger Spitzenkoch, sie ehemaliges Model. Vor ein paar Jahren haben die beiden in Paris in den Sack gehauen. Jetzt beköstigt Guy nicht mehr von früh bis spät ein paar hundert Gäste am Tag in teuren Hotels, sondern betüddelt maximal eine Handvoll Übernachtungsgäste in selbst gestalteten Gemächern, fünf an der Zahl. „Das entspricht sehr viel mehr meiner Vorstellung von Gastfreundschaft", sagt der durchtrainierte Cuisinier.
Beim Ankommen und beim Abschied stehen Guy und Julie in der Tür wie „Maman et Papa", die du auf dem Land besuchst. Sie kuschelig mit Katze auf dem Arm, er stählern wie ein Triathlet. „Guy ist immer viel gesurft", strahlt Julie verliebt wie am ersten Tag. Kurzer Rundgang durchs Haus. Die meisten Gästezimmer bewohnen sonst ihre Kinder aus jeweils erster Ehe. Hohe Decken, viel Kunst an den Wänden, vom langen Esszimmertisch aus schaut man in den großen Garten mit Bambus und Feigenbaum. Guy kocht aus den „figues" eine grandiose Marmelade und ein famoses Chutney. Beides wird es morgen zum Frühstück geben. Jetzt ist erst mal Abendessen angesagt.
Gedeckt ist draußen auf dem kiesbedeckten Hof. „Nehmt Platz", bittet Guy und entschwindet in die Küche, beschürzt und sichtlich in seinem Metier.



Kaum Verkehr, tolle Straßen. Um unsere Navigation kümmerte sich die Calimoto-App.

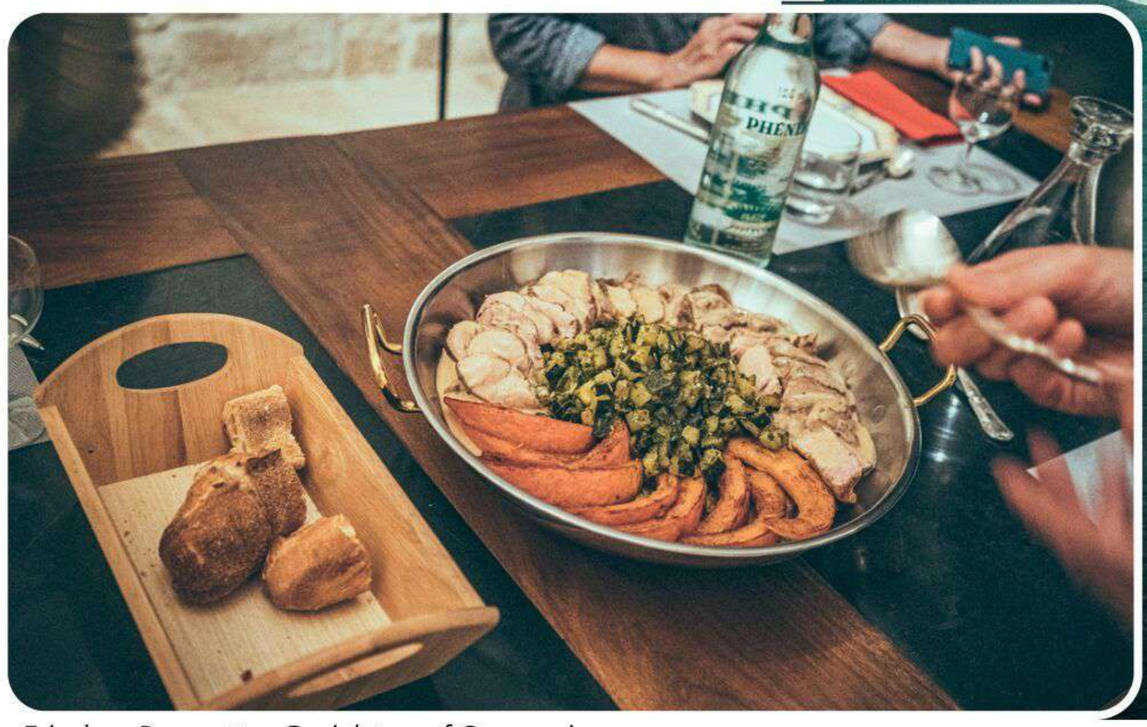


Die Speisekarte haut uns um: Wir starten mit einem Carpaccio vom Esturgeon (Stör) mit Wasabi-Zitronen-Sauce, gefolgt von einem Filet Mignon du Porc mit Zucchini, Maronenstampf und einer ganz wunderbaren Sauce mit Pineau des Charentes, einem Apéritif aus Weißwein und Cognac. „Selbstgebrannt“, raunt Guy verschwörerisch, „macht ein Bekannter von mir.“ Leider in sehr begrenzter Menge. Köstliches Gesöff. Kurz überlegen wir, die Flasche zu leeren, als Guy wieder in die Küche sprintet und Julie hinterher. Aber nein, Contenance. Schließlich kommt gleich noch der Côtes du Rhône aus Monsieurs Keller auf den Tisch. Und zum Dessert eine „Tarte fine aux figues“ plus Espresso.



Spicken erlaubt: Blick in die Küche von Ex-Profikoch Guy





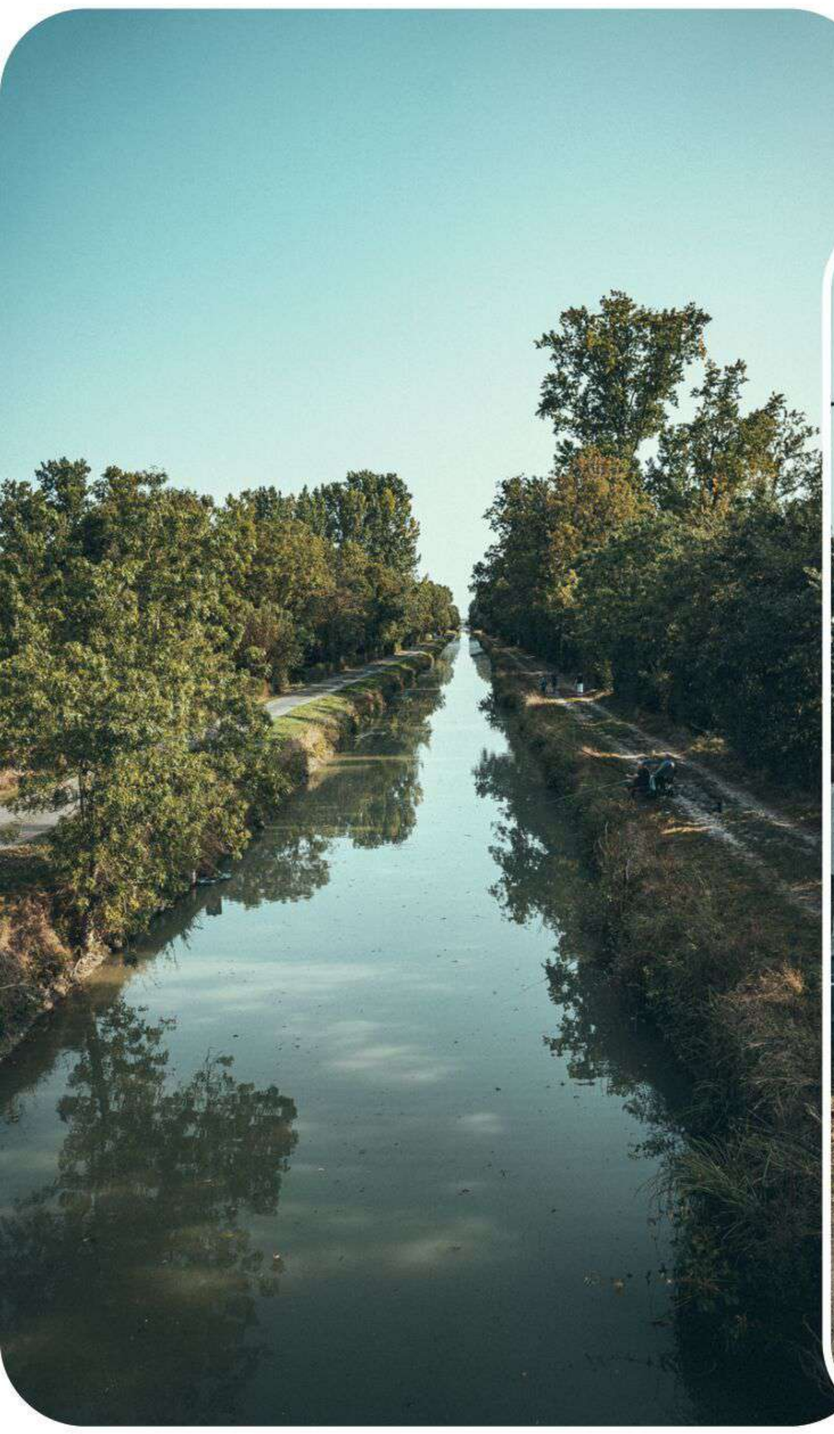
Frisches Baguette, Gerichte auf Sterneniveau

Tag 3: Saint-Sigismond – La Tranche-sur-Mer

Boah, habe ich gut geschlafen. Frühstück mit Croissants und selbstgemachtem Brot, dazu frisch gepresster O-Saft. Die Sonne lacht, im Hof warten zwei Fahrräder auf uns. Wir strampeln durchs „Marais Poitevin“, vorbei an unzähligen Kanälen, malerischen Häuschen und Gehöften im Dornröschenschlaf. Frankreich von seiner schönsten Seite. Hach, hier könnten wir gut ein paar Tage länger bleiben. Aber weiter geht es, die Küste ruft. Winke-Winke Guy, Bisous Julie – wir sehen uns garantiert wieder!

Runter vom Fahrrad, rauf auf unser Triumph-Duo Street Twin und Speed Twin. Über fein gewundene Sträßchen führt uns die Calimoto-App ins nahegelegene Mallièvre. Das verschlafene Kopfsteinpflasternest klebt an einer sehenswerten Brücke. Kleines Päuschen im „Salon de Thé“ von Anne und Alex Govaert. Über ihrem Salon vermieten die beiden seit Kurzem auch Gästezimmer (www.maisonaufildutemps.com).

Im kleinen Hinterhof des romantischen Geheimtipps kann man wunderbar entschleunigen. Auf der Karte locken belgische Biere. Mais non, wir bleiben standhaft. Nach einem Wässerchen samt vorzüglichem Espresso geht es weiter.
Im romantischen Maillezais, am Fuße der Burg, kapern wir eine Bark, die Gondel der Vendée, einst das Universal-Transportmittel für Holz, Zinn, Lebensmittel und Beerdigungen.





Vive la bicyclette! In der Vendée gibt es jede Menge ausgewiesene Fahrradstrecken.

Oh là, là – la Vendée *Pays de la Loire*





Einer rudert, einer schreibt: Bootsmann Baptiste weiß alles über die Kanäle des Marais Poitevin.

Am Heck thront Baptiste, ein geschulter „Barcadère“ (Bark-Chauffeur), was hier ein begehrter Studentenjob ist. Mit einem langen Paddel drückt er unser Kanalgefährt vom kalkhaltigen Boden ab und bringt die Sedimente in Wallung. An einigen Stellen steigt Methan auf. Die Gasblasen zündet er bei einem kurzen Stopp effektvoll an. Spooky Gegend, diese Kanäle.

„Früher war hier das Meer“, erzählt unser Bootsmann. Die Myriaden von Kanälen im Marais sind alle von Menschenhand geschaffen, um die Gegend trockenzulegen und urbar zu machen. Spezielle Bäume – „les frâmes“, erklärt Baptiste – sorgen mit ihrem breiten, aufgefächerten Wurzelwerk dafür, dass die Ränder der Kanäle nicht alle naslang nachgeben. „Dreiundvierzig verschiedene Fischsorten leben hier“, weiß der junge Mann. Im trüben Wasser sind sie nicht zu sehen. Im Restaurant „L’Echauguette“, direkt neben der Anlegestelle „Embarcadère de l’Abbaye de Maillezais“ gelegen, landen sie dennoch auf den Tellern.

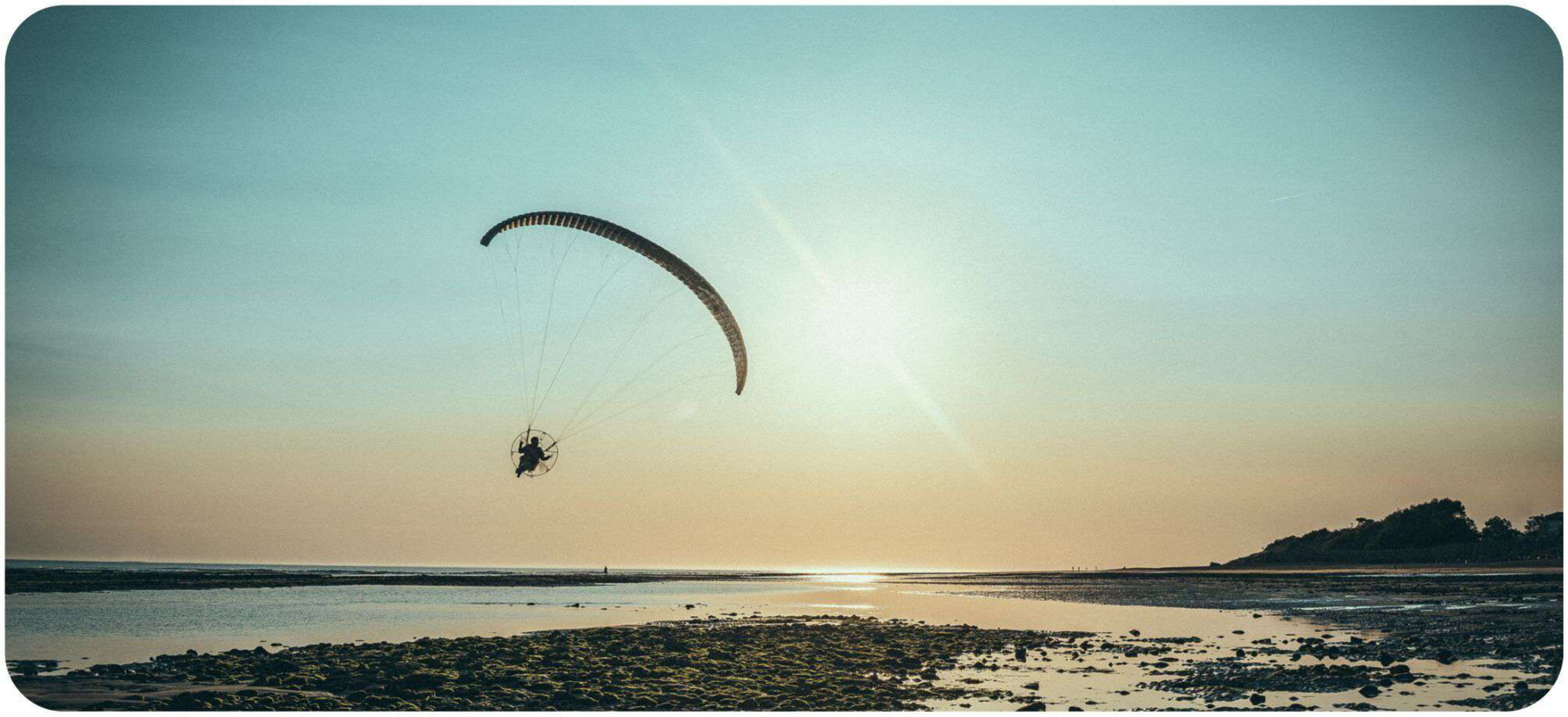




Unbedingt machen: eine geführte Tour mit einer Bark – und hinterher ein leichtes Mahl im Schatten.

Sehenswert, außen wie innen: das Museum in Fontenay-le-Comte.



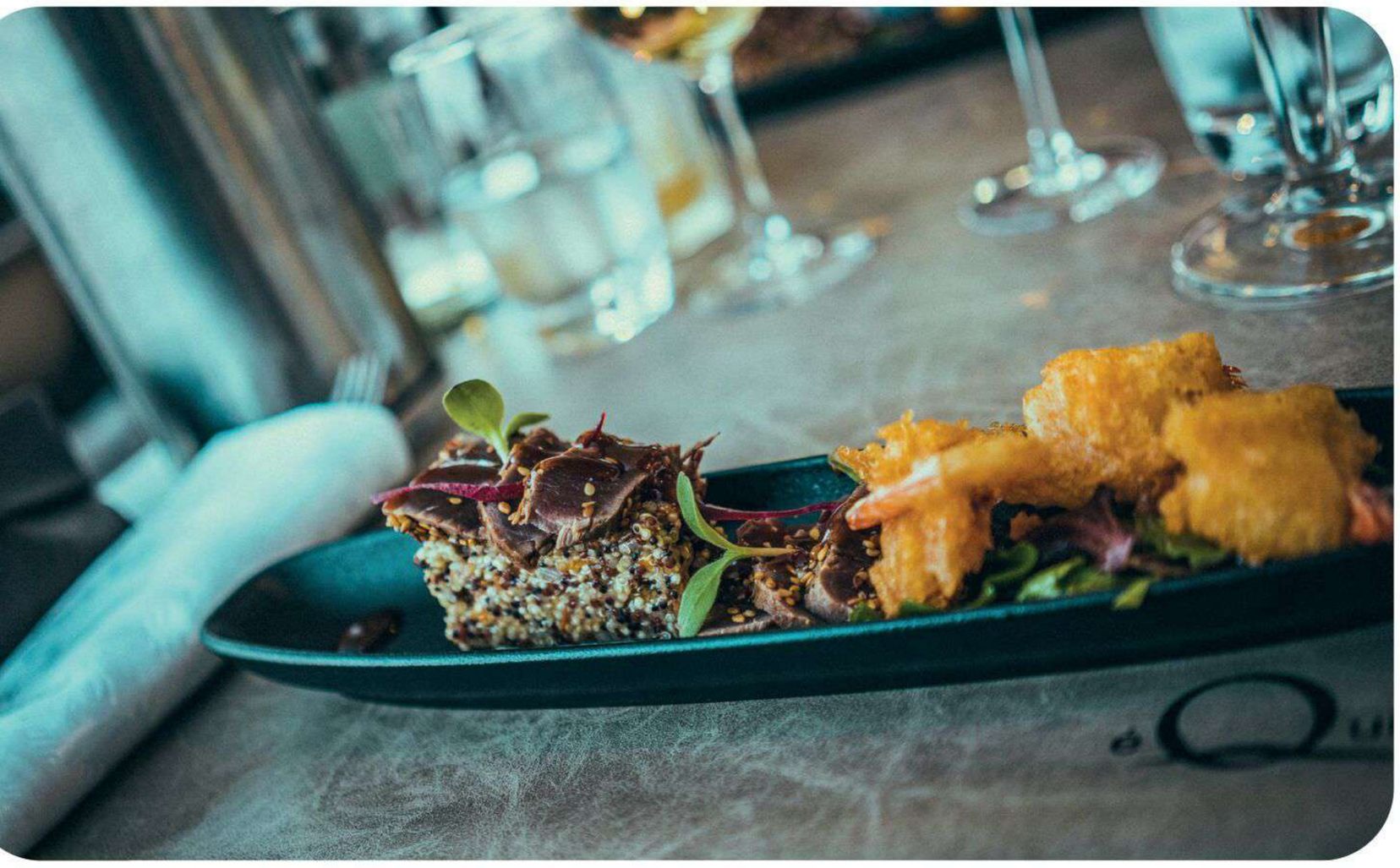


Frei wie ein Vogel im Abendlicht: Strandidylle in La Tranche-sur-Mer

Siebzig Kilometer weiter westlich checken wir im Hôtel Les Dunes ein. Mit traumhaftem Blick aufs Meer. Wir sind am Atlantik. Hurra! Die Fahrt hierhin durch die menschenleere Vendée ist großes Kino mit unseren Bonnies. 97 PS leistet die Triumph Bonnville Speed Twin mit ihrem präzisen Sechsganggetriebe, 65 Pferdchen bringen die fünf Gänge der Street Twin in Wallung. Unschlagbar: der Mix aus dem Twin-Sound der beiden Triumph-Bestseller und der Ommmmh-mäßigen Ruhe der Landschaft. Ein bisschen Bretagne, ein bisschen Provence, die Straßen gehören uns. In Fontenay-le-Comte gönnen wir uns ein kleines Päuschen: Chillen vorm Museum, welke Blätter aufscheuchen im Schlosspark.



Brandung inklusive: das vorzügliche Restaurant L'Equinoxe.

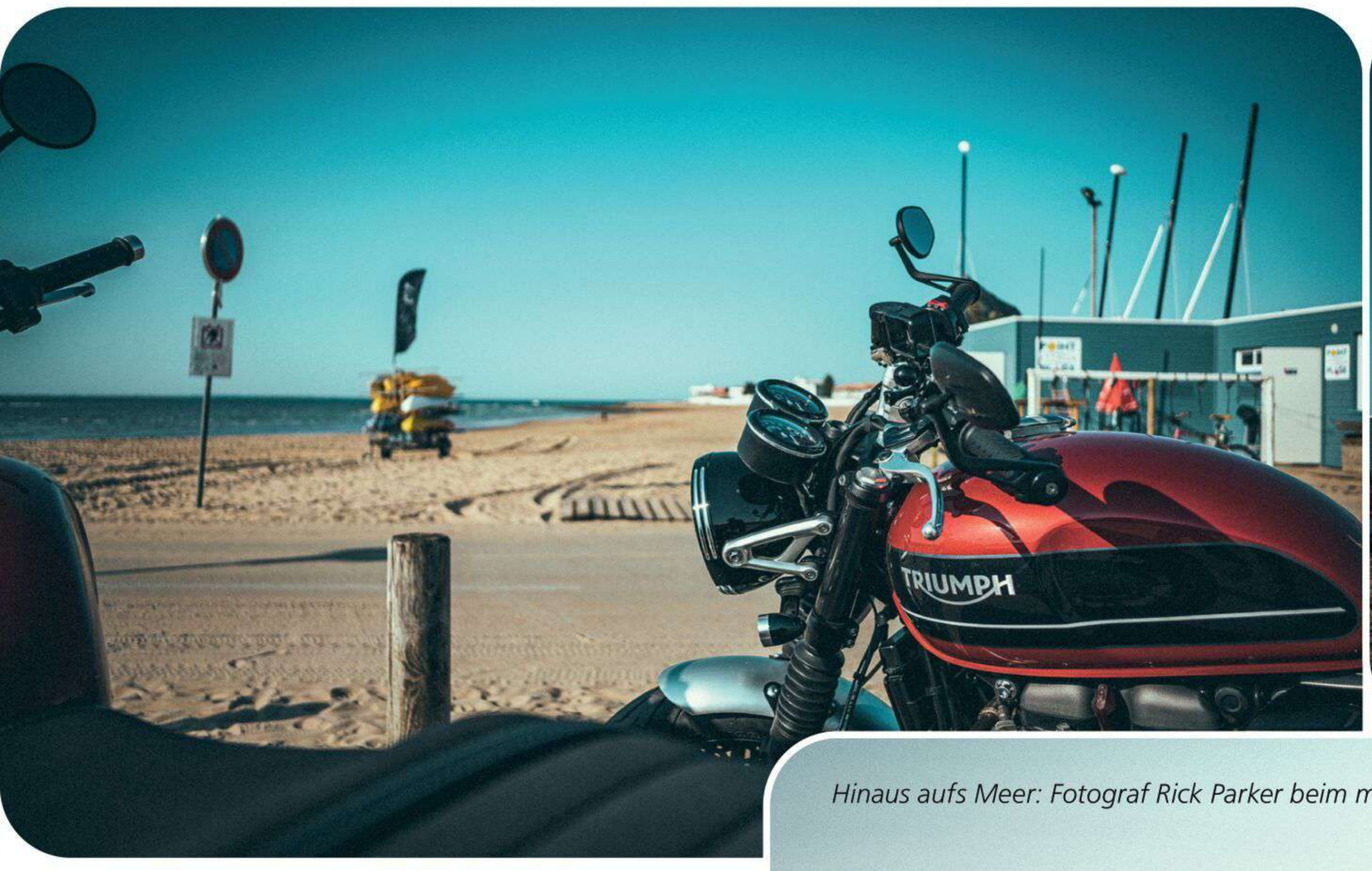


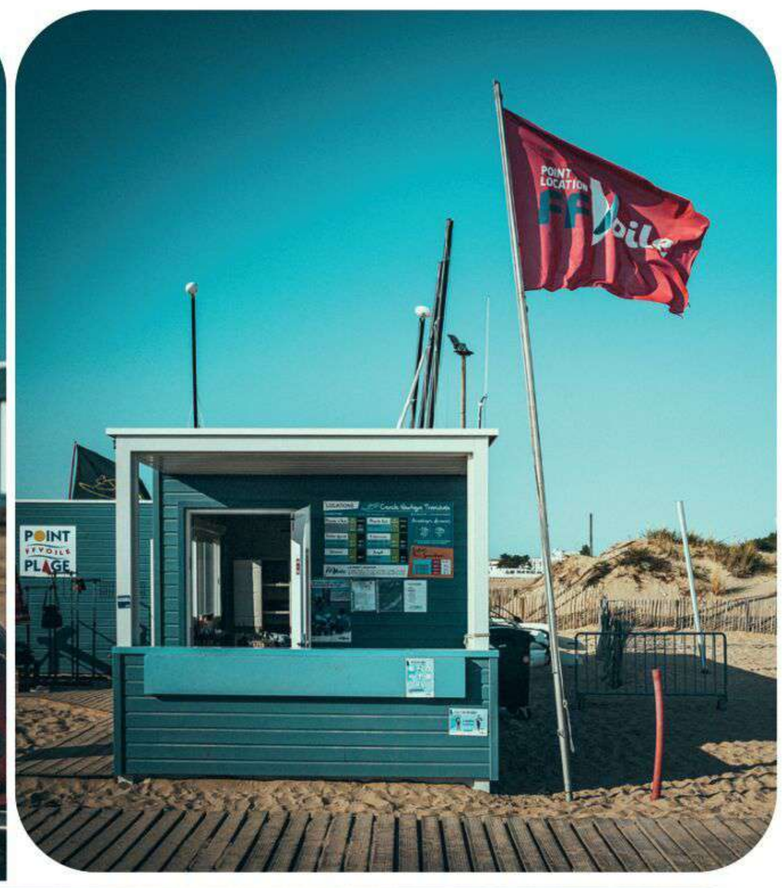
Frischer Thun: Wer am Atlantik keinen Fisch isst, ist selbst schuld.

Dann wird es Zeit für den ersten Troussepinettes, auch bekannt als „Apéro de Vendée", ein Schlehenlikör. Die Chefin des Hôtel Les Dunes kredenzt ihn zur Begrüßung. Beschwingt trödeln wir über den Strand zum „L'Equinoxe", ein In-Restaurant direkt am Meer. Menü mit Käse und Dessert 45 Euro, Flaschenweine ab 18 Euro. Gekauft. Im Eingang glotzen uns diverse Hummer und Doraden skeptisch an aus ihrem Endlager-Bassin. Tja, Freunde, eben noch da draußen im 19 Grad kühlen Nass, gleich auf unserem Teller. Désolé (sorry).

Tag 4: La Tranche-sur-Mer – Saint-Gilles-Croix-de-Vie

Wassersport ist ein großes Thema im La Vendée. Segeln, Windsurfen, Kiten,







Hinaus aufs Meer: Fotograf Rick Parker beim morgendlichen Kayakausflug.

Wasserski, Kayak fahren. Letzteres machen wir. Gleich im Frühtau zu Meere. Last chance, im wahrsten Sinne. Direkt nach unserem Paddeltörn motten die Surfer-Boys ihre Strandcontainer landeinwärts ein. Alles muss weg aus der Uferzone, lautet die Devise. Die breiten Sandstrände sind auf gesamter Küstenlänge Naturschutzgebiet. Nichts darf hier stehen in der Nebensaison, bedeutet: spätestens von Oktober bis April.

Mittags parken wir unsere Twins im Port de la Guittière. „L'Huîtrier Pie" ist unser Ziel, eine der lokalen Austernfarmen. Oder eher: die lokale Austernfarm (Telefon +33-251-906192). Chef „Fredoche" hat sein Leben den Muscheltieren verschrieben. Seit fünf Jahren hat er hier seinen eigenen Betrieb mit charmantem Restaurant. Ein Kleinod.

Originell wie der Chef selbst. Fredoche ist eine Mischung aus Louis de Funès, Jean Pütz und Jean-Paul Belmondo.



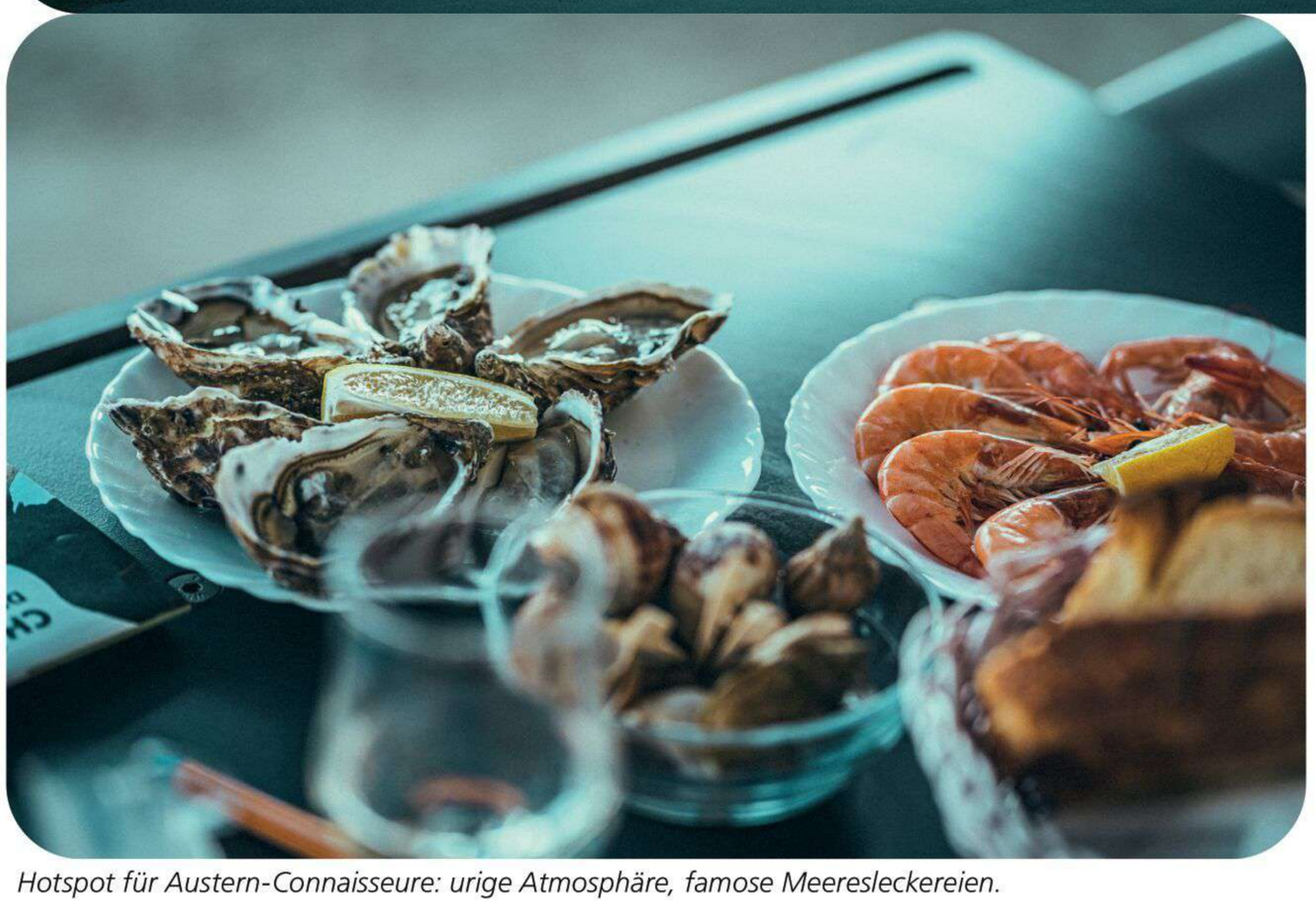
Lecker und neugierig: Da draußen wachsen die Austern von „Fredoche" heran.

Oh là, là – la Vendée *Pays de la Loire*



Darf ich vorstellen: Fredoche. Niemand weiß mehr über Austern.





Hotspot für Austern-Connaisseure: urige Atmosphäre, famose Meeresleckereien.

Quirlig, stets in Bewegung, noch schneller brabbelnd als Brad Pitt in „Snatch“. Er verpasst uns einen zwanzigminütigen Crashkurs über die Austernzucht, der an der Uni vermutlich über zwei Semester laufen würde.

Wir lernen (frei nach Fredoche): Jede Auster filtert täglich 18 bis 22 Liter Wasser. Nach circa 1,5 Jahren bildet sie ihr Geschlecht aus. Rund zwölf Stunden pro Tag ist sie unter Wasser und ein Kind der Gezeiten. Sie wächst in Säcken heran, die mindestens zweimal im Jahr gedreht werden müssen, sonst klumpen die Austern zusammen. Liegt sie schräg in ihrer Austernbank, öffnet sie sich kurz, um zu peilen, ob sie an Land ist oder im Wasser.

„Austern sind wie eine Frau“, doziert Fredoche augenzwinkernd. „Sie sind neugierig. Sie müssen gut liegen. Und es gibt sie in allen Größen.“ Faustregel: je älter, desto größer, desto teurer. Von den lütten „4er-Austern“ kosten bei ihm sechs Stück 6,50 Euro, die großen „1er“ gibt es für drei Euro mehr. Zehn Crevetten oder sechs Meeresschnecken

dazu, macht noch einmal fünf Euro on top. Dazu ein Fläschchen fruchtiger Muscadet für 14 Euro – und, hach, das Leben ist dein Freund. Und das Moped bleibt stehen.

Am Tag drauf wartet die nächste lokale Spezialität auf uns: Sardinen in der Büchse. Klingt schrecklich, schmeckt aber köstlich. Wie bei der Austernzucht gilt fürs Lagern der kunstvoll bemalten Dosen: regelmäßig wenden.



Ein Tag am Meer auf dem Motorrad. Geht es besser?





„Sonst setzt sich das Öl auf einer Seite ab und die andere trocknet aus“, weiht uns Sophie Buissez ein. Sie arbeitet im Sardinen-Delikatess-Shop „La Perle des Dieux“ (www.laperledesdieux.com). In einem exponierten Schränkchen, hinter einer verschlossenen Glastür, posieren die Jahrgangsdosen. Bis zu 30 Euro kosten die letzten Büchsen ihrer Art, beispielsweise von 2004. Die 2018er-Dosen gibt es ab circa sieben Euro, los geht es mit frischer Ware bei 3,60 Euro. Aber nix überstürzen: „Immer ein, zwei Jahre lang lagern“, rät Sophie. „Das macht sie noch leckerer.“

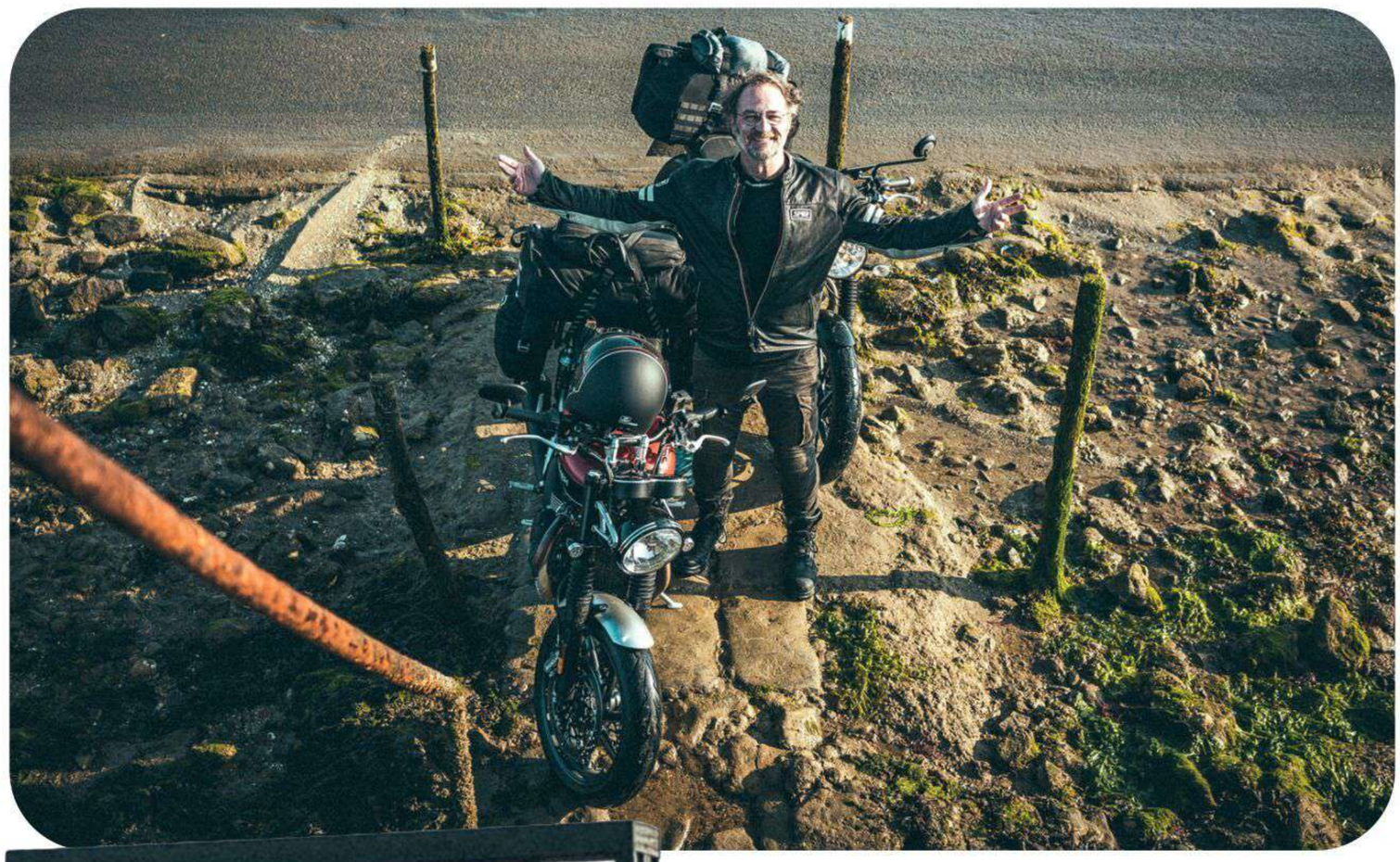
Tag 5: Saint-Gilles-Croix-de-Vie – Noirmoutier

Zeit für den nächsten und letzten Ortswechsel: Kurs Noirmoutier. Die Halbinsel ist im September ein Rentnerparadies, scheint es. Wohnmobil reiht sich an Caravan, das macht die Fahrt über die große Brücke, die das Eiland mit dem Festland verbindet, etwas mühsam. Zurück sind wir schlauer, weil pünktlicher. Die „Passage du Gois“ führt mitten durchs Meer.



Teilzeitstraße: Die „Passage du Gois“ verbindet die Halbinsel Nourmoutier mit dem Festland. Bei Ebbe jagen die Einheimischen Krebse.

Oh là, là – la Vendée *Pays de la Loire*





Im Rhythmus der Gezeiten ist sie täglich für rund zwei Stunden geöffnet. Und echt ein Erlebnis. Ein Rest Salzwasser steht auf der dammartigen Rumpelpiste, die Bikes sind nach der Überfahrt komplett eingesaut. Egal, der nächste Hochdruckreiniger kommt bestimmt.

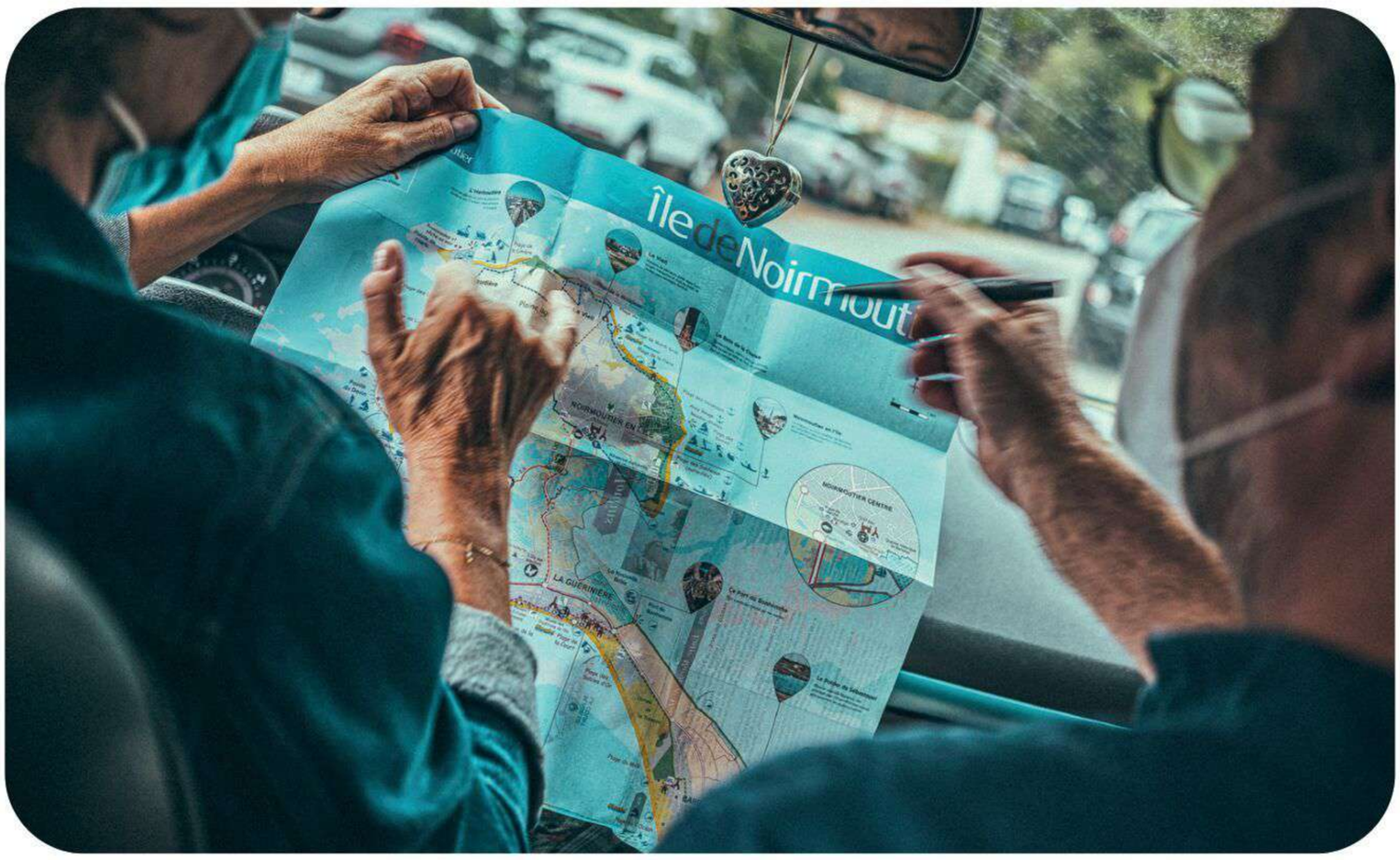
Entlang des geteilten Meeres parken Hunderte von Autos. Die ausgestiegenen Passagiere stehen gebückt im Watt und sammeln Krebse und jegliches Meeresgetier, das nicht rechtzeitig mit der Flut entfleucht ist. Alle paar Dutzend Meter ragen verrostete Rettungstürme in die Höhe. Auf die kann sich flüchten, wer zu lange mit dem Buddeln beschäftigt war – und dem daher bald das Wasser bis zum Halse steht. Von seinem Fahrzeug darf sich derjenige bei der Gelegenheit schon mal verabschieden: Salzwasser kennt bekanntlich keine Gnade mit Blech und Polsterstoff.

Dieses Risiko umgeht natürlich, wer die Brücke nutzt. Die funktioniert im 24/7-Modus und hat auch was, so nicht gerade Stoßzeit ist. Unser Ziel ist das hippe Hotel La Chaize in der wohlklingenden Avenue de la Victoire (www.hotel-noirmoutier.com). Zehn Minuten auf unseren Triumph-Maschinen davon entfernt, erwartet uns Marie Bruley vom örtlichen Office de Tourisme. Wir hüpfen in ihren Kompaktwagen und lernen „die Insel unter dem Meeresspiegel" kennen. Ein Großteil der Inselfläche liegt faktisch tatsächlich unter Meeresniveau. Der Frühkartoffel scheint das zu gefallen: „Bereits Ende März sprießen hier die ersten Kartoffeln Frankreichs", frohlockt Marie. Ohne Schale, eher fruchtig, eine lokale Spezialität.



Rund 10.000 Einwohner zählt die 48 Quadratkilometer große Halbinsel offiziell, im Sommer bevölkern sie ruckzuck 100.000 Menschen. Viele Familien haben hier ihren Sommersitz, erfahren wir. Auch Filmcrews kämen gern, weiß Marie, „wegen der schönen Kulisse". Unter anderem wurde hier „César und Rosalie" (1972) gedreht, eine französische Romanze mit Romy Schneider und Yves Montand. Die reich verzierten Altbauvillen und der Plage des Dames mit seinen bunten Holzkabinen dienten als willkommene Statisten.

Von April bis September fahren alle Besucher der Insel kostenlos mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das macht es uns einfach, die Hotspots abzuklappern. Der Verkehr ist übersichtlich, die Straßen verströmen den Blues des Spätsommers. Wir besuchen Cathy Guerin. Mit strengem Blick mustert sie uns. Zweimal täglich empfängt sie im Juli und August



Da müsst ihr hin: Fremdenführerin Marie verrät uns ihre Geheimtipps.





Madame Fleur de Sel: Cathy Guerin weiht Besucher in die Geheimnisse der Salzherstellung ein.

und manchmal auch im September Besucher auf ihrer Salzplantage.

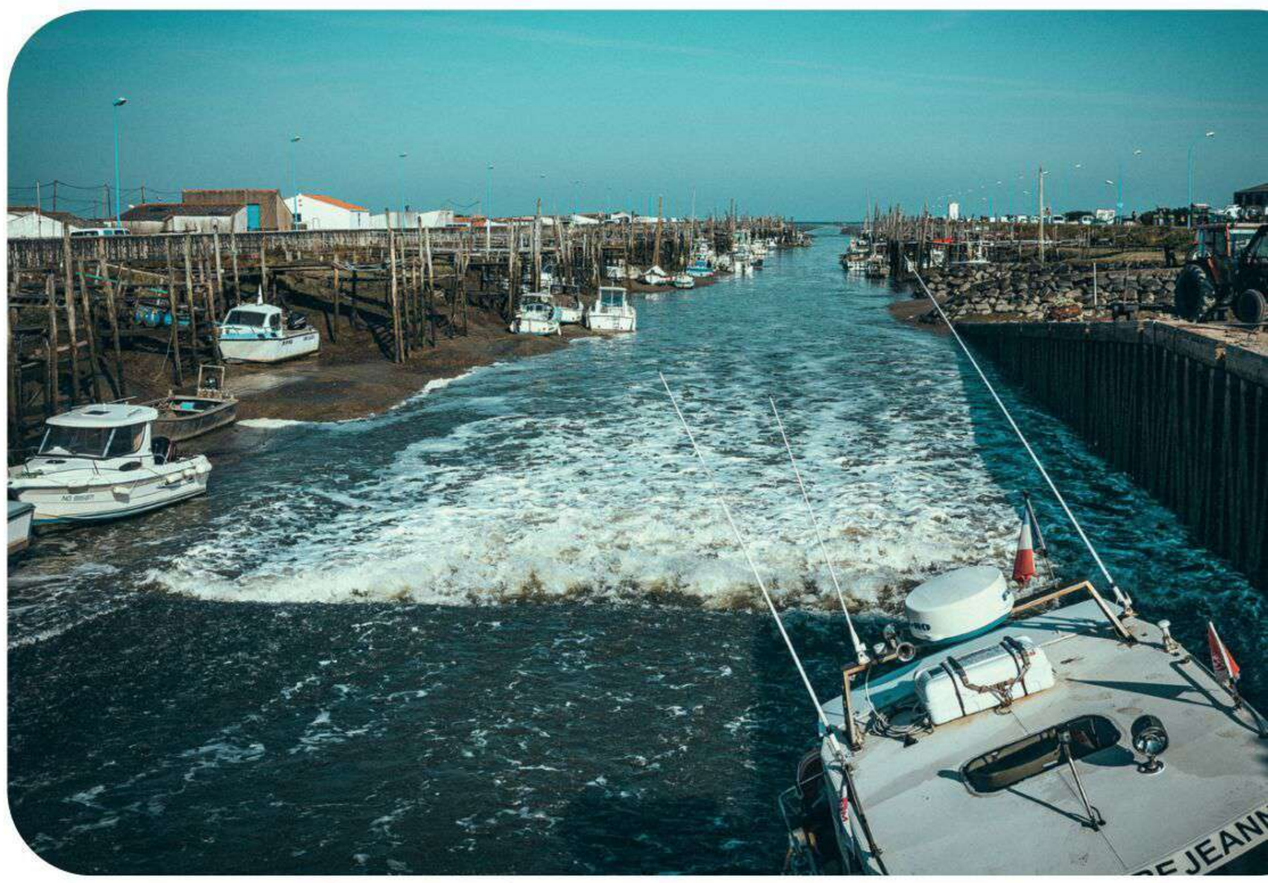
Noirmoutier ist eine Hochburg für „Fleur de Sel“. Nur ein Prozent der gesamten Salzernte wird zu dieser Spezialität, die ausdrücklich nur für den Einsatz auf dem Teller gedacht ist – „und niemals nie nicht zum Kochen“, schärft uns Cathy mit der Güte einer Domina ein. Ansonsten, daran lässt ihr Blick keinen Zweifel: Kopf ab!

„Wind, Sonne, Hitze – das sind die Zutaten des Fleur de Sel“, predigt Cathy. „Fehlt eins davon, gibt es kein Fleur de Sel.“ Basta. Das war schon immer so. Ihre Großmutter, ihre Mutter, sie, ihre Töchter – wer auch immer dieser Familie entstammt, macht Salz. Februar, März, April sind die Monate der „Nettoyage“, der Reinigung des Salzes. Algen, Dreck, Viecher: „All das muss weg“, sagt Hohepriesterin Cathy, die in ihrer Liebe und Hingabe zum Salz durchaus das Niveau von Austern-Papst Fredoche erreicht.

Im Mai beginnt dann die eigentliche Versalzung, lehrt sie uns. Und erklärt unumstößlich: „Der Regen ist unser Feind.“ Kommt zu viel von oben, kann unten kein vernünftiges Salz entstehen – „und schon gar kein Fleur de Sel“. In richtig guten Jahren recht sie drei Tonnen des kostbaren Meersalzes zusammen. Einhundert Gramm kosten mindestens drei Euro. Lebensart und Gaumenfreude haben halt ihren Preis.

Abends beim Abschlussessen im Restaurant Le Transat im Hafen von Noirmoutier-Stadt lernen wir: Der Westfranzose versteht unter „Bruschetta“ nicht etwa drei bis vier zarte Stückchen Baguette, sondern zwei fingerdicke Scheiben Weißbrot, jede von der Größe eines ausgewachsenen Wiener Schnitzels und dazu eine XXXL-Portion Pommes. Das soll uns als Preload-Wegzehrung für den kommenden Tag wohl reichen. Die Hauptspeise storniere ich – bloß nicht zu viel Ballast. Morgen früh geht es zurück. 1.050 Kilometer. Fester Entschluss: Dieses Mal fahren wir durch.





Ein letzter Blick auf den Holzhafen Port du Bec, dann geht es zurück.

Informationen zur Tour

Allgemeines

Das französische Département Vendée liegt in Westfrankreich zwischen den Städten Nantes und La Rochelle. Westlich erstreckt es sich entlang des Atlantiks. 250 Kilometer geschützte Küste, davon 140 Kilometer feiner Sandstrand, machen das nach dem Fluss Vendée benannte Département in der Region Pays de la Loire zum idealen Urlaubsspot. Les Sables-d'Olonne, größter der insgesamt 18 Badeorte des Vendée, ist Start und Ziel der berühmten Weltumsegelung Vendée Globe. 14 Jachthäfen sprechen eine klare Sprache: Wassersport wird hier großgeschrieben. Rund 1.800 Radwegkilometer führen durchs Hinterland. Jährlich kommen rund fünf Millionen Besucher, gut 85 Prozent davon sind Franzosen. Bedeutet: Wer französisch sprechen kann, ist klar im Vorteil.

Beste Reisezeit

Von Mai bis September. Motorrad-Reiseprofis kommen im Spätsommer: Im September und Oktober gibt es relativ wenige Niederschlagstage (neun laut Klimatabelle), die Temperaturen liegen im Mittel bei angenehmen siebzehn bis zwanzig Grad – es kann aber auch deutlich wärmer werden. Das gemäßigte Klima zeichnet sich durch milde Winter und angenehme Sommer aus. Selbst von Januar bis März fallen die Temperaturen durchschnittlich nur auf vier bis sechs Grad Celsius.

Unterkunft

Puy du Fou
F-85590 Les Epesses
www.puydufou.com

Le Havre de Julie
3 rue de la Mairie
F-85420 Saint-Sigismond
www.lehavredejulie.com

Hotel Les Dunes
68 Avenue Maurice Samson
F-85360 La Tranche-sur-Mer
www.hotel-les-dunes.com

Hotel Ternelia Port La Vie
16/18 Avenue Notre Dame
F-85800 Saint-Gilles-Croix-de-Vie
www.ternelia.com

Hotel La Chaize
23 Avenue de la Victoire
F-85330 Noirmoutier en l'Île
www.hotel-noirmoutier.com

Anreise

Von Deutschland (Saarbrücken) aus zum Beispiel über Metz, Troyes, Orléans, Tours nach Les Epesses. Alternativ von Norden aus: über Luxemburg, Paris, Le Mans, Angers. Auf den Autobahnen in Frankreich gilt ein generelles Tempolimit von 130 km/h bzw. 110 km/h bei Regen. Auf den Landstraßen dürfen Pkw und Motorräder 80 oder 90 km/h schnell fahren (je nach Region). Innerorts gilt wie bei uns Tempo 50, falls nicht anders ausgeschildert.

Sehens- und erlebenswert

Die Vendée bietet lässige Entspannung. Am Atlantik locken unzählige Sandstrände, von den Seebädern und Häfen starten Schoner zu Bootstouren entlang der Küste. Malerische Kopfsteinpflaster-Städtchen wie Mallièvre, Vouvant oder Pouzauges eignen



Die GPS-Daten inklusive Kartenskizze findet ihr als Download auf: www.motorradundreisen.de

www.motorradundreisen.de - Download-Code: LAVEND

sich bestens zum Runterkommen bei einem Glas Weißwein oder Pastis. Fahrradtouren entlang der verschlungenen Kanäle und der „Salzstraße“ lohnen immer, die Natur ist grandios. Absolutes Muss: eine Bark-Tour über die Kanäle des Marais, ein Abstecher in den Holzhafen Port du Bec, die Passage du Gois – und mindestens eine Abendshow im Puy du Fou.

Kulinarisches

Essen in Frankreich – muss man nicht viel zu sagen, oder? Sie können es einfach, die Franzosen. In der Vendée stehen Fisch (Seezunge, Kalmar, Rotbarsch) und Meeresfrüchte (Austern, Krebse) naturgemäß ganz oben auf der Empfehlungsliste. Die Preise sind oft moderat im



Vergleich zu französischen Restaurants in Deutschland. Es gibt sieben Sternenköche, bei denen man allerdings oft monatelang im Voraus reservieren muss – und etwas Luft im Dispo benötigt.

Karten & Bücher

MARCO POLO
Karte Länderkarte Frankreich
Maßstab 1:800.000
Preis: 11,99 Euro

Bezug: shop.motorradundreisen.de

Routenverlauf

Gesamtkilometer: 272 km
Höchster Punkt: 249 m

Routenverlauf:
Les Epesses – Mallièvre – Pouzauges – Bazoges-en-Pareds – Fontenay-le-Comte – Saint-Sigismond – Maillezais – Vix – Chaillé-les-Marais – Grues – La Tranche-sur-Mer – Saint-Vincent-sur-Jard – Talmont-Saint-Hilaire – Les Sables-d’Olonne – Saint-Gilles-Croix-de-Vie – Saint-Hilaire-de-Riez – Noirmoutier – Saint-Jean-de-Monts – Noirmoutier-en-l’Île – L’Herbaudière





GERÜCHTEKÜCHE: DIE ZUKUNFT DER BMW K 1600

Text: Thomas Kryschan; Fotos: BMW



Zum Jahreswechsel erreichte uns die Fehlinformation, die Sechszylindermaschinen von BMW würden die Abgasnorm Euro 5 nicht überleben und 2021 vom deutschen Markt verschwinden. Woher diese Zeitungsente ursprünglich stammt, ließ sich nicht herausfinden. Einige Medien sprangen jedoch auf den Zug auf und veröffentlichten entsprechende Meldungen. Auf Rückfrage bestätigte uns BMW Motorrad, dass die großen Tourer im Jahr 2021 selbstverständlich im Programm bleiben. Alles andere hätte uns auch sehr gewundert, schließlich berichteten wir erst vor wenigen Monaten über deren teils umfangreiche Modellpflege.

Auch die Preise für die 2021er Modelle, die bereits beim Händler geordert werden können, gab der Hersteller im August 2020 bekannt.

Zwar ist es korrekt, dass der aktuelle Motor der BWM K 1600 momentan nur die Abgasnorm Euro 4 erfüllt. Durch eine Covid-19-Sonderreglung ist es unter bestimmten Voraussetzungen jedoch möglich, auch im Jahr 2021 noch Modelle nach Euro 4 zuzulassen. Davon macht BMW Motorrad derzeit Gebrauch und verkauft zunächst die bereits produzierten K 1600 ab.

Das Euro-5-Update für den Sechszylinder wird kommen

Aber auch in Zukunft will BMW am Sechszylindermotor festhalten: *„Es wird auf jeden Fall ein Euro-5-Update geben. Wir werden den Sechszylinder nicht einstellen. Darauf gebe ich Ihnen mein Wort“*, wiederholte Tim Diehl-Thiele, Leiter Kommunikation BMW Motorrad, auf erneute Nachfrage seine Aussage gegenüber Motorrad & Reisen.



Tim Diehl-Thiele, BMW

BMW K 1600 B: Modellpflege und neue Farben für 2021

Die Serienausstattung der K 1600 B erweitert BMW im Modelljahr 2021 um ein adaptives Kurvenlicht, eine Rückfahrhilfe, ein Reifendruckkontrollsystem und ein Tagfahrlicht. Im Touring-Paket sind zudem LED-Zusatzscheinwerfer, Audiosystem und Motorschutzbügel enthalten. Das Komfort-Paket beinhaltet den Schaltassistenten Pro, schlüsselloses Starten per Keyless-Ride, eine Zentralverriegelung und eine Diebstahlwarnanlage. Die Farbe Marsrot ersetzt im Jahr 2021 das bisherige Imperialblau metallic.

Auch für K 1600 GT, GTL und Grand America geht es weiter

Am schwarzen Rahmen und Motor ist die BMW K 1600 GT des Jahres 2021 zu erkennen, deren Optik sich damit deutlicher von der GTL abgrenzt. Wie bei K 1600 GTL und K 1600 Grand America erweitern zukünftig adaptives Kurvenlicht, Rückfahrhilfe, Reifendruckkontrolle und Tagfahrlicht die ohnehin üppige Serienausstattung der GT. Als neue Sonderausstattung sind GT und GTL mit Motorschutzbügel erhältlich. Gemeinsam mit LED-Zusatzscheinwerfern sind diese Bügel auch im Touring-Paket enthalten. Das Komfort-Paket der Grand America umfasst ab 2021 die Optionen Schaltassistent Pro, Keyless-Ride, Zentralverriegelung und Diebstahlwarnanlage. Die LED-Zusatzscheinwerfer entfallen dafür.

Nur für kurze Zeit!



Bei Abschluss eines M&R-Premium-Abonnements erhaltet ihr ein M&R Coolshirt gegen eine Zuzahlung von 10,-- Euro statt 19,95 Euro dazu!*

Gültig bis 16. April 2021

* nur solange der Vorrat reicht

Jetzt abonnieren und viele Vorteile sichern!

	Premium	kompakt	e-Paper
6 Ausgaben M&R frei Haus	✓	✓	✗
M&R e-Paper	✓	○ Zusatzoption 4,99 EUR/Jahr	✓
Specials & Zugaben	✓	✗	✓ als PDF
Tourendownloads gratis	✓ 3 pro Monat	✓ 3 pro Monat	✓ passend zu Heftinhalten
Preisnachlässe (für Reiseleistungen)	✓	✓	✓
Heft-DVDs (unregelmäßig)	✓	✗	✗



bis zu 37 % sparen!**

**im Vergleich zum Einzelkauf

MOTORRAD & REISEN **im Abonnement**

Gewünschte Abo-Variante (bitte ankreuzen)

❑ Premium-Ausgabe 25,-- Euro ❑ Kompakt-Ausgabe 20,-- Euro ❑ e-Paper 15,-- Euro

Prämie: ❑ M&R Coolshirt (zzgl. 10,-- Euro)

❑ M&R Foto-Wandkalender Motorradtouren 2021 A2 (zzgl. 15,-- Euro)

Name	Vorname
Straße	Hausnummer
PLZ, Wohnort	Land
Datum	Unterschrift
E-Mail	Telefon

❑ Ich zahle bequem per Lastschrift ❑ Ich zahle per Rechnung

SEPA-Einzugsermächtigung

Bitte buchen Sie den Jahresbeitrag von meinem Konto ab (nur EU, Schweiz & Liechtenstein)

Kreditinstitut	
IBAN	
BIC	Unterschrift des SEPA-Mandatsträgers

Versandkosten (nur Printausgaben): Inland portofrei, Ausland 10,-- Euro Porto/6 Ausgaben

Ja! Ich möchte **Motorrad & Reisen** ab sofort im Abonnement in der von mir gewählten Variante bestellen.

Das Abonnement beginnt mit dem Versand der nächsten Ausgabe. Das Abo verlängert sich drei Monate vor Erscheinen der letzten bezahlten Ausgabe automatisch um weitere 6 Ausgaben.

Wer das Heft nicht zerschneiden möchte, der kann uns auch eine ausgefüllte Kopie dieser Seite per Post oder Fax zusenden.

Coupon bitte einsenden an:
Motorrad & Reisen Verlag GmbH
Friedrich-Ebert-Straße 67
D-37520 Osterode-Lerbach

abo@motorradundreisen.de

Fax +49 5522 3175525

Online abonnieren auf:
www.motorradundreisen.de



FTR Rally

Indian FTR, FTR Rally, FTR S & FTR R Carbon

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Indian Motorcycles

Indian überarbeitet die FTR 1200. Bereits das 2019 vorgestellte Modell gewann mit einer Mischung aus kräftigem Motor und aufwendigem Fahrwerk viele Fans. Die Rad-Reifen-Kombination galt jedoch als Zugeständnis an die Optik der Flat-Track-Rennmaschinen, die der FTR als Vorbild dienten. Ein 150 Millimeter breiter 18-Zoll-Hinterreifen und das 19-Zoll-Vorderrad waren zumindest ungewöhnlich. Auf Autobahnen folgte sie damit willig jeder Längsrille. Auch die Auswahl an Alternativreifen war begrenzt.

Ab diesem Jahr steht die FTR auf 17-Zoll-Felgen

2021 stellt Indian die Modelle FTR, FTR S und FTR R Carbon auf 17-Zoll-Gussfelgen. Dreieinhalb Zoll misst die vordere in der Breite, hinten sind es fünfeinhalb Zoll, womit die gängige Kombination aus 120er-Vorderreifen und 180er-Hinterreifen Einzug in die FTR-Reihe hält. Der Lenkkopfwinkel wird mit 25° steiler, ihr Nachlauf verkürzt sich auf 99,9 Millimeter. In Verbindung mit einem 40 Millimeter schmaleren Lenker soll sich die gesamte Maschine dadurch kompakter anfühlen. Metzeler Sportec-Reifen tragen ihren Teil zum neuen Handling-Erlebnis bei. Wer weiterhin Wert auf den Flat-Track-Look legt, greift zur FTR Rally. Als Einzige der Modellreihe ist sie auch zukünftig mit Speichenfelgen, grober Pirelli-Scorpion-Rally-STR-Bereifung in den Dimensionen 120/70R19 und 150/70R18 sowie 150 Millimetern Federweg erhältlich. Die drei FTR auf 17-Zoll-Felgen sind mit 120 Millimetern Federweg stärker für den Einsatz auf Asphalt optimiert. Ihre Sitzhöhe verringert sich dadurch um 36 Millimeter. Voll einstellbar sind ab diesem Jahr die Fahrwerke aller FTR. Einzig im Falle des Topmodells FTR R Carbon liefert Öhlins die hochwertigen Komponenten, die übrigen drei vertrauen auf ein Sachs-Fahrwerk.



FTR S

Dem Motor der FTR mit seinen 1.203 Kubikzentimetern Hubraum gönnt Indian eine neue Abstimmung. 123 PS und 120

Newtonmeter stellt er bereit. Im Stand wird zudem zukünftig der hintere Zylinder deaktiviert, um die Motortemperatur im Zaum zu halten.
Bei 13.990,-- Euro beginnt der Spaß mit der Standard-FTR, für 1.000,-- Euro Aufpreis gibt es die Rally FTR mit Speichenfelgen und grobem Profil. Die goldene Mitte für den Asphalteinsatz belegt die FTR S mit einem Preis von 16.490,-- Euro. Das Topmodell FTR R Carbon lässt sich Indian mit 18.490,-- Euro vergüten.

Abgerechnet wird zum Schluss

Der Grund für diese Preisspanne liegt in der unterschiedlichen Ausstattung der Modelle. Während im Cockpit der FTR und FTR Rally ein analoges Instrument arbeitet, profitieren Kunden der FTR S und FTR R Carbon vom 4,3-Zoll-Touchscreen mit Telefonintegration, Bluetooth und konfigurierbaren Anzeigen. Fahrmodi, Anti-Wheelie-, Stabilitäts- und Traktionskontrolle sowie ein Kurven-ABS gibt es nur in Verbindung mit dem digitalen Display. Auch der Akrapovic-Auspuff ist FTR S und FTR R Carbon vorbehalten. Letztere rechtfertigt ihren Aufpreis gegenüber der FTR S mit Carbon-Tankabdeckung, -Frontfender und -Scheinwerferverkleidung. Das Öhlins-fahrwerk und ein Premium-Sitzbezug sind ebenfalls der teuersten aller FTR vorbehalten. Die meisten ihrer edlen Anbauteile finden sich jedoch auch einzeln im Zubehörkatalog von Indian.
Ab April 2021 sind die neuen Modelle verfügbar, mit Ausnahme der FTR Rally. Sie wird noch bis Mitte des Jahres auf sich warten lassen. Basis-FTR und FTR Rally sind zudem in einer A2-Führerschein-Variante lieferbar.



FTR



FTR R Carbon

Indian	FTR	FTR Rally	FTR S	FTR R Carbon
Motor	flüssigkeitsgekühlter V-Twin			
Hubraum	1.203 ccm			
Nennleistung	123 PS (92 kW) bei 6.000 U/min			
max. Drehmoment	120 Nm bei 6.000 U/min			
Maße/Gewichte				
Sitzhöhe	817 mm	814 mm	817 mm	817 mm
Gewicht fahrfertig	233 kg	240 kg	233 kg	232 kg
zul. Gesamtgewicht	430 kg			
Zuladung	197 kg	190 kg	197 kg	198 kg
Tankinhalt	13 Liter			
Fahrzeugpreis	**ab 13.990,-- Euro**	**ab 14.990,-- Euro**	**ab 16.490,-- Euro**	**ab 18.490,-- Euro**

Text: Alexander Klose; Fotos: KTM, Mitterbauer

KTM 1290 SUPER ADVENTURE S

Mit der KTM 1290 Super Adventure S präsentiert KTM 2021 ein Modell, das die Adventure-Familie noch einmal um den sportlichen Aspekt erweitern soll. Die Performance steht bei diesem Sport-Tourer definitiv im Fokus. Darüber hinaus soll aber auch ein Augenmerk auf Ergonomie und Komfort gelegt worden sein. Jedoch macht KTM keinen Hehl daraus, dass es sich um ein Bike handelt, das zügig gefahren werden will.

Das neue Fahrwerk liefert Haus- und Hof-Lieferant WP

Ein neues semiaktives Fahrwerk vom Typ WP APEX soll die Gewichtsverteilung zugunsten der Wendigkeit verbessern. Auch wurde der Steuerkopf um 15 mm zurückverlegt, was in Verbindung mit einer Verlagerung des Motors und einer niedrigeren Sitzposition für eine dynamischere Fahrlage sorgen soll. Das Resultat beschreibt KTM als optimierte Gewichtsverteilung durch eine Zentralisierung der Massen.



Die zweiteilige Sitzbank ist um 20 mm in der Höhe verstellbar.



Einen Motorradhelm dürfte dieser Koffer definitiv nicht fassen.

Die geteilte Sitzbank ist um 20 mm verstellbar. Ebenso können Lenker und Windschild verstellt werden.
Unter dem neuen 7-Zoll-TFT-Display findet sich ein Staufach mit USB-Anschluss. Der neu designte 23-Liter-Kraftstofftank verfügt über einen Verschluss, der ohne lästiges Schlüsselwerk geöffnet werden kann.

Vier Fahrmodi, Kurven-ABS und Tempomat serienmäßig

Zeitgemäß verfügt die Adventure S über zahlreiche Assistenzsysteme. Die allseits bekannten Fahrmodi Rain, Street, Sport und Offroad werden optional durch einen Rally-Fahrmodus ergänzt. Die bereits von uns vorgestellte adaptive Geschwindigkeitsregelanlage von Bosch ist in der Super Adventure S serienmäßig verbaut. Sie passt den Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern vor dem



Auf dem neuen 7-Zoll-TFT-Display lässt sich unter anderem das serienmäßig verbaute ACC konfigurieren.



Edel mutet der Carbon-Abschluss der Akrapovic-Anlage an, die aufpreispflichtig erhältlich ist.



Die Lenkerarmaturen hat KTM für die Super Adventure S überarbeitet.

Motorrad über Radarsensoren automatisch an. Zudem verfügt die schräglagenabhängig regelnde Motorrad-Traktionskontrolle nun über zwei unabhängige Regler (einen für den Schlupf und einen für den Neigungswinkel). Das Kurven- und auch das Offroad-ABS verlassen sich auf die neue Motorrad-Stabilitätskontrolle von Bosch. Eine Motorschleppmoment-Regelung ist optional erhältlich.

Gleiche Power – weniger Gewicht: Der neue Motor der 1290 Super Adventure S

Das Herzstück der neuen KTM 1290 Super Adventure S ist ihr überarbeiteter Euro-5-V2-Motor. Dank dünnerem Motorgehäuse und einem optimierten Ölkreislauf liefert er die 160 PS und 138 Nm Drehmoment nun mit einer Gewichtsersparnis von 1,6 Kilogramm. Ein Quickshifter ist optional erhältlich. Die Serviceintervalle liegen bei reisefreundlichen 15.000 km.

Der Zubehörkatalog bietet unter anderem einen Quickshifter und einen Rally-Fahrmodus

In der speziell für die KTM 1290 Super Adventure S überarbeiteten KTM-Power-Parts-Palette findet sich ein Suspension Pro-Paket, das individuelle Dämpfung für Gabel und Federbein, automatische Vorspannungseinstellung sowie einen abschaltbaren Anti-Dive-Modus erlaubt.

KTM 1290 Super Adventure S

Im umfassenden Tech-Pack findet sich das Rally-Pack mit dem Rally-Fahrmodus und der zugehörigen MTC-Schlupfanpassung, allen Suspension Pro- und Rally-Pack-Features, dem Quickshifter+, der Motorschleppmoment-Regelung, Hill-Hold-Control und dem adaptiven Bremslicht.

KTM 1290 Super Adventure S – Modellhighlights

- neuer Kraftstofftank, niedrigere Sitzbank und neue Verkleidung
- kürzeres Fahrwerk, neuer Ausleger und längere Schwinge
- ACC und überarbeitete Kurven-MTC
- 7-Zoll-TFT-Display
- überarbeitete Kombischalter, verbesserte Connectivity-Unit



- verbesserter LC8-Motor mit 1.301 ccm, 160 PS und 138 Nm
- semiaktives Fahrwerk der neuesten Generation
- neu gestaltete optionale Technologien: Suspension Pro, Rally-Pack und Tech-Pack

Offizielles Statement KTM Sportmotorcycle GmbH zur neuen Sport-Adventure

Joachim Sauer, KTM Product Manager: „Die KTM 1290 Super Adventure S ist ein sportliches Motorrad für unerreichten Fahrspaß auf jedem Untergrund. Mit diesem Modell stellt KTM die dritte Generation seiner großvolumigen Reiseenduros für Straßen- und Offroad-Abenteurer vor. Auf Basis von Marktfeedback haben wir uns darauf konzentriert, das Fahrgefühl und die Ergonomie zu verfeinern sowie bahnbrechende Verbesserungen wie Adaptive Cruise Control einzuführen – auf die typische KTM-Art, versteht sich. Um die Brillanz unserer ACC zu verstehen, musst du dir nur vorstellen, dass die ideale Straße, um die aufregende Performance der KTM 1290 Super Adventure S kennenzulernen, vielleicht mehrere Stunden entfernt ist. Auf den unvermeidlichen Autobahnabschnitten dazwischen kannst du dank der ACC entspannt durch den Verkehr wuseln und kommst völlig entspannt an. Mit der neuen Generation kannst du so weit, lange und hart fahren, wie du willst – ohne dass dabei die typische KTM-DNS und die damit verbundene hohe Performance verloren gehen.“



KTM	1290 Super Adventure S
Motor	75°-V-Zweizylinder-Viertaktmotor, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder, DOHC
Bohrung x Hub	108 x 71 mm
Hubraum	1.301 ccm
Nennleistung	160 PS (118 kW) bei 9.000 U/min
max. Drehmoment	138 Nm bei 6.500 U/min
Verdichtung	13,1:1
Abgasnorm	Euro 5
Wartungsintervalle	alle 15.000 Kilometer
Kraftübertragung	
Kupplung	Anti-Hopping-Kupplung, hydraulisch betätigt
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Chrom-Molybdän-Gitterrohrrahmen, pulverbeschichtet
Federelemente vorn	WP SAT 48-mm-Upside-Down-Gabel
Federelemente hinten	WP SAT Stoßdämpfer, elektronisch einstellbar
Federweg v/h	200 mm / 200 mm
Radstand	1.557 mm
Nachlauf	109,2 mm
Lenkkopfwinkel	24,7°
Räder	Aluminiumgussräder
Reifen vorn	120/70 ZR 19
Reifen hinten	170/60 ZR 17
Bremse vorn	320-mm-Doppelscheibenbremse mit radial montierten Brembo-Vierkolben-Sätteln
Bremse hinten	267-mm-Scheibenbremse mit Brembo-Zweikolben-Sattel
Assistenzsysteme	Fahrmodi, Kurven-ABS (hinten abschaltbar), schräglagenabhängige Traktionskontrolle (in Schlupf und Neigungswinkel einstellbar), ACC, MTC (optional)
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	869 mm
Trockengewicht	220 kg
Tankinhalt	23 Liter
Standgeräusch	keine Herstellerangabe
Fahrgeräusch	keine Herstellerangabe
Fahrzeugpreis	**ab 18.495,-- Euro (ab Werk)**





Text : Thomas Kryschan; Fotos: Husqvarna

HUSQVARNA 701 ENDURO UND 701 SUPERMOTO

Der drehmomentstarke Einzylindermotor der Husqvarna 701 erfüllt unter anderem dank einer neuen Auspuffanlage nun die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 5. Aus 693 Kubikzentimetern Hubraum schöpft er 74 PS.

2021 mit neuem Cockpit

Hinter dem neu gestalteten Scheinwerfer des Modelljahrs 2021 sitzt ein ebenfalls neues LCD-Instrument mit Ganganzeige und Drehzahlmesser. Elektronische Assistenzsysteme vermitteln zwischen Ride-by-Wire-Gasgriff und Drosselklappe, um den Fahrer On- wie Offroad zu unterstützen. Über den Supermoto- bzw. Offroad-Modus kann das Kurven-ABS am Hinterrad deaktiviert werden. Eine schräglagenempfindliche Traktionskontrolle und eine servounterstützte Rutschkupplung zähmen den Hochleistungs-Einzylinder. Der Heckrahmen besteht bei beiden Modellen aus Polyamid und dient zugleich als Kraftstofftank.

Unterschiede in der Ausstattung zwischen Husqvarna 701 Enduro und Supermoto

Für ihren jeweiligen Einsatzzweck unterscheidet sich die Ausstattung der beiden Modelle im Detail. So kann das ABS ausschließlich an der Enduro für den Offroad-Einsatz komplett deaktiviert werden – auch am Vorderrad.
Diese Option fehlt der Supermoto. Sie ist dafür mit einer 320-mm-Bremsscheibe am Vorderrad samt Brembo-Monoblock-4-Kolben-Bremssattel ausgestattet, auf die die Enduro verzichten muss.





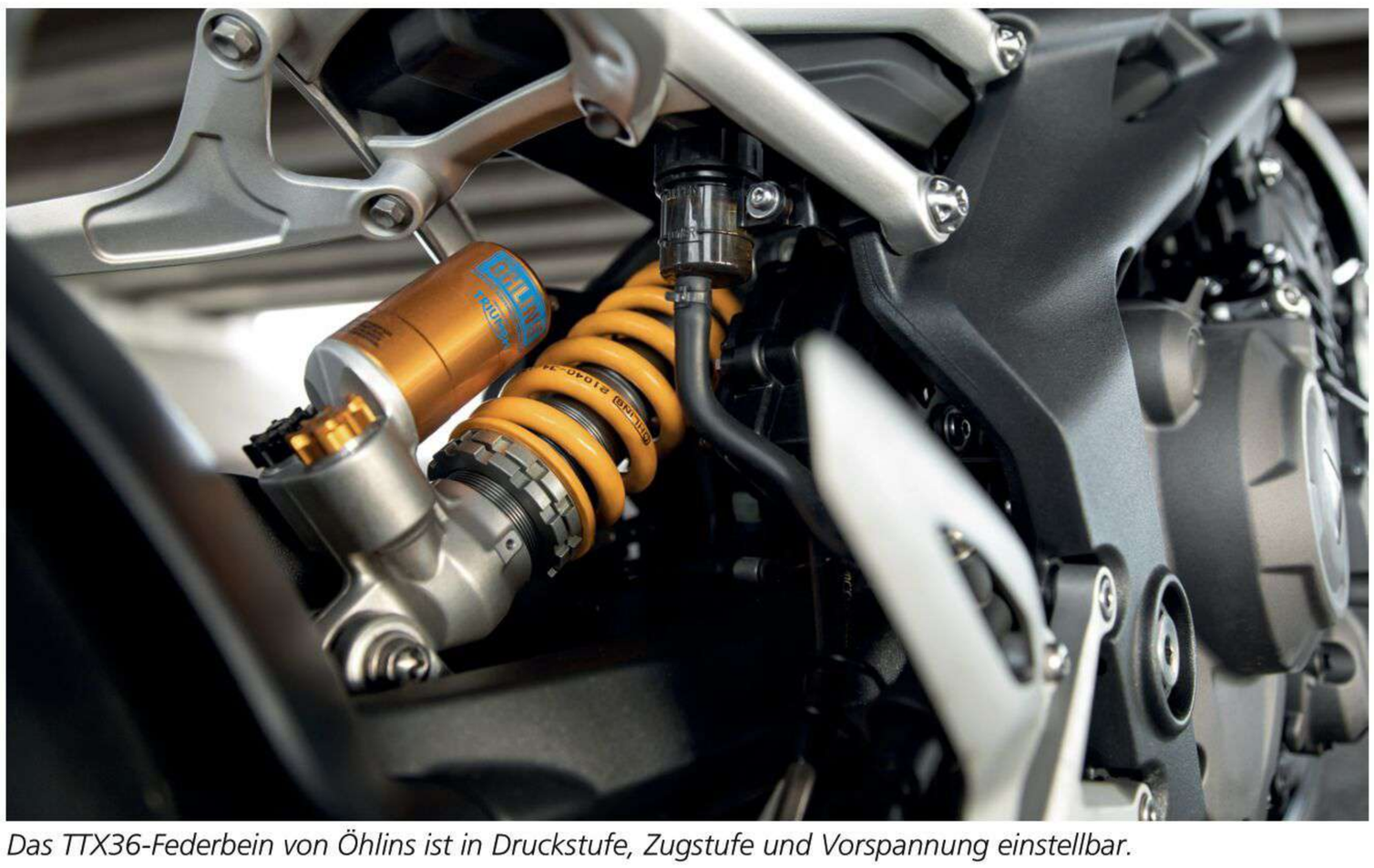
Text: Thomas Kryschan; Fotos: Triumph

Dreizylinder mit 1.160 Kubik

Triumph Speed Triple 1200 RS

Ab Mitte März stellt Triumph die nächste Generation der Speed Triple RS in die Verkaufsräume seiner Vertragshändler. Auf einen Hubraum von 1.160 Kubikzentimetern wächst ihr neu entwickelter Dreizylindermotor.

180 PS leistet er bei 10.750 U/min und damit dreißig mehr als zuvor. Das Drehmoment wuchs ebenfalls um acht Newtonmeter auf nun 125 Nm bei 9.000 U/min. Ein Motorgehäuse mit übereinander angeordneten Getriebewellen und die um 12 Prozent reduzierte Schwungmasse erleichtern den neuen Dreizylinder um satte 7 Kilogramm gegenüber seinem 1050er-Vorgänger. Aber nicht nur am Antrieb konnte Gewicht eingespart werden. Das neue Modell besitzt einen um 17 Prozent leichteren Aluminiumrahmen mit angeschraubtem Rahmenheck, leichtere Felgen und ein kompakteres Kühlsystem.



Das TTX36-Federbein von Öhlins ist in Druckstufe, Zugstufe und Vorspannung einstellbar.

Allein der serienmäßige Li-Ion-Akku spart 2,3 Kilo gegenüber seinem Blei-Säure-Pendant. Fahrfertig bringt das Naked Bike nur noch 198 Kilo auf die Waage. Zehn weniger als die 1050er.

Voll einstellbares Öhlins-Fahrwerk

Zur rennstreckentauglichen Performance der neuen Speedy passen hochwertige Fahrwerkskomponenten von Öhlins. Die in Druckstufe, Zugstufe und Vorspannung einstellbare NIX30-Upside-Down-Gabel mit 43 Millimetern Durchmesser und das ebenfalls voll einstellbare TTX36-Federbein verfügen über jeweils 120 Millimeter Federweg. Für Rennstrecke wie Straße gleichermaßen geeignet ist die Erstbereifung mit Metzeler Racetec RR. Rundkurs-Enthusiasten können sich ihre Speed Triple 1200 RS alternativ auf Pirelli Diablo Supercorsa SC2 ausliefern lassen.

Wer schnell fährt, muss auch kräftig verzögern können. Die Speedy ist dafür mit schwimmenden 320-Millimeter-Bremsscheiben und Brembo-Stylema-Sätteln an der Front bestens gerüstet. Die vordere Bremspumpe ist in Griffweite und Übersetzung ver-

stellbar. Neu ist das Kombibremssystem des Continental-Kurven-ABS, das beim Betätigen der Vorderradbremse auch den hinteren Zweikolbensattel aktiviert. Verbesserte Stabilität und kürzere Bremswege sind der Lohn dieses Aufwands. Eine 6-Achsen-IMU dient der Triumph als elektronisches Gehirn. Sie versorgt die schräglagenabhängige, einstellbare Traktionskontrolle und den Anti-Wheelie-Assistenten mit Daten. Der wurde weiterentwickelt, soll nun schneller reagieren und im Bedarfsfall unauffälliger eingreifen.

Die von Grund auf neu entwickelte Speed Triple 1200 RS besticht mit ihrem definierteren, muskulöseren Design. Die charakteristische Einarmschwinge am Heck bleibt, auf den markanten Underseat-Auspuff verzichtet das neue Modell hingegen zugunsten von Gewicht und Massenzentralisierung. Kabel und Schläuche versteckt Triumph so gut wie möglich. Das Soziussitzpolster des schlankeren Hecks kann durch eine lackierte Abdeckung ersetzt werden. Komfortabler fällt die Fahrerergonomie aus. Mit einer Sitzhöhe von 830 Millimetern ist der Boden auch dank einer schmaleren Taille gut zu erreichen.

Umfangreiche Serienausstattung

Üppig ist die Serienausstattung der neuen Speed Triple 1200 RS: Carbon-Frontfender, Tempomat, KeylessGo, Smartphone-Konnektivität, Lap-Timer, Schaltassistent und selbstrückstellende Blinker sind ab Werk inkludiert. Heizgriffe, Reifendruckkontrollsystem, Flyscreen in Fahrzeugfarbe, Lauflichtblinker, eine Alarmanlage, gefräste Lenkerendenspiegel, eine Abdeckkappe mit Logo für das Zentrum der Hinterradfelge, Aluminium-Öleinfüllkappe, -Lenkerenden sowie -Ausgleichsbehälter vorn und hinten kosten hingegen einen Aufpreis. In Sapphire Black (glänzend Schwarz mit roten Akzenten) und Matt Silver Ice (Mattgrau mit neongelben Akzenten) ist die neue Speedy RS zu haben. In Deutschland beträgt der Grundpreis 17.500,-- Euro zuzüglich Nebenkosten. Österreichische Kunden zahlen 20.500,-- Euro inklusive Nebenkosten und Normverbrauchsabgabe.



Auf einen Underseat-Auspuff verzichtet die neue Speed Triple. Die typische Einarmschwinge bleibt.



Delikat: Brembo-Stylema-Sättel an Öhlins-Gabel

Triumph	Speed Triple 1200 RS
Motor	flüssigkeitsgekühlter Dreizylinder-DOHC-Reihenmotor mit 12 Ventilen
Bohrung x Hub	90 x 60,8 mm
Hubraum	1.160 ccm
Nennleistung	180 PS (132,4 kW) bei 10.750 U/min
max. Drehmoment	125 Nm bei 9.000 U/min
Verdichtung	13,2:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	> 200 km/h
Wartungsintervalle	16.000 km / 12 Monate
Kraftübertragung	
Kupplung	Mehrscheiben-Anti-Hopping-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Leichtmetall-Brückenrahmen mit angeschraubtem Leichtmetall-Heckrahmen
Federelemente vorn	43-mm-Öhlins-NIX30-Upside-Down-Gabel mit einstellbarer Federvorspannung, einstellbare Zug- und Druckstufendämpfung
Federelemente hinten	Öhlins-TTX36-Doppelrohr-Zentralfederbein mit einstellbarer Vorspannung, einstellbare Zug- und Druckstufendämpfung
Federweg v/h	120 mm / 120 mm
Radstand	1.445 mm
Nachlauf	104,7 mm
Lenkkopfwinkel	23,9°
Reifen vorn	120/70 ZR17
Reifen hinten	190/55 ZR17
Bremse vorne	zwei schwimmend gelagerte 320-mm-Bremsscheiben, Brembo-Stylema-Monoblock-Radialsättel, radialer Handbremszylinder, einstellbar in Griffweite und Übersetzungsverhältnis
Bremse hinten	220-mm-Bremsscheibe, Brembo-Doppelkolben-Sattel
Assistenzsysteme	Kurven-ABS, schräglagenabhängige Traktionskontrolle, Anti-Wheelie-Kontrolle, Fahrmodi,
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	830 mm
Gewicht fahrfertig	198 kg
Tankinhalt	15,5 Liter
Standgeräusch	98 dB(A)
Fahrgeräusch	77 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 17.500,-- Euro (ab Werk)**

Text u. Fotos: Dietrich Hub

Enge Flusstäler in Schwaben

Enge Flusstäler in Schwaben *Lauter-, Lauchert- & Donautal*



Ein ideales Revier fürs Motorrad – und alle Motorradfahrer sollten dazu beitragen, dass das auch so bleibt.

Die Tour im südlichen Teil von Baden-Württemberg führt durch diverse Flusstäler: Durch das Obere Neckartal, das Lautertal, das Laucherttal, das Obere Donautal und das Bäratal. Enge Flusstäler, das verspricht nette Kurven und schmale Sträßchen. Klar ist aber auch: Die Täler sind sehr beliebt, bei Wanderern, Radfahrern, Reitern, Kanufahrern – und Motorradfahrern. Viele aus den ersten vier Gruppen aber mögen keine Motorradfahrer, weil diese zweifellos lauter und schneller sind als sie. Im Lautertal hat man deshalb allen Ernstes eine Höchstgeschwindigkeit von fünfzig Stundenkilometern festgelegt – die nur für Motorradfahrer gilt. (Und faktisch dann auch für Autofahrer, die hinter einer Gruppe von Motorradfahrern herfahren müssen.) Der Lochenpass wurde in Fahrtrichtung bergauf an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen für Motorradfahrer gesperrt. Es empfiehlt sich also sehr, die Flusstäler mit möglichst wenig Sound zu durchfahren, um nicht noch weitere Ressentiments gegen Motorradfahrer zu schüren. Die Route ist ohnehin viel besser für Genussfahrer als für Raser geeignet. Wer seine 140 PS ausfahren will, der soll das lieber woanders tun. Für alle Genussfahrer gilt: Die Tour ist einfach nett. Die Bach- und Flusstäler sind traumhaft schön. Geschichtsträchtige Orte und nette Plätze zum Pause machen, gibt´s reichlich dazu. Komfortabel für diese Tour ist das Partnerhotel von M&R direkt im Oberen Donautal bei Hausen im Tal.

Enge Straßen – und sehr viele Motorradfahrer

Start ist an der Autobahn A81 Stuttgart–Singen, an der Ausfahrt Empfingen. Da wir den Lochenpass an den Wochen-



Deutlicher Hinweis – aufgestellt von ortsansässigen Kollegen!

enden nicht bergauf fahren dürfen, drehen wir diese Runde im Uhrzeigersinn. Durch das Obere Neckartal in Richtung Tübingen. Wer jetzt schon Pause machen will: Bei Hirschau gibt es einen netten Badesee, bei Kirchentellinsfurt auch. Wer sich Tübingen anschauen will: Im Navi die „Neckarhalde“ eingeben und diese Straße ganz nach oben fahren. Sie endet am Tübinger Stift, das heißt oberhalb des Marktplatzes und somit direkt am zentralen Platz der Stadt. Mit dem Motorrad findet man hier oben wohl einen Parkplatz, mit einem Auto garantiert nicht. Dann nach Reutlingen und auf der Honauer Steige die Alb hoch. Wenn man die Steige nach oben fährt, sieht man rechts oben das Schloss Lichtenstein. Dieses wurde 1840 erbaut, nachdem der Dichter Wilhelm Hauff 1826 in seinem Roman „Lichtenstein“ hier ein zur damaligen Zeit noch fiktives Schloss beschrieben hatte. Am historischen Gemäuer gibt es eine Kletteranlage sowie im benachbarten Engstingen ein Automuseum.

Seen, Schlösser und Klöster – und eine Gedenkstätte

Das enge Lautertal ist sehr beliebt bei Motorradfahrern – diese aber nicht bei einigen, die hier wohnen. „Lila“, die Abkürzung für „Leise im Lautertal“, ist eine Vereinigung von ortsansässigen Motorradfahrern, die ihren Artgenossen deshalb eine anwohnerschonende Fahrweise nahelegen (www.mf-lila.de). Schilder weisen darauf hin, dass man so lärmarm wie möglich fahren sollte. An der Lauter gibt es diverse Plätze, wo man sich am Ufer niederlassen kann. Vor Marbach (an der Lauter, nicht Marbach am Neckar) liegt oben auf einer kleinen Anhöhe das Schloss Grafeneck. Dieses ehemalige Jagdschloss in einsamer Lage wurde in der Hitlerzeit dazu auserwählt, um hier in der Provinz unbeobachtet von der Öffentlichkeit Menschen mit Behinderungen zu vergasen. Bekannt wurde das natürlich doch: Bauern auf den Feldern hätten sich bekreuzigt, wenn sie die vollbesetzten Omnibusse hinauf zum Schloss Grafeneck fahren sahen – die dann leer wieder herunterfuhren. Am Schloss Grafeneck ist eine Gedenkstätte für die etwa 10.000 hier ermordeten Menschen mit Behinderungen eingerichtet. Trotz alldem liegt das Schloss in einer wunderschönen Landschaft. Jeweils am Sonntagnachmittag wird auf der Terrasse am Schloss Kaffee und Kuchen angeboten.



Die Gaststätte „Bootshaus“ im Lautertal ist ein Treffpunkt für Motorradfahrer.





Im Kloster Kirchberg gibt es eine Klosterschenke mit netten Sitzplätzen im Freien. Bis ins 19. Jahrhundert war das Kloster von Dominikanerinnen bewohnt.



Das Schloss Gutenstein im gleichnamigen Ort ist einer der kleineren früheren Adelssitze im Oberen Donautal.

In Bichishausen gibt es eine bei Bikern sehr beliebte Gaststätte mit großem Außenbereich. Liebevoll gestaltet ist der Kiosk am Minigolfplatz „Steinreich“ (N48.292688, E9.499018) in Anhausen bei Indelhausen. In Zwiefalten gab es früher einmal ein Kloster. Anfang des 19. Jahrhunderts wurde dieses säkularisiert und anschließend bis heute als Psychiatrie weiter verwendet. Vom Kloster ist immerhin noch die Brauerei in Betrieb.

Nette Plätzchen für Pausen gibt es genug

Vom Lautertal wechseln wir ins Laucherttal. An der B313 zwischen Bronnen und Gammertingen (N48.256041, E9.210663) befindet sich eine „Freizeitanlage“ an der Lauchert. Hier kann man die Füße in die sehr flache Lauchert hängen, in ein Kneippbecken treten oder über einen Barfußpfad gehen. Eine Grillstelle gibt´s auch, ebenso Toiletten, aber leider keinen Kiosk. Für Selbstversorger aber ist die Freizeitanlage ein wunderschöner Pausenplatz. Weiter durchs Laucherttal nähern wir uns dem Donautal. Bald kommt, auf einem Felssporn oberhalb Sigmaringens thronend, das Hohenzollernschloss Sigmaringen in den Blick, das unter anderem eine eindrucksvolle Waffensammlung birgt.

Nach Sigmaringen flussaufwärts wird das Donautal eng – und wunderschön

Von Sigmaringen fahren wir das Obere Donautal flussaufwärts. Hier rücken die Felsen eng zusammen. Die Straße durchs Donautal konnte nur so gebaut werden, dass an mehreren Stellen kleine Tunnelröhren in die Felsen gesprengt wurden. Einst war das Obere Donautal ein Eldorado für Kletterer, aber viele von ihnen hat man mit gesperrten Felsen erfolgreich vergrault. Ebenso darf man hier auf der Donau nicht mehr nach



Im Schloss Sigmaringen kann man unter anderem eine Waffensammlung und eine Folterkammer besichtigen.



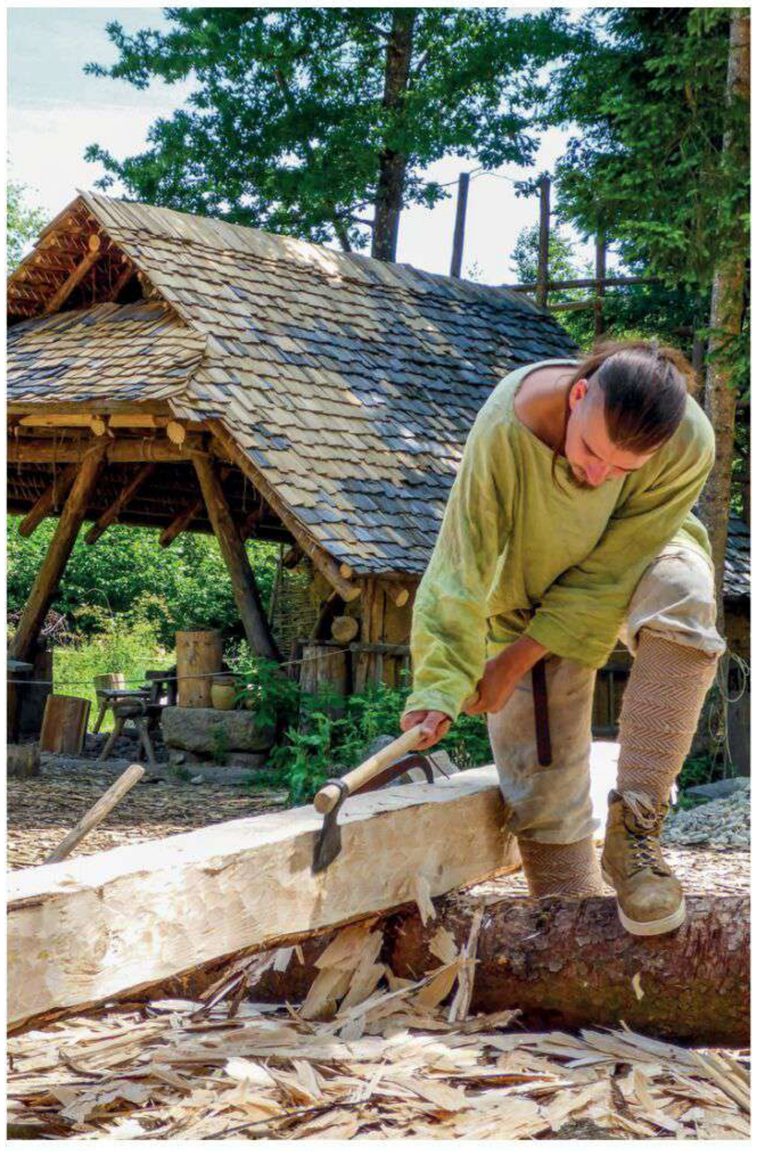
Blick vom Knopfmacherfelsen in Richtung Beuron



Der Ort Beuron wird von der Erzabtei geprägt.

Lust und Laune Kanu fahren, sondern man muss sich vorab einen „Befahrungsschein" besorgen – und die sind kontingentiert. Der alte Turm in Dietfurt – heute das Quartier der Bergwacht – war in früheren Zeiten Sitz des Neutemplerordens. Es gibt nur wenige Stellen, wo man an der Donau bequem ins Wasser kommt, ohne durch hohes Gras oder gar Brennnesseln schreiten zu müssen. 1,3 Kilometer nach der Straßenbrücke Dietfurt in Richtung Gutenstein führt ein unbefestigter Weg (N48.08002, E9.127557) von der Straße L277 durchs Donautal zu einem Badeplatz hinab. Oben wird der Weg durch eine Schranke versperrt. Dort lässt man die Motorräder stehen und geht zu Fuß wenige Meter bis zu einem Grillplatz am Ufer. Die Donau ist hier etwas breiter und das flache Ufer ist sehr gut geeignet, wenn man hier schwimmen oder auch nur die Beine ins Wasser hängen lassen möchte. Toiletten oder einen Kiosk gibt es aber nicht. Direkt bei Hausen im Tal, leicht außerhalb des Ortes in Richtung Beuron, befindet sich das M&R-Partnerhotel „Bahnhof". Sehr einladend ist die große Terrasse vor dem Gasthof. In Hausen im Tal verlassen wir das Donautal bergauf in südliche Richtung und fahren hinauf zum Campus Galli. Dies ist eine mittelalterliche Baustelle, in der eine Klosterstadt errichtet werden soll. Baubeginn war im Jahr 2013, das heißt, es gibt schon einiges dort zu sehen. Gebaut wird von Profis und Freiwilligen mit den Arbeitsmethoden und Materialien des 11. Jahrhunderts – also ohne elektrischen Strom und ohne Maschinen mit Verbrennungsmotor. Holzbalken werden von Ochsen gezogen und von Hand gesägt. Gerüste aus Stahl gibt es nicht, auch keine Schrauben oder andere moderne Metallteile. Beschläge für die Türen werden am Amboss selbst geschmiedet. Als Bauzeit wurden vierzig Jahre kalkuliert. Ob der Campus Galli oder Stuttgart 21 zuerst vollendet sein werden, weiß derzeit noch niemand. Das Gelände ist sehr weitläufig.





Im Campus Galli wird nur mit den Materialien und Werkzeugen des 11. Jahrhunderts gearbeitet.

Enge Flusstäler in Schwaben *Lauter-, Lauchert- & Donautal*



Bergauf darf man den Lochenpass nur von Montag bis Freitag mit dem Motorrad befahren. Die Fahrtrichtung dieser Tour geht vom Wochenende aus.

Für eine sinnvolle Besichtigung muss man mindestens drei Stunden einkalkulieren. Position 48.033086, 9.109447, an der B313 zwischen Rohrdorf und Engelwies (www.campus-galli.de). Die Burg Wildenstein bei Leibertingen (N48.053228, E9.002144), an der südlichen Kante des Donautals, bietet sich als Pausenplatz an, weil es im Burghof ein nettes Café gibt. Oben angekommen, geht man über zwei schmale Brücken – vormals Zugbrücken – zur Burg und blickt von dort in schwindelnde Tiefe hinunter. In der Burg ist eine Jugendherberge eingerichtet. Abgesehen vom Burghof kann die Burg nur von Übernachtungsgästen näher besichtigt werden.

Bei Beuron – bekannt durch die große Klosteranlage der Beuroner Benediktiner – fahren wir wieder hoch auf die Alb. Am Knopfmacherfelsen (N48.029614, E8.950694) gibt es eine Gaststätte und einen Aussichtspunkt, von dem man nochmals hinab ins Donautal in Richtung Beuron schauen kann.

Der legendäre Lochenpass

Durchs Bäratal fahren wir zum Lochenpass. Oberhalb von Balingen-Weilstetten steigt die Passstraße auf einer Strecke von fünf Kilometern etwa dreihundert Höhenmeter an. Dabei durchfährt man sechs scharfe Serpentinen. Die Strecke ist genial für Motorradfahrer – nur wussten das zu viele. Weil die Lärmbelästigung und auch die Zahl der Unfälle hoch war, wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung von siebzig Stundenkilometern auf der gesamten Strecke festgesetzt. Das half nicht viel: Motorradgruppen sammelten sich unten am beliebten Parkplatz an der ersten Kurve, schickten einen „Vorfahrer“ hoch, der die Strecke nach Radarfallen absuchte und oben angekommen seine unten wartenden Kumpel anrief und darüber informierte, ob die Strecke frei von Geschwindigkeitskontrollen ist. Dann wurden Bergrennen gefahren. Der oben positionierte Kumpel gab am Handy jeweils das „Go!“ und stoppte die Zeit der Nachfolgenden. Derlei illegale Motorradrennen gingen natürlich nicht lange gut. Einmal flüchtete ein Motorradfahrer vor einer Polizeikontrolle und wurde dann sogar per Hubschrauber verfolgt. Derlei Vorkommnisse führten dazu, dass der Lochenpass in Fahrtrichtung bergauf, also von Balingen-Weilstetten nach Tieringen, an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen für Motorradfahrer gesperrt wurde. In unserer Fahrtrichtung, bergab, gibt es keine Beschränkungen. Von Balingen aus wäre es nicht weit bis zur Burg Hohenzollern. Die ist allerdings für Motorradfahrer weniger geeignet: Unten am Berg liegt ein Parkplatz und hinauf zur Burg geht es nur zu Fuß. Letzte Station zwischen Balingen und der Autobahn Singen – Stuttgart ist das Kloster Kirchberg. Dieses ehemalige Dominikanerinnenkloster ist sehr gut erhalten und heute geistliches Zentrum der Berneuchener Gemeinschaften (www.klosterkirchberg.de, N48.357633, E8.734066). Im Klosterhof gibt es eine Schenke und bei schönem Wetter sitzt man gemütlich draußen unter der Kastanie. Wenn man vom Klostertor aus nach rechts fährt – einen Wegweiser gibt es hier nicht und die Straße ist sehr schmal, aber legal zu befahren –, gelangt man durch einen Wald, dann nach links bergab durch einen Bauernhof hindurch und oben an der Straße nach links abbiegend direkt zur Autobahnauffahrt Empfingen der Autobahn Stuttgart–Singen.



In Beuron

Informationen zur Tour

Allgemeines

Die Tour verläuft durch weniger dicht besiedelte Gebiete. Insbesondere das Lautertal, das Laucherttal und vor allem das Obere Donautal werden ausgiebig als Naherholungsgebiete genutzt. Rücksichtnahme in jeder Hinsicht ist deshalb oberstes Gebot. Keine hohen Drehzahlen!

Beste Reisezeit

Wir sind auf der Alb, auf der Passhöhe des Lochenpasses sogar auf 888 Meter über Meereshöhe. Die Tour macht also vor Mai und nach Oktober meistens keinen Spaß.

Unterkunft



Landgasthof Bahnhof
Bahnhof 2
88631 Beuron/Hausen im Tal
+49 7579 565



Landgasthof Rössle
Albstr. 9
89558 Steinenkirch
+49 7332 923900



Tagungszentrum Blaubeuren
Hessenhöfe 33
89143 Blaubeuren
+49 7344 959200

Anfrage & Buchung unter:
www.mrhotels.de

Sehens- und erlebenswert

Abgesehen von den vielen Burgen, Schlössern und Klöstern ist das Automuseum in Engstingen sehenswert. Auch diverse Motorräder sind hier ausgestellt: www.automuseum-engstingen.de

Karten & Bücher

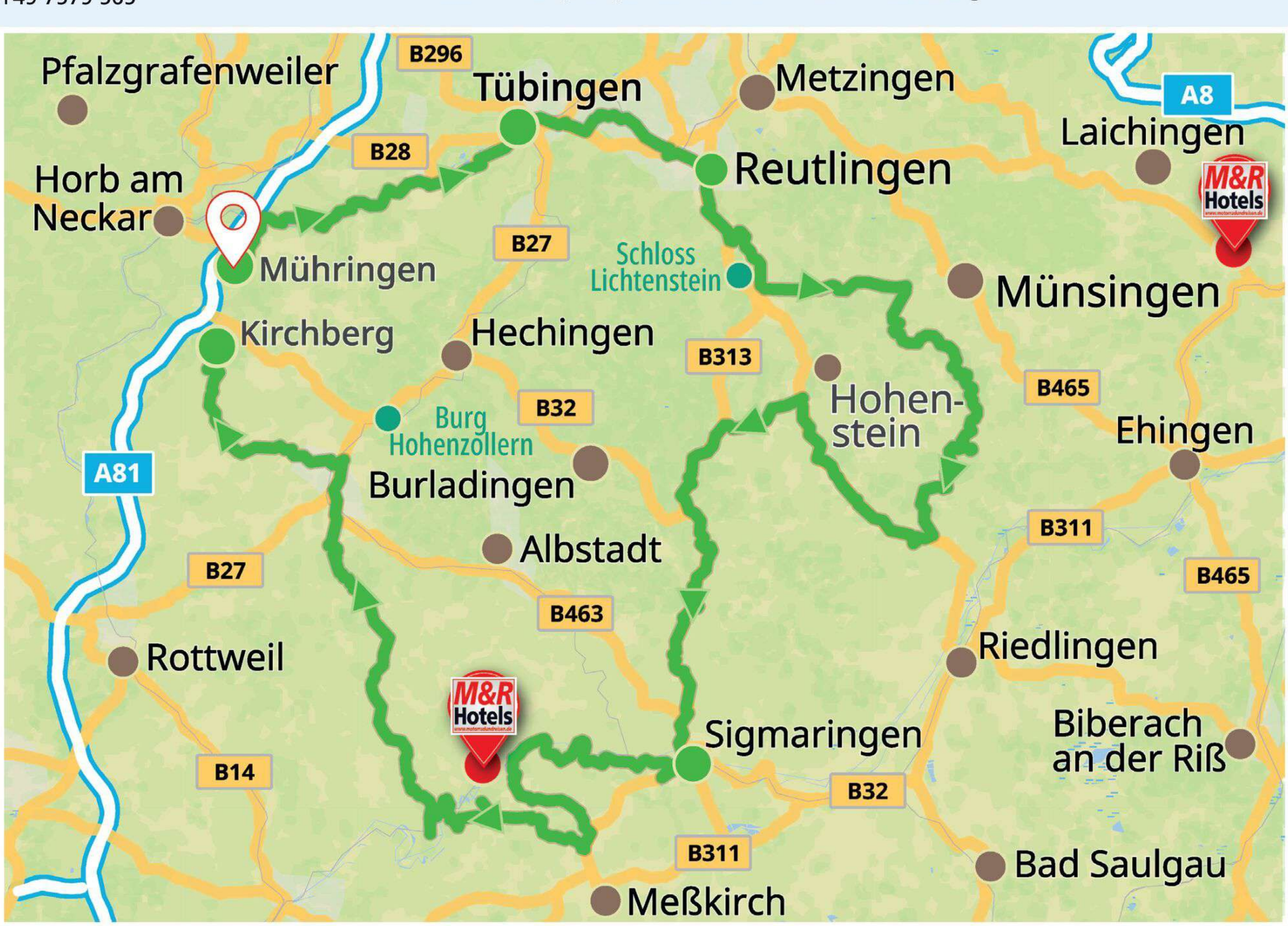
MARCO POLO
Karte Deutschland Blatt 11
Maßstab 1:200.000
Preis: 9,95 Euro

Bezug: shop.motorradundreisen.de

Routenverlauf

Gesamtkilometer: 284 km
Höchster Punkt: 888 m ü. NN

Routenverlauf:
Mühringen – Rottenburg – Tübingen (Neckartal) – Reutlingen – Honauer Steige – Engstingen – Gomadingen (Lautertal) – Grafeneck – Marbach – Bichishausen – Zwiefalten – Trochtelfingen – Gammertingen (Laucherttal) – Sigmaringen – Hausen im Tal (Oberes Donautal) – Campus Galli – Burg Wildenstein – Beuron – Knopfmacherfelsen – Nusplingen (Bäratal) – Lochenpass – Balingen – Geislingen – Heiligenzimmern – Kloster Kirchberg



Die GPS-Daten inklusive Kartenskizze findet ihr als Download auf: www.motorradundreisen.de

www.motorradundreisen.de - Download-Code: FLUSSTAL



Text: Ralf Bielefeldt; Fotos: Kingdom Creative

TRIUMPH TRIDENT 660

Fahrerausstattung:
Helm: Bell Moto-3 Fasthouse Checkers
Jacke: Spidi Vintage
Hose: RST Pro Series
Handschuhe: Spidi Ranger LT
Stiefel: Carhartt Detroit

Kleinmachen und ab durch die Mitte: Mit 81 PS liegt die Triumph Trident 660 in puncto Leistung zwischen Kawasaki Z650 (68 PS) und Honda CB650R (95 PS).

Schlank und fast zierlich steht sie da. Und dann diese Wespentaille. Was für ein Hingucker. Mit der neuen Triumph Trident 660 schicken die Briten ein Motorrad ins Mittelklasserennen, das alles mitbringt, um der Marke einen kräftigen Absatzschub zu bescheren. Knaller-Startpreis von 7.545,-- Euro inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer, geringe Wartungskosten, eigenständiger Look. Und dann noch der einzige Dreizylinder im Midsize-Roadster-Segment. Das ist doch mal ein Pfund – und eine klare Kampfansage in Richtung Yamaha MT-07, Kawasaki Z650 und Honda CB650R. „Das Beste aus zwei Welten" soll die neue Trident 660 bieten, genau wie die großen Triple-Baureihen Tiger 900 und 1200, Street Triple und Speed Triple. Kerniger Antritt wie ein Zweizylinder, hohe Laufruhe wie ein Vierzylinder, schöner Schub fast übers gesamte Drehzahlband – Triumph verspricht viel für sein neues Baby, das die rund 1.100,-- Euro teurere Street Triple S als Einstiegsmodell ablöst.

67 neue Motorkomponenten für den Triple der Trident 660

Dann mal rauf auf die 805 Millimeter hohe Sitzbank. Schlüssel rein, kurz nach rechts gedreht und das fein gezeichnete TFT-Rundinstrument flammt auf. Erster Eindruck: schöne Grafik in Weiß und Blau. Sehr klar, sehr reduziert, sehr wertig. Siebenundsechzig Motorkomponenten hat Triumph speziell für die neue Trident 660 entwickelt. Unterm Strich kommen 81 PS und 64 Newtonmeter heraus. Die Leistungsabgabe erfolgt schön linear und direkt. Mehr als 90 Prozent des maximalen Drehmoments liegen bereits ab 3.600 Touren an. Damit ist genügend Dampf in allen Lebenslagen garantiert.



Triumph Trident 660

Pro
+ drehfreudiger Motor
+ toller Sound
+ moderne Elektronik
+ neue Designsprache

Contra
– wenig Platz für Gepäck



Die Front der Trident ziert ein 7,9 Zoll großer Voll-LED-Scheinwerfer.

Zumal das Bike fahrfertig – also nahezu vollgetankt und mit allen Flüssigkeiten – „nur" 189 Kilogramm auf die Waage bringt. Zwei Fahrmodi gibt Triumph der Trident 660 mit auf den Weg: „Road" für Schön-, „Rain" für Schlechtwetter. Letzterer nimmt das Temperament etwas zurück.

Wer es noch sanfter wünscht, ordert die A2-Version mit 47,8 PS und 51 Newtonmetern. Das Showa-Fahrwerk macht seine Sache gut. Vorn kommt eine Upside-Down-Gabel (41 mm) zum Einsatz, hinten ein Monoshock-Federbein mit Federvorspannung. Das reicht vollkommen in dieser Klasse. Die Nissin-Bremsen haben Biss und sind gut dosierbar. Wie das gesamte Fahrwerk machen sie einen guten Job. Das Einlenk- und Kurvenfahrverhalten ist vorbildlich für ein Mittelklassebike. Spurstabil und mit feiner Rückmeldung wedelt die Trident durch Kurven. Das 17-Zoll-Vorderrad vermittelt von Beginn an Vertrauen. Sicher auch ein Verdienst der sehr guten Serienbereifung (Michelin Road 5).

Selbst bei erheblicher Schräglage bleibt genügend Luft zwischen Fußrasten und Asphalt. Als 1,80 Meter großer Fahrer sitzt man nahezu perfekt auf beziehungsweise „in" dem Bike. Der stimmige Kniewinkel und die aufrechte Sitzposition ermöglichen ermüdungsfreies Fahren, soweit man das nach 165 Testkilometern beurteilen kann. Die bandscheibenschonende Sitzbank ist angenehm straff und im vorderen Bereich raffiniert verjüngt. Jede Wette: Hier bekommen auch kleinere Fahrer beide Füße sicher auf den Boden.



Auffällige Tankausformungen prägen das Design

Typisch für Triumph: Der Tank – hier aus Kunststoff (!) – hat markante Knieausformungen. Auffällig groß und zusätzlich kunststoffverkleidet, zählen sie bei der Trident 660 zu den zentralen Designelementen. Der Kennzeichenhalter ist an der Schwinge befestigt. Dadurch schwebt das Heck dekorativ in der Luft. Je nach Lackierung – vier stehen zur Wahl – ist es farblich abgesetzt. Das unterstreicht die puristische Linienführung der Trident 660.

Im optisch eher auf Radau gebürsteten Segment ist der Look der Triumph eine schöne Abwechslung. Im Vergleich zu den übrigen Vertretern der Mittelklasse – die Honda CB650R mal ausgenommen – hat die Trident 660 fast etwas Würdevolles. Ein kleines Gimmick sind die LEDs im schmalen Rücklicht: Beim Hinterherfahren erinnern sie an ein Herz. Der 7,9 Zoll große Voll-LED-Frontscheinwerfer dürfte für sehr gutes Licht sorgen (wir fuhren tagsüber). Triumph hat ihn exklusiv für die Trident 660 entwickelt. Auch die geplanten, optionalen Lauflicht-Blinker dürften durchaus auffallen. Wie die Serienblinker werden sie selbstabschaltend sein, verspricht Triumph.

Testverbrauch unter den Herstellerangaben

196 km/h gibt Triumph als Höchstgeschwindigkeit an. Der Durchschnittsverbrauch beträgt offiziell 4,6 Liter auf 100 km. Meine Testmaschine lag sogar knapp drunter: 4,4 l/100 km begehrte die Trident laut Bordrechner. Erfreulich bescheiden ist auch der Lärmpegel:





Ein Designelement der Trident sind die kunststoffverkleideten Tankausformungen.

94 dB(A) weist das Datenblatt als Standgeräusch aus, der dumpfe Fahrsound gefällt. Zubehörtöpfe für die Auspuffanlage wird es laut Triumph nicht geben: „Als verantwortungsbewusster Hersteller haben wir bei der Trident 660 Abstand davon genommen, Auspuffanlagen zu ermöglichen oder ins Programm zu nehmen, die das gesetzeskonforme Geräuschverhalten der Maschine negativ beeinflussen."

Stattdessen soll die Trident mit feinen Zutaten auf sich aufmerksam machen. Gegen Aufpreis lassen sich beispielsweise Smartphone und GoPro-Actioncam mit dem modernen Rundinstrument koppeln. Dann kann der Fahrer übers TFT-Borddisplay unter anderem navigieren, Playlists und Anrufe anzeigen lassen und die GoPro bedienen. Gleiches bieten auch die deutlich teureren Triumph-Modelle Rocket 3 und Tiger 900.

Fünfundvierzig Zubehörteile ermöglichen einen individuellen Look. Ein Quickshifter erspart auf Wunsch das Kuppeln beim Rauf- und Runterschalten. Die Kohle, die dafür draufgeht, kann der Trident-Kunde an anderer Stelle sparen: Triumph verspricht die niedrigste Servicezeit in dieser Klasse.

Für einen Beispielzeitraum von drei Jahren seien 8,3 Werkstattstunden angesetzt statt der 11 bis 15,8 Stunden bei der Konkurrenz. Damit sei der Service für eine Trident 660 rund 25 Prozent kostengünstiger. Hinzu kommen Wartungsintervalle von 16.000 Kilometern, was ebenfalls einem Vorteil von 25 bis sogar 65 Prozent im Vergleich zu anderen Mittelklasse-Roadstern entspräche. On top gibt Triumph eine 2+2-Jahre-Garantie. Ende Januar 2021 kommen die ersten Exemplare zu den Händlern. 900 Einheiten hat Triumph geordert fürs laufende Geschäftsjahr (endet im Juni 2021). Wenn das mal reicht.

Triumph	Trident 660
Motor	Reihendreizylinder, flüssigkeitsgekühlt, DOHC, 12 Ventile
Bohrung x Hub	74 x 51,1 mm
Hubraum	660 ccm
Nennleistung	81 PS (60 kW) bei 10.250 U/min (A2-Variante: 47,8 PS (35 kW) bei 8.750 U/min)
max. Drehmoment	64 Nm bei 6.250 U/min (A2-Variante: 51 Nm bei 5.250 U/min)
Verdichtung	11,95:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Wartungsintervalle	Wartungsintervall von 16.000 km/12 Monate
Kraftübertragung	
Kupplung	Drehmomentunterstützte Anti-Hopping-Kupplung, nass
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	X-Ring-Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahlrohr-Perimeterrahmen
Federelemente vorn	Showa-41-mm-Upside-Down-Gabel mit getrennter Funktion (SFF)
Federelemente hinten	Showa-Monoshock-Federbein mit Hebelumlenkung und einstellbarer Federvorspannung
Federweg v/h	120 mm/133,5 mm
Radstand	1.401 mm
Nachlauf	107,3 mm
Lenkkopfwinkel	24,6°
Räder	Aluminium-Gussräder
Reifen vorn	120/70 R17
Reifen hinten	180/55 R17
Bremse vorn	Nissin-Doppelkolben-Schwimmsattel, 310-mm-Doppelscheibe
Bremse hinten	Nissin-Einkolben-Schwimmsattel, 255-mm-Bremsscheibe
Assistenzsysteme	ABS, Fahrmodi
Maße/Gewichte	
Länge	2.020 mm
Breite (über Spiegel)	795 mm
Höhe (über Spiegel)	1.089 mm
Sitzhöhe	805 mm
Gewicht fahrfertig	189 kg
zul. Gesamtgewicht	395 kg
Zuladung	206 kg
Tankinhalt	14 Liter
Standgeräusch	94 dB(A)
Fahrgeräusch	75 dB(A)
Fahrzeugpreis	**7.545,-- Euro (ab Werk)**

Mein erster Winter auf zwei Rädern

Honda X-ADV

Text: Ralf Bielefeldt; Fotos: Rick Parker

M&R Autor Ralf Bielefeldt bestreitet eine komplette Wintersaison auf dem Honda X-ADV. Von Dezember bis Februar bleibt das Auto stehen.



Kein Weg zu schwer: Der Honda X-ADV kommt auch ohne Asphalt unter den Rädern gut klar.

Winterzeit ist Keksezeit. Kekse machen dick. Also muss man gegensteuern. Mit Kälte zum Beispiel. „Frier dich schlank“, lautet einer der Tipps der Körper-Gurus von Bodystyle-Magazinen wie „Fit for fun“. Also raus an die frische Winterluft – und rauf aufs Bike. In einer Jahreszeit, in der jeder halbwegs schlaue Motorradfahrer seine Maschine einmottet und in den Winterschlaf verabschiedet. Ich nicht.

Wacker durch Wind und Winter, wie einst mit 17 Jahren

Ich fahre durch. Dank Honda. Die deutsche Pressestelle der Japaner war so gut, (mir) ein echtes Alltagsabenteuer zu ermöglichen: „Mein erster Winter auf zwei Rädern“. Genau genommen mein erster seit 38 Jahren. Anno 1983, im zarten Knabenrackeralter von 17 Jahren, trotzte ich das letzte Mal in kühner Hingabe Minusgraden, Schneewehen und Reifattacken. Auf einer Malaguti Cavalcone RC 80, nebenbei. Weiß mit gelben Faltenbälgen, gelber Sitzbank und gelben Griffen.
Geliebt habe ich sie, weiß Gott. Und natürlich war mir die Kälte grundegal damals. Getrieben von jugendlichem Feuer, nutzte ich meine italienische Geländeschönheit, um über einsame Landstraßen jederzeit zu meiner großen Jugendliebe zu gelangen. Auf dem Kopf einen MDS-Helm, lässig in eine Schimanski-Jacke gehüllt, mit dicken Fäustlingen an den klammen Fingern. Adäquate Protektoren-Bekleidung, damals? Vergiss es.

Ausführliche Tests des Winter-Equipments

Heute sieht die Welt anders aus. Keinen Meter würde ich Geronto-Memme fahren, ohne vernünftige Handschuhe und geprüfte Protektoren überall da, wo es wehtun kann und lange braucht, um zu verheilen.
Fortschritt sei Dank – und Herstellern wie Spidi, Rukka, RST, Vanucci, X-Lite/Nolangroup, Arai, Bell und einigen mehr. Sie alle stellen Testequipment für diesen dreimonatigen Mensch-und-Maschine-Winterdauertest. Das wir bei der Gelegenheit natürlich ausgiebig testen und unter anderem in dieser Ausgabe vorstellen.
Vom 1. Dezember 2020 bis Ende Februar 2021 lasse ich mein Auto stehen, wann immer ich allein unterwegs bin oder maximal eine meiner unerschrockenen Töchter mit möchte. Pünktlich zum Start ist das Thermometer im Raum Hamburg unter die Nullgradmarke gefallen. Es kann also losgehen. „Back to the Roots“ im Winter-Wonder-Land Schleswig-Holstein.

Mein winterfester Weggefährte: ein roter Honda X-ADV

Mein Gefährte bei Regen, Nebel und Minusgraden ist ein Honda X-ADV. Warum? Weil der SUV-Scooter von Honda meines Erachtens das ideale Winterbike ist. Fahrwerk und Räder wie ein Motorrad, Witterungsschutz wie ein Roller, ausreichend motorisiert (55 PS). Der höhenverstellbare Windschild hält den heftigsten Regen ab, die kantigen Beinschilde verhindern nasse Schienbeine, unter der Sitzbank ist Platz für Krimskrams und Ersatz-Handschuhe, die Lenkerprotektoren leiten den Fahrtwind ab. Klingt für mich alles plausibel. Einzig eine Griffheizung fehlt.
Sei es drum, ich wollte eh schon immer wissen, wie es sich mit beheizbaren Handschuhen fährt. Und ob die wirklich so viel besser sind als konventionelle Hightech-Winterhandschuhe.
Die sechs Gänge beziehungsweise Fahrstufen wechselt der Honda X-ADV bekanntlich per DCT. Das Motorrad-Doppelkupplungsgetriebe von Honda macht seine Sache sehr gut, finde ich persönlich.

Fahrerausstattung:
Helm: Arai Tour X-4
Jacke: Rukka Realer
Hose: Rukka Realer
Handschuhe: Rukka Mars 2.0 Gore-Tex
Stiefel: Vanucci VTB 11

Das Wintertestmodell des Honda X-ADV ist noch mit 55 PS unterwegs. Die neue 2021er-Generation hat 58,6 PS.

Ich schätze es auf der Africa Twin, solange man sich mit der primär auf der Straße bewegt. Ich liebe es bei der Gold Wing, zu der es als 7-Gang-DCT meines Erachtens wirklich perfekt passt. Und für einen SUV-Scooter wie den X-ADV gibt es eh keine bessere Wahl als eine „Automatik" (die keine ist). Rollerverkleidung und klassische Schaltung schließt sich irgendwie aus. Rauf wie runter nimmt einem das DCT-Getriebe die Gangwahl ab. Wer mag, wechselt die Fahrstufen über die beiden Taster links am Lenker selbst. Klingt nach einem Selbstgänger, die Nummer mit dem Durchfahren. Hoffentlich wird sie das auch. Erst mal ein paar Kekse naschen.

Heiter immer weiter

Kälte ist relativ. Diese Erkenntnis wird niemanden überraschen. Aber sie beschreibt recht gut, wie sich Motorradfahren im Winter anfühlt. Für den Fahrer selbst. Und vor allem für jene, die einen aufs Motorrad steigen sehen, während sie einen Becher mit heißem Tee umklammern und den Endlosschal noch ein weiteres Mal um den Hals schlingen.

Keine Bange vor Bibbergraden

Es gibt kein schlechtes Wetter, nur falsche Kleidung. Noch so eine Binse. Aber genauso zutreffend. Und in Summe wird ein Schuh draus. Es ist für einen Winter-Rookie wie mich (so darf ich mich bezeichnen nach fast vier Jahrzehnten Mopedabstinenz bei weniger als 10 Grad) eine ganz und gar verblüffende Erkenntnis, wie gut moderne Motorradbekleidung gegen Kälte schützt. Wer es nicht selbst ausprobiert, wird es kaum glauben, prophezeie ich mal. Meine wunderbare Ehefrau beispielsweise gehört auch zu dieser Frostbeulenfraktion. „Nicht dein Ernst, oder?" – das sagt sie eigentlich jedes Mal, sieht sie mich in Zeiten wie diesen mit dem Helm in der Hand in Richtung Haustür marschieren.

Doppelt hält und schützt besser

Motorradjeans mit zusätzlichem Aramid-Innenfutter halten erstaunlich lange warm, auch ohne Multifunktionsunterwäsche. Anfangs bin ich meist mit RST-Motorradjeans unterwegs. Lange Socken drunter (wichtig!), Knieprotektoren rein, dann passt das schon, erst recht, wenn man als Wintergefährt den Honda X-ADV bewegt.
Der SUV-Scooter hat bekanntlich Beinschilde im Stile eines Großrollers. Die halten Fahrtwind und (Regen-)Gischt



Schlichtes Instrument mit vorgelagerten Warnleuchten



Mit dem grauen Schalter legt man die Fahrstufen ein.



Scooter-Chic: Protektorenmantel Spidi Beta Evo Primaloft

zuverlässig fern von den Schienbeinen. Nimmt man die Füße von den Trittbrettern und nutzt stattdessen die optionalen Fußrasten, sieht es schon anders aus mit dem Kälteempfinden. Dann sitzt man im Prinzip wie auf einem „normalen“ Motorrad. Und schon greift Väterchen Frost nach deinen Stelzen. Da hilft dann im Kurzstreckenverkehr nur die lange Unterbüx.

Vier bis fünf Grad waren Anfang Dezember die Regel im Hamburger Raum, zwischenzeitlich, meist ziemlich konstant, eher acht oder neun Grad. Doppelt so viel, eigentlich, fühlt sich aber überhaupt nicht so an. Mit der Temperatur stieg auch die Luftfeuchtigkeit. Und die macht es dann gefühlt sehr viel kälter auf dem Bock. Nicht schön. Aber man wächst ja mit seinen Aufgaben. Hier also ein paar Tipps für alle, die nicht regelmäßig zum Elefantentreffen pilgern – bekannt als Mekka der Kältenegierer.

Midlayer aus Daunen

Wer komplett auf Nummer sicher gehen will in puncto Warmhalten und noch Luft hat in seiner Jeans, zieht die Rukka Down-X drunter. Ein sogenannter Midlayer aus Daunen. Hammerwarm, das Teil. Optisch nah an der Reizwäsche des Michelin-Männchens, aber sieht ja keiner. Wer nur ins Büro pendelt, sollte die Down-X nach der Ankunft tunlichst ausziehen. Fährt jemand regelmäßig lange Strecken bei Kälte, wird er garantiert nie wieder auf diesen schimmernd-schwarzen Unterzieh-Hottie verzichten wollen. Bei dem Nonplusultra-Funktionsanzug Rukka Realer ist er samt Down-X-Jacke gleich mit dabei.

Zwiebelprinzip – dünne Steppjacke drunter, dann geht auch Leder

Jede Lage zählt. Weiß jeder Nordkap-Fahrer. Mein Tipp: mindestens drei Lagen, dann bleibt es in der Regel auch obenrum warm. Selbst in einer Lederjacke. Nehmen wir mal die Spidi Vintage. Rindleder in 1,0/1,2 mm Stärke, Baumwollfutter, herausnehmbare Steppweste mit Hohlfaserwattierung (80 g). Drunter noch ein kerniges Baumwollhemd und ein T-Shirt – und der Rumpf bleibt schön warm, auch auf längeren Strecken und einstelligen Temperaturen. An den Armen kann es aber auf Dauer etwas kniepig werden. Abhilfe schafft eine leichte Daunenjacke zum Darunterziehen (statt oder mit der vorhandenen Weste); ausreichend Platz in den Ärmeln bietet die Vintage dafür. Auch der gute alte Wollpullover wirkt als Zusatzlage Wunder, habe ich in den ersten Dezemberwochen gelernt. Ganz im Gegensatz zu klassischen Sweatshirts oder Hoodies. Da geht die Kälte an den Armen glatt durch und schleicht sich Richtung Körpermitte. Nicht gut. Nicht einmal auf kurzen Strecken.

Mut zum Mantel – Motorradmantel für Scooter-Fahrer

Stets lässig gekleidet, so kennt man die Italiener. Und urbane Hipster. Voll im Trend bei beiden sind kurze Mäntel. Die Style-Spezialisten von Spidi haben für diese Klientel den Motorradmantel Beta Evo Primaloft ersonnen. Wasser- und winddicht, atmungsaktive Wattierung (100 g), abnehmbare Kapuze, wasserdichte Außen- und Innentaschen, zertifizierte Protektoren (Level 1 und 2), die überhaupt nicht auffallen. Für muckelige Wärme sorgen die herausnehmbare Steppjacke, die man auch separat tragen kann, und der hohe Kragen. Reißverschluss plus Knopfleiste halten den Fahrtwind draußen.

Seitlich auf Höhe des Pöters gibt es rechts und links noch einen Reißverschluss, der etwas mehr Bewegungsfreiheit in den Schoßbereich bringt. Das verhindert, dass der unterste Knopf aufspringt, sobald man auf der Sitzbank Platz nimmt. Für mich eine äußerst gelungene und empfehlenswerte Scooter-Bekleidung. Der Mod-Parka 3.0, sozusagen. Ein echt cooles Teil, wertig und smart, mit Drei-Lagen-Laminatsystem und dezentem Reflexmaterial. Mal schauen, wie der sich bewährt, wenn es richtig frostig wird.



Sinnvolles Extra: offroadtaugliche Fußrasten

Honda X-ADV

Um 11:02 Uhr am Tag der Wintersonnenwende verkündet der Radiomoderator gelassen: „Ab sofort werden die Tage wieder länger.“ Wir schreiben den 21.12.2020. Und fast ist mir etwas wehmütig ums Herz: Mein Honda X-ADV hat wirklich gutes LED-Licht. Gestern Abend erst, beim Umfahren einer Sperrung auf der Verbindungsautobahnetappe zur Verwandtschaft ersten Grades, dachte ich so bei mir: Och, gar nicht schlimm, diese Ausweichrouten über Wald- und Wiesenwege bei völliger Dunkelheit (es war kurz nach 17 Uhr).

LED-Scheinwerfer machen die Nacht taghell, wissen Autofahrer. Auf Motorrädern hingegen ist es oftmals so eine Sache mit der Beleuchtung – so zumindest mein Empfinden. Und ich gebe hiermit offen zu: Als Vertreter der Generation Ü50 leide auch ich an einer gewissen Altersschwachsichtigkeit (heißt wirklich so!). Soll heißen: Wird es dunkel, sehe ich ohnehin schlechter. Altersbedingt. Betrifft nicht alle Menschen, dieser Verschleiß, aber so ziemlich jeden, den ich kenne in meinem Alter (oder leicht drunter).



Sicher um die Kurven: guter Grip mit Bridgestone Trail Wing



Untrügliches Erkennungszeichen in Restaurants, nebenbei: Speisekarte lesen mit dem Smartphone-Strahler.

Lichttechnologie bei Motorrädern lässt oft zu wünschen übrig

Machen wir uns nix vor: Im Dunkeln auf dem Bike kann es je nach Strecke ganz schön blöd sein, auch ohne Altersschwachsichtigkeit. Erstens senken miese Lichtverhältnisse das lebensbejahende Durchschnittstempo ungemein. Und zweitens strengt das konzentrierte Gucken auf Dauer ganz schön an. Wie ein verschmiertes oder zerkratztes Visier. Selbst das Fahren mit Fernlicht macht es nicht immer besser. Hand aufs Herz: Auf älteren Maschinen fällt der Unterschied eh kaum auf. Und selbst bei neueren nervt das ewige Umschalten von Fern- auf Abblendlicht – auch, weil altersschwachsichtige Augen nun mal etwas Zeit brauchen, um sich an veränderte Lichtverhältnisse zu gewöhnen.

Autoscheinwerfer sind da in der Regel schon sehr viel weiter. Bei Neuwagen blenden sie heutzutage größtenteils automatisch auf und ab, sobald sich Gegenverkehr nähert. Oder bleiben auf Fernlichtmodus und sparen nur das entgegenkommende Auto aus. Sobald man ein Ortsschild passiert, wird auf Abblendlicht umgeswitcht. Fährt man wieder raus aus dem Stadtgebiet, wird automatisch aufgeblendet, so keiner entgegenkommt. Kurvenlicht bieten mittlerweile selbst Kleinwagen.

Automatische Leuchtweitenregulierung in allen Klassen – das wär’s

Bei Motorrädern dauert diese Entwicklung sehr viel länger – und ist zugegebenermaßen komplizierter, allein schon wegen der Schräglagen. Immerhin: Es tut sich was. Adaptives Kurvenlicht, tempo- und schräglagenabhängig, ist der erste Schritt in Richtung Hightech-Ausleuchtung. Die automatische Regulierung der Leuchtweite in allen Klassen rückt näher. Altersschwachsichtige wie ich freuen sich darauf. Und mal im Ernst: Andere vermutlich auch, wenn ich mich mal so umsehe auf den immer motorradärmeren Straßen im Dezember. Es gab schon Tage während meines Winterdauertests, da war ich gefühlt der einzige Biker im Norden. Dabei war es gar nicht mal sooo kalt oder regnerisch. Abends – im Dunkeln – fällt die Abstinenz weiterer Winter-

fahrer umso mehr auf. Scheinwerfer kommen mir in der Regel paarweise entgegen. Und wenn es doch mal nur einer ist, ist die Lichtausbeute oftmals echt dürftig. Drum preiset Motorräder mit LED-Scheinwerfer (und modernem Tagfahrlicht). So schnell werden die Tage nun auch nicht wieder länger.

Wetter-App und Glatteiswarnung zerren an den Nerven

Minus drei Grad, erhöhte Glatteisgefahr von 00:01 bis 11:59 Uhr. Ich gebe zu: Der Blick auf die Wetter-App lässt mich gerade etwas zweifeln an der Sinnhaftigkeit des Winterdauertests mit dem Honda X-ADV. Will ich da wirklich auf zwei Rädern raus …?
Ganz ehrlich: nee, eigentlich so gar nicht. Eine gute halbe Stunde Fahrt pro Richtung erwartet mich. Meine Zähne klappern jetzt schon. Aber nun: Abgemacht ist abgemacht – diesen Winter fahre ich durch. Auch wenn ich mich sehr nach der Behaglichkeit meiner beheizbaren Autositze sehne. Und nach der Klimaautomatik, die es innerhalb kurzer Zeit muckelig warm macht im Innenraum. Auf dem Motorrad kannst du diese Form der Rundum-Wärme natürlich knicken. Und seien die Handschuhe noch so dick und raffiniert und multilagig: Fällt das Thermometer gen Gefrierpunkt oder rauscht in den Minusbereich, zwirbeln die Fingerkuppen nach 20, 30 Kilometern (oder früher) so übel, dass man einfach nur laut jammern möchte. Und sofort an Großmutters Ofen will. Am besten mit einer heißen Schokolade.

Erst die Fingerspitzen, dann die Zehen

Aber nein, stattdessen geht es dann auch mit den Zehen los. Später zwar, so meine Erfahrung mit Vanucci VTB 11 oder Carhartt Detroit an den Füßen, aber kein bisschen angenehmer. Fährt dir dann auch noch der eiskalte Finger von Väterchen Frost irgendwo in den Nacken, oder die Klöten werden klamm, oder du musst das Visier ein Stück hochschieben, weil es mangels Pinlock beschlägt beim Ampelstopp, dann ist es vorbei mit dem winterlichen Heldentum. Abhilfe, so die Theorie, verspricht beheizbares Equipment. Davon gibt es jede Menge, zeigt ein Blick in die Zubehörwebwelt – für Biker wie für Wanderfreunde oder sonstige Menschen, die es draußen aushalten müssen, wenn sich alle anderen drinnen verkriechen. Anbieter wie beheizte-kleidung.de bieten beispielsweise beheizbare Kniestrümpfe (ab 129,95 Euro), beheizbare lange Unterwäsche (ab 249,95 Euro), beheizbare Westen/Kapuzenjacken (139,95 Euro), beheizbare Einlegesohlen (159,95 Euro) und beheizbare Hand- beziehungsweise Unterziehhandschuhe (199,95 bzw. 169,95 Euro). Alles per flachem Wechselakku auf Temperatur gebracht. Heidewitzka.

Beheizbare Handschuhe mit Sensor und eigener App

Auch der Motorradfachhandel von Louis bis FC-Moto setzt auf die Qual der Wahl: Beheizbare Protektoren-Handschuhe beispielsweise gibt es von unter 100,-- bis über 300,-- Euro. Technologisch ganz weit vorn ist der Ixon IT Aso Evo (UVP 319,99 Euro). Über einen Sensor schaltet er das per integriertem Akku betriebene Heizsystem automatisch an und aus. Dadurch soll erreicht werden, dass die Finger gar nicht erst kalt und die Hände nie zu warm werden. Per App kann der Temperaturbereich kalibriert werden. Die Verbindung mit dem Smartphone erfolgt via Bluetooth. Wind- und wasserdichter Hightech mit Carbon-Knöchelschutz und atmungsaktiver Membran.

Klimaweste für kalte und für heiße Tage

Ein Evergreen bei Winterfahrern sind Heizwesten. Auch hier reichen die Preise von bis.



Alleinstellung: Der Honda X-ADV ist der einzige SUV-Scooter auf dem Markt. Die Preise starten ab 12.220 Euro inklusive Überführung.

Entscheidende Argumente sind die Bedienbarkeit (Heizleistung mehrstufig regelbar beim Fahren?), die Schnelligkeit des Warmwerdens und natürlich das Gewicht. Jäger und Läufer setzen auf 4-Wege-Stretch und Akkubetrieb, Motorradfahrer können sich entscheiden zwischen 12-V-Stecker oder Batterieanschluss. Rukka bietet für seine M-Clima beide Alternativen – und nutzt



Motorrad fahren im Winter: Solange es trocken ist und die Temperaturen nicht unter null Grad fallen, ein großer Spaß – adäquate Bekleidung vorausgesetzt.

auch die Klimatisierungsfunktion doppelt: heizen und kühlen, beides geht, Letzteres sogar mit dem mitgelieferten Lithium-Ionen-Akku (Laufzeit circa zwei Stunden), der in einer Rückentasche gebunkert werden kann. „Die M-Clima ist ein vielseitiges, schnell reagierendes persönliches Temperaturmanagementsystem für das Motorradfahren unter extremen Temperaturbedingungen“, erklärt der Beipackzettel das Konzept. Zwei unabhängige Systeme sorgen fürs Heizen und Abkühlen.

Frische Brise auf Knopfdruck

Die Weste selbst ist angenehm leicht und eng anliegend. Im Inneren verlaufen spiralförmige Heizkabel. Sie sind eingebettet in Luftkammern, die vom Gebläse der Kühlung mit einer frischen Brise durchströmt werden. Mit Helm auf dem Kopf und laufendem Motor fällt das Lüftergeräusch nicht weiter auf. Steht man im Sommer an der Ampel neben dem Träger der M-Clima, wundert man sich vermutlich schon, wo das Föngeräusch herkommt. Das Gebläse baumelt unten an der linken Seite der Rukka-Weste wie ein Pistolenhalfter.
Beim Absteigen vom Bike muss man tunlichst daran denken, das schwarze Kabel zu lösen, das es mit der Batterie oder dem 12-V-Stecker verbindet. Die M-Clima-Heizelemente erreichen eine Temperatur von maximal 45 Grad. Das reicht locker, um den Rumpf konstant angenehm warm zu halten.
Nutzt man die Heizfunktion gemeinsam mit der Gebläseeinheit, reicht ein Knopfdruck auf der Fernbedienung, um sie in Gang zu setzen oder zwischen Wärmen und Kühlen zu wechseln. Letzteres ist bei frostigen Temperaturen nicht zu empfehlen: Die Kühlung arbeitet deutlich schneller und effektiver als das Heizsystem. Also Obacht, welchen Knopf man drückt.

Wer hat an der Uhr gedreht?

Die Zeit rennt. Der dritte Monat läuft. Laut meteorologischer Zeitrechnung bleiben nur noch die restlichen Februartage, dann ist der Winter vorbei. Und damit auch der im Dezember begonnene Winterdauertest des Honda X-ADV. Zeit für ein Fazit. Und das deckt sich eins zu eins mit der Ausgangsüberlegung. „Fahrwerk und Räder wie ein Motorrad, Witterungsschutz wie ein Roller, ausreichend motorisiert (55 PS). Der höhenverstellbare Windschild hält den heftigsten Regen ab, die kantigen Beinschilde verhindern nasse Schienbeine, unter der Sitzbank ist Platz für Krimskrams und Ersatz-Handschuhe, die Lenkerprotektoren leiten den Fahrtwind ab.“ Erinnert ihr euch? Das ideale Winterbike, wie prophezeit.

Ohne Fehl und Tadel durch Kälte, Nacht und Nebel

Der Honda X-ADV hat sich bislang prächtig geschlagen. Er springt jeden Tag verlässlich an. Er zickt nie rum. Sein Doppelkupplungsgetriebe (DCT) schal-

tet munter und verlässlich die sechs Gänge rauf und runter. Und er hält sich an der Zapfsäule weitgehend an den Normverbrauch. Laut Honda begnügt sich der 2020er-Modelljahrgang mit zarten 3,5 l/100 km, macht offiziell 0,1 Liter weniger als der auf 58,6 PS erstarkte Nachfolger. Mein Test-X-ADV gönnt sich gut vier Liter Sprit auf 100 Kilometer, was völlig okay ist angesichts der Temperaturen und der vielen Kurzstrecken. Mit dem 13,1 Liter großen Tank sind also locker 300 km drin zwischen den Zapfsäulenstopps. Davon träumen andere Bikes (und Biker). 820 Millimeter Sitzhöhe sind bei Schneegriesel und latenter Rutschgefahr durchaus eine Herausforderung bei meiner Größe (1,78 Meter). Immerhin bringt der X-ADV 238 kg Fahrgewicht auf die Straße. Bis auf einen kapitalen Slide im ersten Schnee beim Verlassen meiner Garage, den ich – Glückes Geschick – gerade noch so abfangen konnte, gab es keine Kapriolen. Toi, toi, toi. Die leichte Enduro-Bereifung (Bridgestone Trail Wing) ist erfreulich wettertauglich. Ambitionierte Schräglagen passen eh nicht in die Zeit.

Honda	X-ADV (ab 2021)
Motor	flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor
Bohrung x Hub	77 x 80 mm
Hubraum	745 ccm
Nennleistung	55 PS (40,4 kW) bei 6.250 U/min (58,6 PS/ 43,1 kW bei 6.750 U/min)
max. Drehmoment	68 Nm bei 4.750 U/min (69 Nm bei 4.750 U/min)
Verdichtung	10,7:1
Abgasnorm	Euro 4 (Euro 5)
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion nach 1.000 km, danach alle 12.000 km
Kraftübertragung	
Kupplung	zwei Mehrscheibenkupplungspakete
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Diamantstahlrohrrahmen
Federelemente vorn	41-mm-Upside-Down-Gabel
Federelemente hinten	Pro-Link-Aufhängung
Federweg v/h	153,5 mm/150 mm
Radstand	1.590 mm
Nachlauf	104 mm
Lenkkopfwinkel	27°
Räder	Speichenräder
Reifen vorn	120/70-R17M/C 58H
Reifen hinten	160/60-R15M/C 67H
Bremse vorn	296-mm-Doppelscheibenbremse mit radial befestigten Vierkolbenbremszangen
Bremse hinten	240-mm-Scheibenbremse mit Einkolbenbremszange und Feststellbremse
Assistenzsysteme	ABS, Traktionskontrolle, Fahrmodi
Maße/Gewichte	
Länge	2.215 mm
Breite (über Spiegel)	940 mm
Höhe (über Spiegel)	1.370 mm
Sitzhöhe	820 mm
Gewicht fahrfertig	238 kg
zul. Gesamtgewicht	415 kg
Zuladung	177 kg
Tankinhalt	13,1 Liter
Standgeräusch	87 db(A)
Fahrgeräusch	71 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 11.875,-- Euro (ab Werk)**

Die Sache mit dem Auf- und Absteigen

Der Reihenzweizylinder ist ein verlässlicher Kumpel. 68 Nm maximales Drehmoment bei 4.750 Umdrehungen pro Minute, das langt locker im Winter. Die neue Generation hat minimal mehr Dampf (69 Nm) bei gleichem Drehzahlniveau. Aber wie gesagt: Bei winterlichen Konditionen ist das eh wumpe. Erwähnenswerter sind da schon die kleinen Stunts, die man beim Auf- und Absteigen bewältigen muss.
Hoch aufragende Sitzbank, hoher Durchsteigepunkt, viel Bodenfreiheit. Bein rüberschwingen beim Honda X-ADV ist also gar nicht so einfach bei meinen Standardhaxen. Bein durchstecken hat auch so seine Tücken, erst recht mit schweren Boots – es will ja keiner über Gebühr seine Kunststoffteile verschrammen. Am einfachsten geht es noch, gönnt man sich die optionalen Fußrasten und steigt dann ganz enduromäßig über die Raste auf und ab. Wichtig beim Abstellen: Handbremse nicht vergessen. Die sitzt vorn rechts.

Der nächste Winter kann kommen

Einziger Kritikpunkt sind die recht gefühllosen Tasten für die Tripmasterbedienung. Da wobbelt man sich so durch. Beim neugestalteten Cockpit der 2021er-Generation hat Honda das bereits verbessert. Die Anzeige selbst ist zweckdienlich und plakativ. Große Gang- und Geschwindigkeitsanzeige. Klare Aufteilung. Bis auf den roten Bereich (ab 6.500 Touren) ist alles monochrom dargestellt. Der Nachfolger bekennt mehr Farbe.
Ich erkläre mich hiermit zum Fan des Honda X-ADV. Fahrspaß wie ein Motorrad, praktisch wie ein Maxiroller. Nicht nur im Winter ein perfekter Mix. 12.220,-- Euro inklusive Überführung ruft Honda für den neuen X-ADV auf, die Variante in Grand Prix Red kostet 320,-- Euro Aufschlag. Kein Schnapper, aber gut angelegtes Geld für ein geländetaugliches Pendlermobil. Seitenkoffer ran und Topcase drauf, dann taugt der SUV-Scooter auch für längere Touren. Sogar im Winter.


ARAI
TOUR-X4
RUKKA
REALER
JACKE
RUKKA
MARS 2.0
RUKKA
REALER
HOSE
VANUCCI
VTB 11

ARAI TOUR-X4

Die Tour-X4-Helme von Arai haben ihren Preis, aber den sind sie durchaus wert. Das gilt auch für die getestete Sonderedition Tour-X4 „Drudi Performance“, die Honda einst für seine Adventure-Tour-Teilnehmer auflegen ließ. Die Form des Enduro-/Adventure-/Grand-Touring-Helms ist längst ein Klassiker. Mit Schirm passt er perfekt zu allen Bikes, die auf eher grobstolligen Reifen unterwegs sind. Ohne das Vordach macht er auf Naked Bikes eine gute Figur. Motocrosser tauschen das Visier gegen eine Motorradbrille und sind dann ebenfalls stilecht unterwegs. Ein echter Verwandlungskünstler.

Mit etwas mehr als 1,6 Kilogramm ist der Arai Tour-X4 zwar kein Leichtgewicht, zumal es ihn nur ohne integrierte Sonnenblende gibt. Dafür ist der aerodynamisch perfektionierte Kopfschutz leise, grundsolide verarbeitet und verfügt über versteckte Features wie den ausklappbaren Windabweiser am Kinn oder die von innen verschließbare Kinnbelüftung. Schiebt man deren Regler hoch und verschließt zusätzlich (ebenfalls von innen) die schmalen seitlichen Lufteinlassgitter, findet Staub lange Zeit keinen Weg ins Helminnere.

Gut ein Dutzend verschiedene Looks gibt es aktuell für den Tour-X4. Im Web findet man zudem zahlreiche Helme mit Sonderlackierung. Ein echter Pluspunkt im Falle eines Falles ist das bewährte Notentriegelungssystem (ERS) von Arai. Ersthelfer können die Wangenpolster mit einem kurzen Ruck entfernen. Das erleichtert es, dem Unfallopfer ohne großen Kraftaufwand den Helm abzunehmen.

Der Tragekomfort des Tour-X4 ist vom Feinsten. Der Helm liegt eng an, ohne irgendwo zu drücken oder einem die Wangentaschen hochzuquetschen. Außerdem ist er wirklich ausgezeichnet belüftet. Das Tour-X4-Belüftungssystem sorgt laut Arai für ein starkes Vakuum im hinteren Bereich. Die Luftansaugung unter dem Schirm sammelt und leitet kühle Luft in den Helm. Über die niedrig platzierte Seitenbelüftung und die Luftauslasselemente in der Nackenrolle strömt sie wieder nach außen. Kühlen Kopf bewahren ist hier also inklusive. Und im Winter? Macht man einfach die Schotten dicht und klappt den Windabweiser runter. Dann bleibt es warm im Tour-X4.

Wichtig: Pinlockscheibe nicht vergessen, sonst beschlägt das Visier. Und sollte man während der fünf Jahre währenden Garantie ein paar Kilos drauflegen, auch am Kopf, kann man einfach die 5 Millimeter dicken, abziehbaren Auflagen der Polster abreißen. Dann passt das teure Stück wieder wie angegossen.

Fazit:

Großartiger Universalhelm für Touren und Enduro-Einsatz. Super Tragekomfort auf langen Strecken, angenehm leise, sehr wandlungsfähig. Brillenträger haben leichtes Spiel beim Einfädeln der Bügel.

Testmotorrad: Honda X-ADV
Bezug: www.araihelmet.eu



Text: Ralf Bielefeldt; Foto: Rick Parker

Arai Tour-X4

UVP: ab 649 Euro
Größen: XS–XXL

Passgenauigkeit/ Tragekomfort	19 / 20

+ luftiges Tragegefühl durch große Mesh-Bereiche
+ gute, individuell justierbare Passform
+ großer Gesichtsfeldausschnitt
+ Ohr-, Wangen-, Schläfenpolster abziehbar für mehr Platz (5 mm)
+ drei Helmschalengrößen von XS bis XXL

Material/Verarbeitung	19/**20**

+ waschbares Dry-Cool-Innenfutter
+ herausnehmbare Polsterteile
+ exakt schließendes Visier
+ hochwertig verarbeitet
+ lackierbare Außenschale

Sicherheit	10/**10**

+ Complex-Fibre-Laminat (CFL)
+ Notentriegelungssystem (ERS)
+ Doppel-D-Ring Kinnriemenverschluss mit Knopf
+ ECE-Norm 22/05

Windgeräusche	14/**15**

+ gute Aerodynamik
+ runde, glatte Schale
+ gute Dämmung
+ leise, auch mit geöffnetem Visier

Gewicht	7/**10**

– 1.620 +/- 50 Gramm in Größe L

Ausstattung	12/**15**

+ herausziehbarer Kinnspoiler
+ klares, kratzfestes Visier mit Pinlock
+ Kinnöffnung verschließbar gegen Eindringen von Staub
– keine Vorrüstung für Kommunikationsgeräte

Belüftung/Beschlag	10/**10**

+ mehrstufig gleitendes Visier mit Belüftung über den Augen
+ vorbildliche Luftzirkulation bei warmen Temperaturen
+ getrennt regelbare Lufteinlassöffnungen am Kinn
+ getrennt regelbare Lufteinlassöffnungen an Stirn und Hinterkopf
+ Luftauslasselement in der Nackenrolle



91

- SEHR GUT -

Toptipp ★ ★ ★ ★ ★

Die Endwertung: 100 bis 85 Punkte = sehr gut; 84 bis 70 Punkte = gut; 69 bis 55 Punkte = befriedigend; 54 bis 40 Punkte = ausreichend; 39 bis 0 Punkte = mangelhaft

Rukka Realer-Textiljacke
UVP: ab 1.249 Euro
Größen: 46–66

Passgenauigkeit 15 / 15

+ angenehm eng anliegend
+ entspricht gängigen Größen
+ Bund, Ober- und Unterarme weitenverstellbar
+ gute Armlänge und Schulterbreite

Material/Verarbeitung 20/20

+ Gore-Tex PRO 3-Lagen Stretch-Laminat
+ elastischer Polyamid-Obermatstoff
+ Armacor-Stretch-Hightechfaser
+ perfekt verarbeitet

Tragekomfort 15/15

+ weiches, luftiges Mesh-Innenfutter
+ flexible, herausnehmbare Protektoren
+ gute Klimatisierung
+ viel Bewegungsfreiheit

Praxistauglichkeit 13/15

+ leicht zu reinigen
+ sicherer Sitz
– relativ schwer (3,2 kg)

Ausstattung 10/10

+ abnehmbarer, elastischer Kragen
+ separate, sehr warme Daunenjacke
+ 4 Taschen außen, 2 wasserdicht
+ 2 Innentaschen inkl. Handytasche
+ 2 Taschen im Daunen-Midlayer
+ beidseitiger Bundverschluss und Schrittgurt
+ Ärmelenden mit Gore-Tex-Wind- und Wasserschleuse

Wetter 8/10

+ dauerhaft atmungsaktiv
+ wind- und wasserdicht
+ hervorragende Kälteisolation
+ Belüftungsöffnungen seitlich und an den Schultern
– keine Belüftung am Rücken

Sicherheit 15/15

+ großflächige Protektoren: Schulter und Ellenbogen Level 2, Rücken Level 1, breiter Brustprotektor
+ Armacor-Verstärkungen an den Ellenbogen
+ hitze-, abrieb- und reißfest
+ langer Verbindungsreißverschluss
+ reflektierende Nähte und Aufdrucke an Rücken, Armen und Brust

96
- SEHR GUT -
Toptipp

Die Endwertung: 100 bis 85 Punkte = sehr gut; 84 bis 70 Punkte = gut; 69 bis 55 Punkte = befriedigend; 54 bis 40 Punkte = ausreichend; 39 bis 0 Punkte = mangelhaft

RUKKA REALER JACKE

Text: Ralf Bielefeldt; Foto: Rick Parker

Realer. Der Name klingt ein bisschen wie der Titel einer Heldensaga à la MacGyver. Der alte Trickser hat bekanntlich für alles eine Lösung. Und das darf die Realer-Jacke getrost auch von sich behaupten. Um es gleich vorweg zu sagen: Diese Jacke ist außergewöhnlich gut. Das weiß Rukka auch und lässt sich das selbstbewusst bezahlen. Blitzsauber verarbeitet, toller Materialmix, zeitloser Look, dezenter Auftritt. Eine Textiljacke aus dem obersten Regal, die auch Typen lieben werden, die eigentlich keine Textiljacken mögen; vor allem in den zurückhaltenden Farbvarianten „Col 990" (Tiefdunkelgrau-Schwarz) oder „Col 999" (Uni-Schwarz). Wer auf Neongelb steht, darf farblich ein bisschen dicker auftragen. Zudem gibt es für KTM-Fans noch eine Variante mit orangefarbenen Applikationen und – neu im Programm – eine mit Kontrasten in Blau.

Wie die dazugehörige Realer-Hose gehört die hochpreisige Tiefsttemperaturen-Jacke mit zum Besten, was man auf dem Motorrad gegen die bösen Launen der Natur tragen kann. Erst recht im Winter. Wasser- und winddicht, absolut atmungsaktiv, reiß- und abriebfest. Die Realer besteht aus Gore-Tex PRO 3-Lagen Stretch-Laminat und Armacor, ein Mix aus den Hightechfasern Aramid (Kevlar) und Cordura. Am Kragen schmiegt sich weiches Neopren an den Hals. Ein abnehmbarer Zusatzkragen mit Reißverschluss macht den Neckwarmer überflüssig und mutet dabei fast ein wenig an wie ein progressiver Mundnasenschutz.

Vier Taschen außen, zwei davon wasserdicht, und zwei Taschen innen – allesamt mit Reißverschluss – bieten Platz für allerlei Mitnehmenswertes. Die linke Innentasche beherbergt on top ein Handyfach. Dort bleibt das gute Stück garantiert trocken. Jacke und passende Hosen lassen sich mit einem langen Reißverschluss verbinden. Wer mag, legt zusätzlich den Schrittgurt an. Zum Lieferumfang zählt neben den großflächigen Rukka-D30-Protektoren auch ein Brustprotektor. Der ist ordentlich groß und schirmt den Oberkörper gegen Stöße und Zugluft ab. Rechts und links wird er mit einem Reißverschluss befestigt.

Ein wirksamer Kälte- und Feuchtigkeitsschutz ist die Wind- und Wasserschleuse am Ärmelende. Reißverschluss plus Klettverschluss dichten diesen Bereich zusätzlich ab. Handschuhe mit langen Stulpen erübrigen sich dadurch fast, passen aber auch locker mit in die Schleuse. Belüftungsöffnungen an der Schulter sowie an den Seiten versprechen bei Bedarf Durchzug. Auf eine weitere Öffnung am Rücken verzichtet Rukka. Dort darf lediglich der Level-1-Protektor flugs rein oder raus. Zur Realer-Jacke gibt es serienmäßig den ultraleichten Daunen-Midlayer „Down-X" (separat 179,00 Euro). Das gute Teil lässt sich auf die Größe einer Coladose zusammenrollen und bei Nichtgebrauch in einem Säckchen verstauen. Die 110-Gramm-Füllung besteht zu 90 Prozent aus Daunen, zu 10 Prozent aus Federn. Unter der Jacke nimmt der Midlayer kaum Platz in Anspruch. Eine perfekte Kombination.

Fazit:
Die Realer-Jacke gibt einem das gute Gefühl, in einer Hightech-Rüstung zu stecken – rundum bestens geschützt, aber voll beweglich. Der Daunen-/Feder-Midlayer ist eine Benchmark. Wärmeisolation und Wetterbeständigkeit sind hervorragend. Leider teuer.

Testmotorrad: Honda X-ADV
Bezug: www.rukka.com/de



RUKKA REALER HOSE



Textilhosen sind optisch nicht jedermanns Sache, aber fraglos so ziemlich das Beste, was man auf dem Motorrad gegen Wind und Wetter tragen kann. Erst recht im Winter. Rukka hat hier reichlich Auswahl zu bieten. Eines der Topmodelle ist die Hose Realer, zu der es auch die passende Jacke gibt. Beide kommen serienmäßig mit einem luftig-leichten (60 Gramm), herausnehmbaren Daunen-Midlayer namens „Down-X“ den es auch separat zu kaufen gibt (Hose: 119 Euro). Die Füllung besteht zu 90 Prozent aus Daunen, zu 10 Prozent aus Federn. Optisch verwandelt sie einen in den schwarz-glänzenden Bruder des Michelin-Männchens, aber nun: Wer es warm haben will, muss auch mal modische Kompromisse eingehen. An den Schienbeinen wird die Daunenhose mit Multifunktionsmaterial verjüngt. So passt sie easy in die Stiefel. Die Realer-Hose selbst ist ganz nah an der Perfektion. Wasser- und winddicht, absolut atmungsaktiv, reiß- und abriebfest. Sie besteht aus Gore-Tex PRO 3-Lagen Stretch-Laminat und Armacor. Dahinter verbirgt sich eine Kombination aus den Hightechfasern Aramid (Kevlar) und Cordura. An den Innenseiten der Knie hat Rukka einen langen Streifen schwarzes Leder angebracht. Das erhöht den Abriebschutz in diesem Bereich – und sieht auch noch gut aus.
Im Sitzbereich gibt es innen Luftpolster und außen einen Anti-Rutsch-Streifen aus dem abriebfesten Material Keprotec. Speziell auf glatten Sitzbänken verbessert das die Sitzposition und macht einen spürbaren Unterschied aus. Die beiden Außentaschen sind wasserdicht, solange man darauf achtet, dass der Reißverschluss geschlossen ist. Der kombinierte Knie- und Schienbeinprotektor ist auffallend breit und lang. Biegsam wie er ist, kann er problemlos über einen äußeren Reißverschluss herausgenommen werden. Das erleichtert bei Bedarf längere Pausen abseits des Motorrads. Gefertigt ist er wie die Hüftprotektoren aus Rukkas patentiertem D30-Air-Schutzmaterial, das sich dank seiner Lochung sehr komfortabel und schwerelos trägt. Und vertrauenswürdigen Schutz bietet.
Im vorderen Kniebereich ist die Hose mit einer zusätzlichen Lage Armacor verstärkt. Die unterschiedlichen Oberflächen geben der Hose eine lässige Struktur. Bund und Hosenbeinende sind verstellbar. Dadurch zwackt es nicht an der Hüfte und es bleibt dem Träger überlassen, ob er die Hose in oder über den Stiefeln trägt. Belüftungsöffnungen an den Oberschenkeln sorgen bei Bedarf für Luftzirkulation. Die breiten Hosenträger kümmern sich darum, dass die Realer-Hose verlässlich sitzt. Der Verbindungsreißverschluss ist auffallend lang und dadurch gut erreichbar. Das Verbinden von Hose und Jacke gestaltet sich erfreulich unkompliziert. Man wird ja nicht jünger. Und diese Hose garantiert nie alt.

Fazit:
Eine Hose für die Ewigkeit. Der Daunen-/Feder-Midlayer ist Benchmark. Wärmeisolation und Wetterbeständigkeit sind hervorragend. Leider teuer.

Testmotorrad: Honda X-ADV
Bezug: www.rukka.com/de

Rukka Realer-Textilhose
UVP: ab 849 Euro
Größen: 46–66

Passgenauigkeit 15 / 15
+ Bund und Hosenbeinende verstellbar
+ angenehm eng anliegend
+ entspricht gängigen Größen
+ guter Sitz dank Hosenträgern
+ drei Beinlängen (kurz/regulär/lang)

Material/Verarbeitung 20/20
+ Gore-Tex PRO 3-Lagen Stretch-Laminat
+ elastischer Polyamid-Obermatstoff
+ Armacor-Stretch-Hightechfaser
+ perfekt verarbeitet

Tragekomfort 13/15
+ weiches Mesh-Innenfutter
+ flexible Protektoren
– Knie-/Schienbein-Protektoren liegen bei hohen Stiefeln auf dem Schaft auf

Praxistauglichkeit 13/15
+ leicht zu reinigen
+ sicherer Sitz
– relativ schwer (>2 kg)

Ausstattung 10/10
+ separate, sehr warme Daunenhose
+ abnehmbare Hosenträger
+ beidseitiger Bundverschluss
+ Anti-Rutsch-System im Sitzbereich
+ Rukka-Luftpolster
+ 2 wasserdichte Taschen außen mit Reißverschluss
+ feste Ledereinsätze an den Innenknien

Wetter 10/10
+ dauerhaft atmungsaktiv
+ wind- und wasserdicht
+ hervorragende Kälteisolation
+ Belüftung am Oberschenkel

Sicherheit 15/15
+ große Rukka-Gelenkprotektoren an Knie/Schienbein und Hüfte (Level 2)
+ Armacor-Verstärkungen am Knie
+ Sicherheitsnähte
+ hitze-, abrieb- und reißfest
+ langer Rundum-Verbindungsreißverschluss zur Jacke
+ reflektierender Aufdruck hinten am Bein



96
- SEHR GUT -
Toptipp

Die Endwertung: 100 bis 85 Punkte = sehr gut; 84 bis 70 Punkte = gut; 69 bis 55 Punkte = befriedigend; 54 bis 40 Punkte = ausreichend; 39 bis 0 Punkte = mangelhaft

Text: Ralf Bielefeldt; Foto: Rick Parker

RUKKA MARS 2.0 GORE-TEX

Text: Ralf Bielefeldt; Fotos: Rick Parker



Rukka
Mars 2.0 Gore-Tex
UVP: ab 149,00 Euro,
Größen: 6–13

Passgenauigkeit 14/15

+ gute Fingerlänge
+ angenehme Weite
+ zweifach verstellbar

Material/Verarbeitung 18/20

+ 87% Leder
+ Gore-Tex
+ Fleece und Wattierung
+ hochwertig verarbeitet

Tragekomfort 15/15

+ weiches Innenfutter
+ überraschend leicht
+ gutes Griffgefühl

Praxistauglichkeit 13/15

+ angenehme Polsterung
+ leicht zu reinigen
+ sicherer Sitz

Ausstattung 8/10

+ Visierwischer am linken Zeigefinger
+ Wärmeisolierung durch leichte Wattierung
+ Fleecefutter

Wetter 8/10

+ atmungsaktiv
+ wind- und wasserdicht
+ gute Kälteisolation

Sicherheit 12/15

+ doppelte Nähte
+ abriebfest (CE)
– kein Knöchelprotektor

M&R: sehr gut 88/100

Ein Thermohandschuh für Puristen. Durch den Verzicht auf feste Verstärkungen an Knöcheln und Fingern trägt sich der Mars 2.0 leicht und angenehm wie ein normaler Winterhandschuh.

88
- SEHR GUT -



Die Endwertung: 100 bis 85 Punkte = sehr gut; 84 bis 70 Punkte = gut; 69 bis 55 Punkte = befriedigend; 54 bis 40 Punkte = ausreichend; 39 bis 0 Punkte = mangelhaft

Schön leicht, schön schlicht, schön warm. Kann man mehr von einem Winterhandschuh erwarten? Vermutlich nicht. Der Mars 2.0 gehört zur Rukka-Handschuhserie „Defence & Comfort 2021“ und ist das mit Abstand klassischste Modell der neuen „Thermo Gloves“. Der gefütterte Gore-Tex-Lederhandschuh in klassischem Schwarz verzichtet auf aufwendige Knöchelprotektoren. Stattdessen hat er vier weiche Knöchelschützer, darunter das geprägte Rukka-„R“ und eine Ziernaht. Zwischen den Fingern haben die Finnen Nylon eingearbeitet. Die Fingerspitzen sind auf der Außenseite mit einer zweiten Lage Leder geschützt.

Wasser- und winddicht, atmungsaktiv, dazu innen Fleece und zusätzlich eine leichte Wattierung: Solange die Temperaturen einstellig bleiben, hält der Rukka Mars 2.0 lange warm. Fällt das Thermometer unter den Gefrierpunkt, kommen die angenehm weichen und leichten (250 g) Thermo-Lederhandschuhe mit zunehmender Fahrtdauer an ihre Grenzen. Die Handfläche bleibt innen und außen zwar immer warm, aber die Fingerspitzen sind naturgemäß irgendwann dran. Eine gute Stunde halten sie aber locker durch, je nach Tempo auch länger. Am linken Zeigefinger sitzt ein großzügig dimensionierter Visierwischer. Die Stulpe ist angenehm lang und zweifach verstellbar (Schaft und Handgelenk). Auf eine Touchscreen-Fingerspitze hat Rukka bei diesem Modell verzichtet. Puristen werden sie nicht vermissen.

Fazit: Ein Thermohandschuh für Puristen. Durch den Verzicht auf feste Verstärkungen an Knöcheln und Fingern trägt sich der Mars 2.0 leicht und angenehm wie ein normaler Winterhandschuh.

Testmotorrad: Honda X-ADV

Bezug: www.rukka.com/de

Vanucci VTB 11



Text: Ralf Bielefeldt; Foto: Rick Parker

Schuhe machen Leute. Das sagen in der Regel Italiener. Der Name Vanucci ist so gesehen schon mal ein Anfang. Der VTB 11 getaufte Adventurestiefel der Eigenmarke von Motorradbekleidungs-Marktführer Louis ist schon etwas länger auf dem Markt. Mein Paar hat jetzt gut drei Jahre und ein paar Tausend Kilometer auf dem hydrophobierten Nubukbuckel. Zeit für ein Zwischenfazit.

In Foren und Kommentarspalten liest man gern, der Sympatex-Stiefel VTB 11 wäre nicht (ganz) wasserdicht. Meist schreiben das User, die damit 10 bis 15 Minuten „in der leicht gefüllten Badewanne“ oder „unter der laufenden Dusche“ standen (ernsthaft). Nun, ähem, das habe ich in der Tat nie ausprobiert, Havarien bei Flussdurchfahrten blieben mir erspart. Aber selbst nach fünf Stunden Fahrt im strömenden Regen darf ich dem VTB 11 attestieren: Mir bescherte er bislang keine nassen Socken. Insoweit bescheinige ich dem Vanucci-Stiefel hiermit schon mal uneingeschränkte Spritzwasserdichtigkeit.

Auf längeren Touren macht er sich grundsätzlich gut. Hoher Tragekomfort, vertretbares Gewicht, ausreichende Verstellmöglichkeiten, atmungsaktiv – wobei Louis ausdrücklich darauf hinweist, das Letzteres nur in Kombination mit Multifunktionssocken gilt. Ab und an etwas Lederbalsam oder Imprägnierspray reicht als Pflege. Das einst tiefe Schwarz des Nubukleders ist zwar mittlerweile einem Mischton in Grau-Braun-Beige gewichen. Aber nun: Ich nenne es in Würde altern.

Testmotorrad: Honda X-ADV

Bezug: www.louis.de

Vanucci VTB 11

UVP: ab 249,99 Euro,
Größen: 41–46

Passgenauigkeit	**14/15**
+ ausreichend verstellbar + Wadenweite einstellbar per Klett	
Material/Verarbeitung	**15/20**
+ geöltes Nubukleder + Sympatex-Klimamembran + sauber verarbeitet – altert vorzeitig	
Tragekomfort	**13/15**
+ komfortables Fußbett + robuste Gummisohle + angenehme Polsterung	
Praxistauglichkeit	**12/15**
+ leicht zu reinigen o sehr hoher Schaft (36 cm)	
Ausstattung	**8/10**
+ Schalthebelverstärkung + auswechselbare Schnallen	
Wetter	**8/10**
+ atmungsaktiv + wind- und wasserdicht + gute Kälteisolation	
Sicherheit	**13/15**
+ gepolsterte Knöchelkappen + Schienbeinelement + CE-zertifiziert nach EN 13634:2017	
M&R: gut	**83/100**

Ein verlässlicher Reise- und Geländebegleiter. Derzeit im Sale – als Restposten ein Schnäppchen.



Die Endwertung: 100 bis 85 Punkte = sehr gut; 84 bis 70 Punkte = gut; 69 bis 55 Punkte = befriedigend; 54 bis 40 Punkte = ausreichend; 39 bis 0 Punkte = mangelhaft

iXS
Tour ST-Plus
UVP: ab 79,95 Euro
Größen: S bis 3XL

Passgenauigkeit	12/**15**
+ vorgekrümmter Schnitt + Mittelhand breit genug und bequem – Finger etwas kurz	
Material/Verarbeitung	15/**20**
+ sauber verarbeitete Nähte – Innenfutter zieht sich beim Ausziehen aus dem Handschuh	
Tragekomfort	10/**15**
+ weiches Innenfutter – Innenfutter wirft Falten	
Praxistauglichkeit	10/**15**
– störrisch beim An- und Ausziehen	
Ausstattung	10/**10**
+ elastischer Gummizug und Sicherungsschlaufe am Handgelenk + Reflexmaterial auf dem Handrücken + lange Stulpe + Wischerlippe aus Gummi	
Wetter	3/**10**
+ wasserdicht – bereits bei 15–20°C schwitziges, klammes Innenklima – nicht sommertauglich – nicht wintertauglich	
Sicherheit	8/**15**
+ Knöchelprotektor – dünnes Textilmaterial – nur partiell mit Leder verstärkt	
M&R: gut	73/**100**

Ein schöner und gut ausgestatteter Handschuh, der mit klammem Klima und schlecht sitzendem Innenfutter im Test nicht überzeugen kann. Im Sommer zu schlecht belüftet, fehlt für kühle Tage ein wärmendes Futter. Am nervigsten ist das Innenfutter, das sich beim Ausziehen auf links stülpt und den Wiedereinstieg zur Geduldsprobe werden lässt.



Die Endwertung: 100 bis 85 Punkte = sehr gut; 84 bis 70 Punkte = gut; 69 bis 55 Punkte = befriedigend; 54 bis 40 Punkte = ausreichend; 39 bis 0 Punkte = mangelhaft

iXS Tour ST-Plus



Text: Thomas Kryschan; Fotos: Joséphine Eder, iXS

Der sehr leichte Tourenhandschuh ST-Plus von iXS ist dank Solto-Tex-Plus-Membran wasserdicht. Auf den ersten Blick gefällt er durch gute Verarbeitung und detailreiche Ausstattung. Die Innenhand besteht aus Ziegenleder. Aufpolsterungen an Handballen und Handgelenk sowie Lederdopplungen am kleinen Finger und dem Handgelenk erhöhen die Sicherheit. Vom harten Knöchelprotektor spürt man im Inneren nichts. Er ist ergonomisch ausgeformt und sitzt an der richtigen Stelle.



Außen Textil, innen Leder

Auf dem Handrücken und auf den Fingern besteht der Handschuh aus Textilmaterial, was Gewicht spart und für gute Beweglichkeit sorgt. Im Gegensatz dazu steht das etwas zu große Innenfutter, das im Inneren des Handschuhs Falten wirft. Zudem ist es nicht am Außenmaterial verankert und zieht sich beim Abstreifen auf links. Reflexmaterial auf Fingern und Handrücken erhöhen die Sicherheit bei Nacht. Am Zeigefinger der linken Hand findet sich eine Gummilippe, um das Visier von Regentropfen befreien zu können. Eine große Stulpe garantiert ausreichend Überschneidung mit der Jacke für einen lückenlosen Übergang zum Ärmel.

Schweißnasse Hände

Bei durchwachsenem Wetter und mäßigen Temperaturen ist der Handschuh tatsächlich am angenehmsten zu tragen, lässt kein Wasser hinein, aber auch keinen Schweiß raus. Selbst bei 20°C werden die Hände bereits klamm vom eigenen Saft. Kein Lüftchen gelangt ins Innere, weder Öffnungen noch Netzeinsätze verschaffen der Membran Kühlung. Ohne Futter für richtig kalte Tage bleibt so nur ein kleines Wohlfühl-Temperaturfenster für den iXS ST-Plus.

Bezug: www.ixs.com

PLZ: 1****

Gevezin Motorrad & Reifen
Klingelbaumstraße 1, 17039 Gevezin
+49 3962 2250114
www.motorrad-gevezin.de

PLZ: 2****

Motorrad & Auto Service GmbH
Klosterhof 27, 25554 Wilster
+49 4823 1211, www.mas-wilster.de
– Suzuki, KTM, Aprilia, Peugeot, Gebrauchte, Bekleidung, Zubehör ...

Börjes Bikers Outfit
Bremer Heerstr. 420, 26135 Oldenburg, +49 441 2047886, www.dboerjes.de
Riesige Auswahl an Bekleidung, Maßbekleidung & Zubehör, tolle Beratung ... und vieles mehr.

Motorrad-Diele
Auricher Str. 21, 26624 Südbrookmerland, +49 4942 204008
www.motorrad-diele.de
Suzuki- und Kymco-Vertragshändler, Bekleidung, Helme & Zubehör, große Auswahl an Gebrauchtmotorrädern verschiedenster Marken.

Börjes Bikers Outfit
Stahlwerkstr. 17a, 26689 Augustfehn, +49 4489 2541, www.dboerjes.de
– sehr große Auswahl an Bekleidung, Maßbekleidung & Zubehör, kompetente Beratung, Helmprobefahren & vieles mehr.

Börjes American Bikes
Stahlwerkstr. 17, 26689 Augustfehn, +49 4489 941294, www.dboerjes.de
– kompetenter Harley Davidson Vertragshändler mit Vollsortiment.

Motor-Service Hohls Motorrrad Handelsgesellschaft mbH
Hühnenburg 10, 29303 Bergen
+49 5051 910303
www.motorradhohls.de, – Suzuki-, Yamaha- und Kymco Vertragshändler, Motorrad und ATV neu und gebraucht, Zubehör und Bekleidung.

PLZ: 3****

Biker's Point
Vahrenwalder Str. 209, 30165 Hannover
+49 511 331288, www.Bikerspoint24.de
Premium- & Maßbekleidung von Stadler. Große Auswahl: Daytona, Shoei, Dainese

Motorrad-Shop Winzer GmbH
Ahmserstr.101, 32107 Bad Salzuflen
+49 5221 144846, www.motorrad-shop-winzer.de, – Suzuki, Zubehör, Reifen, Bekleidung, TÜV und individuelle Umbauten

Jochen Schlaak
Dörnbergstr. 45, 34292 Ahnatal / Kassel,
+49 5609 1482, www.jochenschlaak.de
– Suzuki, Triumph und Zubehör

Biker´s Point Fuchs
Ernst-Reuter-Str. 6, 37170 Uslar
+49 5571 913358, bikerspoint-fuchs.de
– Jacken, Aufkleber & alles rund um die Goldwing.

Die Motorradwerkstatt
Ilmebahnstraße 11, 37586 Markoldendorf
+49 5562 930830, www.diemotorradwerkstatt.de, Kawasaki Vertragshändler, Spezialumbauten, Reparaturen, Reifenservice, Tankstelle, umfangreiches Zubehör im Shop.

ZWEIRAD Körner
Harzstr. 21, 38685 Langelsheim,
+49 5326 6388, www.zweirad-koerner.de, –Alles rund ums Motorrad, Bekleidung, Reifen, Pflege, uvm.

PLZ: 4****

Motorrad Wiko GmbH
Lindenhorsterstr. 42, 44147 Dortmund
+49 231 818079
www.wiko-motorrad.de
– Kawasaki, Kymco, Shoei, Schuberth, Rev`it und Stadler Bekleidung

Honda Dieckmann
Porschestaße 2, 48336 Sassenberg,
+49 2583 2683
www.honda-dieckmann.de
– Honda, immer Top Angebote, Neu- & Gebrauchtfahrzeuge, Service, Bekleidung, Zubehör...,

Kawa – Shop Berentelg
Meppenerstr. 22, 49716 Meppen,
+49 5931 98860, www.kawa-shop.de
– Kawasaki-Vertragshändler, Ersatzteile, & Motorradbekleidung

PLZ: 5****

HELMES Motorradzubehör
Auf den Hütten 22, 57076 Siegen
+49 271 772100
www.motohelmes.de
– Zubehör (große Auswahl) von HJC, Stadler, baehr, Schuberth, Rukka, Dr. Wack & mehr

Motorrad Schnock
Boschstr. 29, 59609 Anröchte
+49 2921 60068
www.motorrad-schnock.de
Kawasaki – Aprilia – Kymco – Vertragshändler, Reifen & Ersatzteile für alle Maschinen, Bekleidung, Helme & Handschuhe



G+G Gepäcksysteme
Goethestraße 12, 51379 Leverkusen,
+49 2171 7373232
www.motorradalukoffer.de
– Motorrad-Alukoffer, Anbausätze, Kofferzubehör, Transportkisten



PLZ: 6****

Harley-Factory Frankfurt GmbH
Wächtersbacher-Str. 83,
60386 Frankfurt, +49 69 4089990
www.harleyfactory.de
– Harley Davidson, Sondermodelle, Umbauten, Gebrauchte, Oldtimer, Zubehör & Serviceleistungen

Motorradhaus Stocksiefen
Adam-Opel-Str. 8, 64569 Nauheim b. Groß-Gerau, +49 6152 61336
www.motorradhaus-stocksiefen.de
– Yamaha Vertragshändler seit über 40 Jahren, Ankauf, Verkauf & Service Yamaha & Royal Enfield

Moped-Garage
Akazienweg 17, 68809 Neulußheim
www.moped-garage.net
Motorradteile, Zubehör und Bekleidung ausgesuchter Hersteller sowie original Oldtimer Teile

Motorrad Donnecker GbR
Bad Sodener Str. 44a
63628 Bad Soden-Salmünster
+49 6056 5363
www.motorrad-donnecker.de
– Fahrerlehrgänge & Enduro-Erlebnisreisen www.enduro-erlebnisreisen.de –

motorrad-navihalter.de

PLZ: 7****

Motorrad-Schwizler GmbH
Otto-Hahn-Str. 2, 72280 Dornstetten
+49 7443 96460, www.schwizler.de
– wir bringen Ihre Motorradträume auf die Straße: Neue-, Vorführ- und Gebraucht- BMW, Fahrerausstattung & Sicherheitstrainings

PLZ: 8****

Motorrad Bader
Gewerbestr. 6, 83329 Waging am See,
+49 8681 4484
– Suzuki, Sachs, CPI, umfangreiches Zubehör und Bekleidung von IXS, Nolan, AGV, Uvex, rundum Werkstattservice, Verleih ...

Motorrad Team Maier
Renatastrasse 8, 84034 Landshut
www.motowelt.de
– Honda und Yamaha, Gebrauchte, Garmin, Dainese, Service und Beratung

PLZ: 9****

Reifen Knabenbauer
Wiesenstr. 29a, 91207 Lauf
+49 9123 3592,
www.reifen-knabenbauer.de
– Motorradreifen & mehr

Hübler - Motorrad
Zwickauerstr. 4, 90522 Oberasbach
+49 911 695252, www.hondahuebler.de
– seit 30 Jahren Honda - Vertragshändler: Neufahrzeuge, Gebrauchtfahrzeuge, Reifenservice, Kundendienst, Reparaturen & TÜV



Motorradtouren nach eigenen Wünschen







MOTORRAD & REISEN BESTENLISTE

Die Testrubriken aus dieser Ausgabe



Integralhelme

1.	*X-Lite X-903 Ultra Carbon*	M&R Ausgabe 95	UVP: 629,99	*95* Punkte	
2.	*Klim Krios*	M&R Ausgabe 98	UVP: 599,--	*93* Punkte	
2.	*Shoei NXR*	M&R Ausgabe 94	UVP: 429,--	*93* Punkte	
2.	*Arai QV-PRO*	M&R Ausgabe 83	UVP: 679,--	*93* Punkte	
2.	*X-lite X-661*	M&R Ausgabe 72	UVP: 359,99	*93* Punkte	
6.	*HJC RPHA 11*	M&R Ausgabe 76	UVP: 399,90	*92* Punkte	
7.	*Arai Tour-X4*	M&R Ausgabe 103	UVP: 649,--	*91* Punkte	Neu!
7.	*Arai Profile-V*	M&R Ausgabe 91	UVP: 479,--	*91* Punkte	
7.	*Shark Spartan Carbon*	M&R Ausgabe 81	UVP: 429,99	*91* Punkte	
7.	*HJC RPHA 10 Plus*	M&R Ausgabe 72	UVP: 349,90	*91* Punkte	
11.	*Arai Renegade-V*	M&R Ausgabe 88	UVP: 589,--	*90* Punkte	
11.	*SCHUBERTH S2 Sport*	M&R Ausgabe 80	UVP: 479,--	*90* Punkte	
11.	*AGV K-5 S*	M&R Ausgabe 80	UVP: 399,95	*90* Punkte	
11.	*HJC RPHA 70*	M&R Ausgabe 80	UVP: 399,90	*90* Punkte	



Handschuhe

1.	*Stadler Guard GTX*	M&R Ausgabe 87	UVP: 189,--	*97* Punkte	
2.	*Spidi Ranger LT*	M&R Ausgabe 95	UVP: 89,90	*94* Punkte	
3.	*HELD Race Tex*	M&R Ausgabe 83	UVP: 199,95	*93* Punkte	
4.	*Alpinestars GP Plus R*	M&R Ausgabe 89	UVP: 189,95	*91* Punkte	
4.	*iXS Viper*	M&R Ausgabe 82	UVP: 129,90	*91* Punkte	
4.	*Held Sereena*	M&R Ausgabe 81	UVP: 79,95	*91* Punkte	
4.	*HELD Rodney*	M&R Ausgabe 74	UVP: 89,95	*91* Punkte	
8.	*Modeka Panamericana*	M&R Ausgabe 88	UVP: 79,90	*89* Punkte	
9.	*Rukka Mars 2.0 Gore-Tex*	M&R Ausgabe 103	UVP: 149,--	*88* Punkte	Neu!
10.	*BMW Handschuh 2in1 EnduroGuard*	M&R Ausgabe 84	UVP: 180,--	*87* Punkte	
10.	*HELD Evo-Thrux*	M&R Ausgabe 73	UVP: 119,95	*87* Punkte	
12.	*Modeka Sonora*	M&R Ausgabe 87	UVP: 69,90	*84* Punkte	
13.	*Modeka Hot Classic*	M&R Ausgabe 91	UVP: 54,90	*83* Punkte	
14.	*Modeka Jayce*	M&R Ausgabe 90	UVP: 72,90	*83* Punkte	
14.	*Mohawk Touren Leder/Textilhandschuh 1.0*	M&R Ausgabe 78	UVP: 79,99	*83* Punkte	
14.	*Reusch Damen Sommertouren Textilhandschuh 1.1*	M&R Ausgabe 76	UVP: 49,95	*83* Punkte	
17.	*Dainese Full Metal 6*	M&R Ausgabe 88	UVP: 359,95	*82* Punkte	
17.	*Vanucci HiRider III*	M&R Ausgabe 86	UVP: 129,99	*82* Punkte	
19.	*iXS Classic LD Handschuh Cruiser*	M&R Ausgabe 93	UVP: 49,95	*81* Punkte	
27.	*iXS Tour ST-Plus*	M&R Ausgabe 103	UVP: 79,95	*73* Punkte	Neu!

Hosen

1.	*Rukka Realer Hose*	M&R Ausgabe 103	UVP: 849,--	*96* **Punkte** Neu!
2.	*iXS Classic AR Jeans Cassidy*	M&R Ausgabe 102	UVP: 249,95	*90* **Punkte**
2.	*Original Rokker*	M&R Ausgabe 82	UVP: 349,--	*90* **Punkte**
2.	*Stadler Damen Textilhose Line GTX*	M&R Ausgabe 77	UVP: 499,--	*90* **Punkte**
5.	*Alpinestars Andes V2*	M&R Ausgabe 91	UVP: 168,--	*89* **Punkte**
6.	*SPIDI Pathfinder Cargo*	M&R Ausgabe 100	UVP: 179,90	*88* **Punkte**
6.	*KLIM Adventure Rally*	M&R Ausgabe 97	UVP: 799,90	*88* **Punkte**
8.	*Dainese STROKEVILLE*	M&R Ausgabe 89	UVP: 229,95	*84* **Punkte**
9.	*HELD Arese*	M&R Ausgabe 77	UVP: 349,95	*83* **Punkte**
9.	*Spirit Motors Biker Leder-Schnürjeans*	M&R Ausgabe 73	UVP: 169,95	*83* **Punkte**
11.	*Modeka Bronston*	M&R Ausgabe 82	UVP: 159,90	*81* **Punkte**
12.	*Segura Hopper*	M&R Ausgabe 88	UVP: 179,90	*78* **Punkte**
12.	*Mohawk Damen Touren Textilhose*	M&R Ausgabe 75	UVP: 199,95	*78* **Punkte**
14.	*Modeka Glenn*	M&R Ausgabe 91	UVP: 139,90	*75* **Punkte**

Jacken

1.	*Rukka Realer Jacke*	M&R Ausgabe 103	UVP: 1.249,--	*96* **Punkte** Neu!
2.	*Stadler Damen Textiljacke Bend GTX*	M&R Ausgabe 77	UVP: 899,--	*93* **Punkte**
3.	*Spidi Garage*	M&R Ausgabe 95	UVP: 459,90	*92* **Punkte**
4.	*HELD Carese II*	M&R Ausgabe 89	UVP: 599,95	*91* **Punkte**
5.	*Klim Carlsbad*	M&R Ausgabe 97	UVP: 569,--	*90* **Punkte**
5.	*iXS Classic LD Jacke Cruiser*	M&R Ausgabe 90	UVP: 299,95	*90* **Punkte**
7.	*iXS Nabor*	M&R Ausgabe 81	UVP: 479,95	*89* **Punkte**
8.	*Dainese CORBIN D-DRY*	M&R Ausgabe 89	UVP: 499,95	*88* **Punkte**
8.	*Stadler SPIRIT Retrojacke*	M&R Ausgabe 76	UVP: 799,--	*88* **Punkte**
10.	*Hedon Mirage*	M&R Ausgabe 100	UvP: 1.353,95	*85* **Punkte**
10.	*Held Imola Flash*	M&R Ausgabe 88	UVP: 629,95	*85* **Punkte**
10.	*HELD Imola II*	M&R Ausgabe 77	UVP: 529,95	*85* **Punkte**
13.	*Modeka Aeris*	M&R Ausgabe 93	UVP: 199,90	*84* **Punkte**
14.	*Modeka Glasgow*	M&R Ausgabe 91	UVP: 279,90	*81* **Punkte**

Motorradstiefel

1.	*Daytona Road Star GTX*	M&R Ausgabe 83	UVP: 389,95	*96* **Punkte**
2.	*Dainese Torque D1 Out*	M&R Ausgabe 88	UVP: 339,95	*93* **Punkte**
2.	*BMW Stiefel Gravel*	M&R Ausgabe 84	UVP: 310,--	*93* **Punkte**
2.	*Daytona Strive GTX Tourenstiefel*	M&R Ausgabe 76	UVP: 379,95	*93* **Punkte**
5.	*Alpinestars Toucan Adventure-Stiefel*	M&R Ausgabe 93	UVP: 359,95	*92* **Punkte**
5.	*Daytona AC DRY GTX*	M&R Ausgabe 85	UVP: 259,95	*92* **Punkte**
5.	*Daytona Arrow Sport GTX*	M&R Ausgabe 74	UVP: 289,95	*92* **Punkte**
8.	*Bering X-Tourer*	M&R Ausgabe 98	UVP: 149,90	*91* **Punkte**
9.	*Modeka Muddy Track II*	M&R Ausgabe 89	UVP: 149,90	*89* **Punkte**
10.	*Alpinestars Air-Plus V2*	M&R Ausgabe 89	UVP: 229,95	*88* **Punkte**
10.	*Vanucci VTB 17*	M&R Ausgabe 86	UVP: 219,99	*88* **Punkte**
12.	*iXS Arcadia*	M&R Ausgabe 84	UVP: 339,99	*86* **Punkte**
13.	*Held Shack*	M&R Ausgabe 79	UVP: 189,95	*85* **Punkte**
16.	*Vanucci VTB 11*	M&R Ausgabe 103	UVP: 249,99	*83* **Punkte** Neu!

DAUER TEST

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Alexander Klose

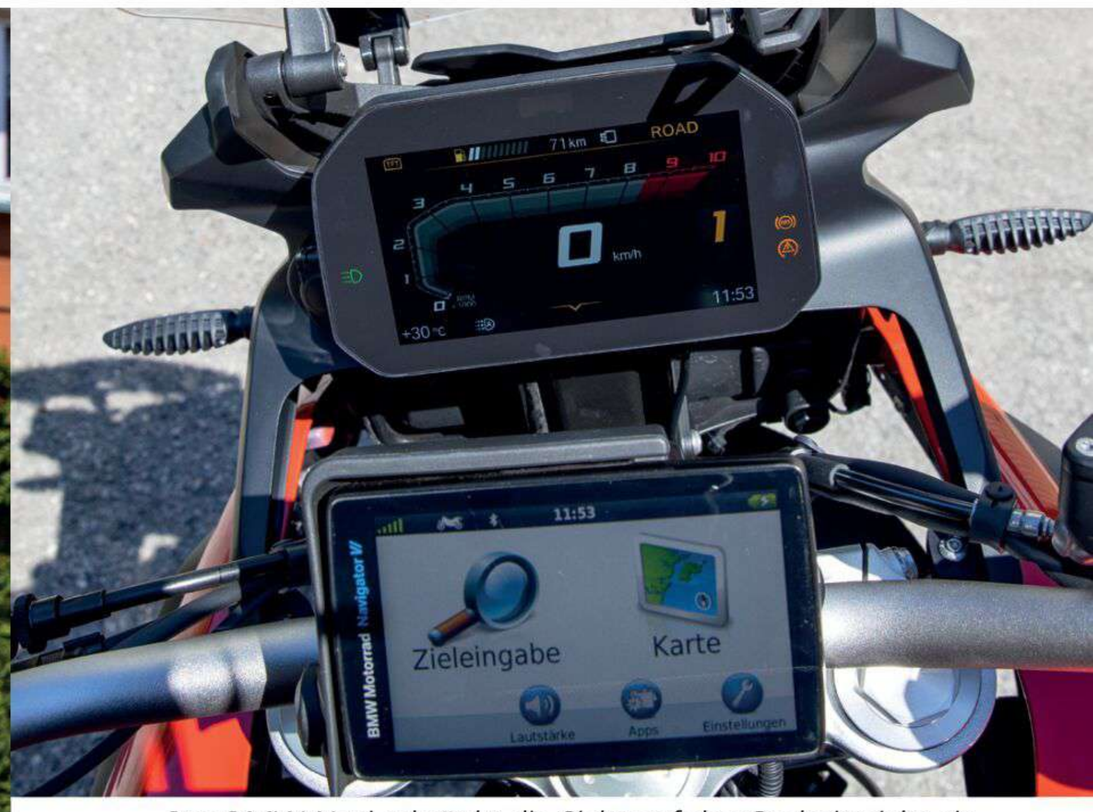
Abschiedsgruß BMW F 850 GS

Sechs Monate lang begleitete uns die BMW F 850 GS auf Kurzstrecken und mehrwöchigen Touren. Nach ihrer Verabschiedung aus dem Redaktionsfuhrpark ist es vor allem ihre unkomplizierte Art, die uns im Gedächtnis bleibt. Zwar kann dieses Schweizer Taschenmesser von Motorrad in keiner Testdisziplin mit Superlativen glänzen, dennoch ist sie mit allen Wassern gewaschen und leistet sich keine ausgeprägten Schwächen. Ob hohes Dauertempo auf der Autobahn oder auf den Fußrasten stehend durch eine Schotterpassage, schwer beladen mit Gepäck oder agil auf einem Gebirgspass, auf dem Weg in die Innenstadt oder von morgens bis abends im Sattel – schlecht beraten war man mit dem Griff zum Zündschlüssel der 850er nie. Ihre 95 PS in Kombination mit dem stabilen, elektronisch einstellbaren ESA-Fahrwerk sind mehr als ausreichend für jede Gangart und lassen tatsächlich die Sinnfrage nach der „großen" 1250er aufkommen. Abschütteln lässt sich die 850er auf der Landstraße jedenfalls nicht.

Viel Lob für durchdachte Details

Neben tourentauglicher Ergonomie überzeugt sie mit durchdachten Details, wie einem robusten und variablen





Das BMW-Navi schränkt die Sicht auf das Cockpit nicht ein.



Mit links: volle Kontrolle über Cockpit, Tempomat und ESA



Heutzutage selten, aber ohne Tadel: Schwimmsättel vorn

Fahrerausstattung:
Helm: Shoei GT-Air II
Jacke: Bering Minsk GTX
Hose: Bering Minsk GTX
Handschuhe: Spidi STR-5
Stiefel: Daytona AC Classics GTX



Auf der BMW F 850 GS sitzen auch Fahrer über 1,85 Meter aufrecht und entspannt.

Koffersystem, gut ablesbaren Instrumenten, einem sparsamen Motor, tadellosem Startverhalten und sportlichen Tugenden. An genau diesem sportlichen Charakter scheiden sich letzten Endes die Geister. Manchen ist sie zu straff abgestimmt. Was auf Traumstraßen mit perfektem Asphalt auch bis in tiefe Schräglagen hinein grandiosen Fahrspaß garantiert, fordert auf zerfurchtem Asphalt mit der Zeit Nehmerqualitäten. Über Schlaglöcher poltert die kleine GS teilweise rüde hinweg. Selbst im aufpreispflichtigen ESA findet sich kein verträglicher Kompromiss, um den ganzen Tag von A nach B zu fahren. Im Road-Modus wirkt die Abstimmung unterdämpft und schwingt auf Bodenwellen nach. Im Dynamic-Modus ist der Name Programm und es geht straff zur Sache. Zu straff für betagte Betonautobahnen und Flickenteppiche. Und so nutzen wir die elektronische Verstellbarkeit häufiger, als uns lieb ist, wechseln fleißig die Modi und sind des Öfteren doch im falschen von beiden unterwegs – gerade auf unbekannter Piste. Zusätzlich fordert so viel Spielerei an den Knöpfchen viel Aufmerksamkeit und lenkt den Blick von der Straße aufs Cockpit.



Am besten mit Quickshifter: Der Reihenzweizylinder mit 95 PS begeistert durch seine Drehfreude.



Gute Wahl: Die Erstbereifung mit Bridgestone A41 bietet transparentes Feedback und sicheren Grip.



Pro
+ drehfreudiger Motor
+ sportlich straffes Fahrwerk
+ universell einsetzbar

Contra
– untertourig wenig souverän
– unkomfortabel auf schlechten Straßen

BMW	F 850 GS
Motor	wassergekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor mit vier über Schlepphebel betätigten Ventilen pro Zylinder, zwei obenliegenden Nockenwellen und Trockensumpfschmierung
Bohrung x Hub	84 x 77 mm
Hubraum	853 ccm
Nennleistung	95 PS (70 kW) bei 8.250 U/min (A2: 48 PS (35 kW) bei 6.500 U/min)
max. Drehmoment	92 Nm bei 6.250 U/min (A2: 63 Nm bei 4.500 U/min)
Verdichtung	12,7:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	über 200 km/h (A2: 167 km/h)
Wartungsintervalle	jährlich oder alle 10.000 km
Kraftübertragung	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad (Anti-hopping), mechanisch betätigt
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Endlos O-Ring-Kette mit Ruckdämpfung in der Hinterradnabe
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahlbrückenrahmen in Schalenbauweise
Federelemente vorn	Upside-Down-Gabel, Standrohrdurchmesser 43 mm
Federelemente hinten	Aluminium-Zweiarmschwinge, direkt angelenktes WAD-Zentralfederbein, Federbasis hydraulisch einstellbar, Zugstufendämpfung einstellbar
Federweg v/h	230 mm / 215 mm
Radstand	1.593 mm
Nachlauf	126 mm
Lenkkopfwinkel	28°
Räder	Kreuzspeichenräder
Reifen vorn	90/90 R21
Reifen hinten	150/70 R17
Bremse vorn	Doppelscheibenbremse, schwimmend gelagerte Bremsscheiben, Durchmesser 305 mm, Zweikolben-Schwimmsattel
Bremse hinten	Einscheibenbremse, Durchmesser 265 mm, Einkolben-Schwimmsattel
Assistenzsysteme	BMW Motorrad ABS
Maße/Gewichte	
Länge	2.305 mm
Breite (über Spiegel)	922 mm
Höhe (über Spiegel)	1.411 mm
Sitzhöhe	860 mm
Gewicht fahrfertig	233 kg
zul. Gesamtgewicht	445 kg
Zuladung	212 kg
Tankinhalt	15 Liter
Standgeräusch	90 dB(A)
Fahrgeräusch	80,4 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 12.240,-- Euro (ab Werk)**

Der Reihenzweizylindermotor passt wiederum zum sportlichen Dynamic-Modus des ESA-Fahrwerks. Der Twin legt eine wunderbare Drehfreude an den Tag und stellt dabei mehr als genug Leistung zur Verfügung. Per Quickshifter durchs Getriebe gescheucht, kann man die 850er wunderbar geschmeidig durch die Radien treiben.

Wird der Fahrer müde – die GS wird es garantiert nicht –, fehlt es dem Zweizylinder dafür etwas an Schwungmasse, um die letzten Kilometer der Tagesetappe entspannt abzubummeln. Dann kommt er doch wieder auf, der Wunsch nach dem drehmomentstarken Boxer der 1250er. Will man die 850er allzu fromm bewegen, erfordert es viel Schaltarbeit, um jeweils einen passenden Gang im Getriebe zu finden.

Aber wir klagen hier auf höchstem Niveau. Straffes Fahrwerk und sportlicher Motor, in manch anderem Testbericht stünden diese Punkte ganz oben in der Pro-Liste. Wir attestieren BMW, mit der F 850 GS ein feines Motorrad auf die Räder gestellt zu haben und vermissen „die kleine GS“ bereits jetzt.

Großgl

Text: Geoff u. Liz Tompkinson; Fotos: Geoff Tompkinson

ockner

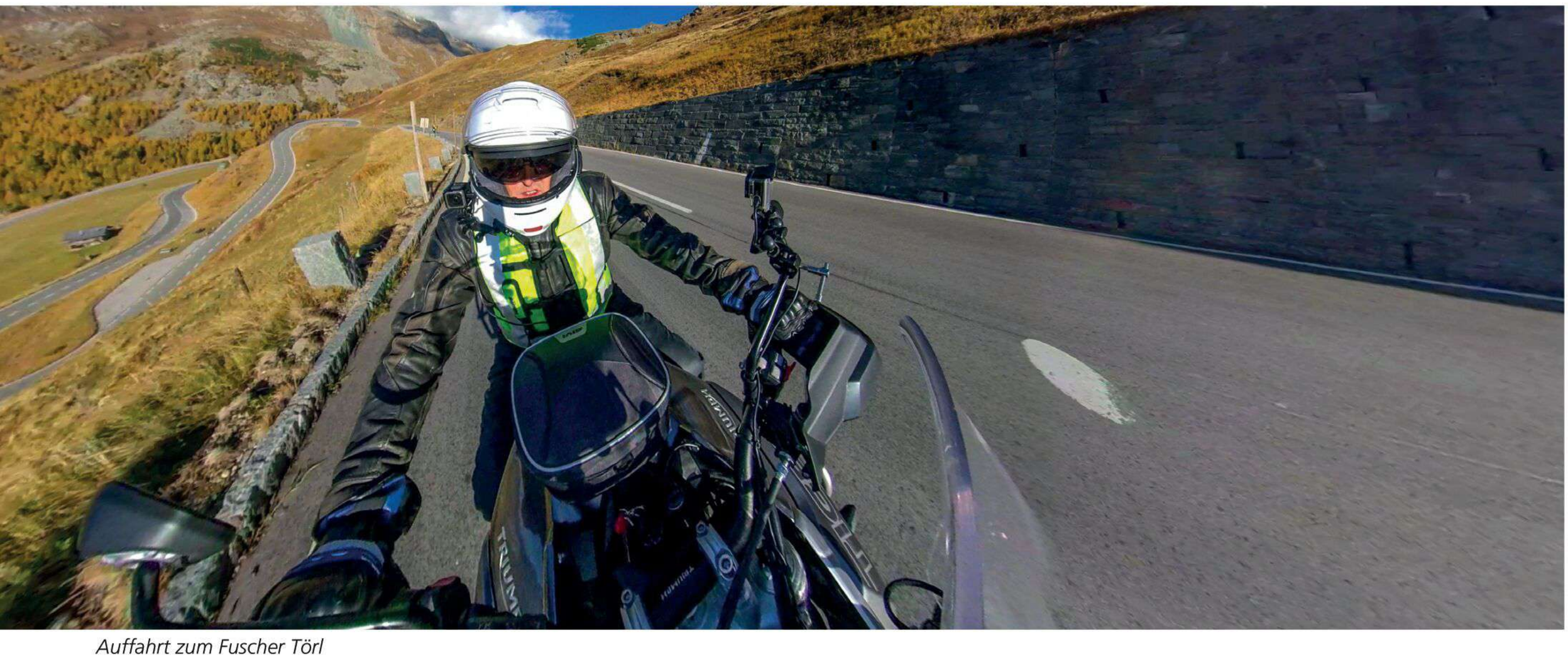
Der höchste Pass Österreichs ist immer eine Reise wert

Der höchste Pass Österreichs Großglockner

Eine Sturmwarnung ist für den Nachmittag ausgegeben, aber heute müssen wir los. Deshalb gibt es keine Ausreden. Der Himmel ist während unserer einstündigen Anfahrt aus dem österreichischen Salzkammergut trüb und bewölkt. Als wir uns endlich der Mautstelle in Ferleiten südlich von Zell am See auf der Salzburger Seite des Passes nähern, zahlt unser Mut sich aus und wir tauchen unter dem überhängenden Wolkendach in helles Sonnenlicht ein. Jetzt in der Nebensaison haben wir an der mehrspurigen Mautstelle, vor der in der Hochsaison normalerweise lange Warteschlangen von Fahrzeugen bedient werden, freie Fahrt. Wir bezahlen unsere Motorrad-Tageskartengebühren von jeweils siebenundzwanzig Euro und passieren die Barriere. Die Straße vor uns ist frei, das Licht ist ein Traum und ich halte am Straßenrand, um schnell meine Kameras am Motorrad zu montieren, bevor ich mit einem breiten Grinsen losfahre. Das wird eine wirklich tolle Fahrt werden!



Mautstelle Ferleiten (Nordseite)



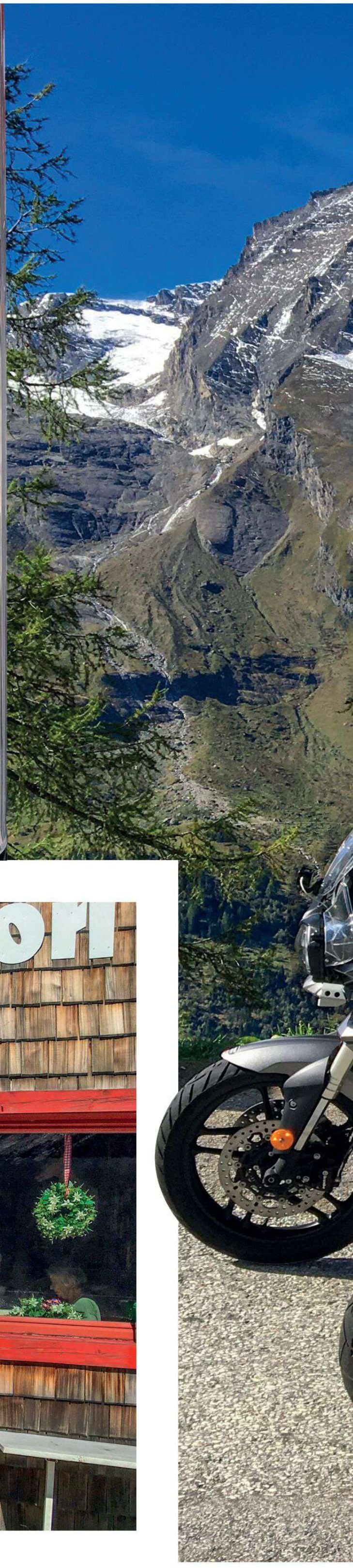
Auffahrt zum Fuscher Törl

Abfahrt von der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe

Der höchste Pass Österreichs Großglockner

Dieser achtundvierzig Kilometer lange Alpenpass ist ein Band aus nahezu perfektem Asphalt mit sechsunddreißig nummerierten Haarnadelkurven, zwei Gipfeln und zwei Tunneln. Er ist zu einem Mekka für alle Motorradfahrer geworden, die Österreich besuchen – und auch für diejenigen von uns, die hier leben. Zweifellos ist es eine der besten Motorradstraßen der Welt. Wie bei allen Strecken mit einem solchen Ruf ist es unerlässlich, entweder sehr früh, sehr spät oder außerhalb der Saison – vorzugsweise eine Mischung aus beidem – zu fahren. Nur dann kann man sie wirklich ungehindert genießen, ohne von lästigem Verkehr aufgehalten zu werden.





Eine riesige Föhnwolke über uns warnt vor Unwetter

Die Länge der Saison wird in den Alpen vom Schnee bestimmt und man kann nie sicher sein, wann der Pass im Frühjahr tatsächlich geöffnet wird. Normalerweise irgendwann im Mai. In den wenigen Wochen vor der Eröffnung werden rund 550.000 Kubikmeter Schnee, die ausreichen, um ein Fußballstadion bis zu einer Höhe von 50 Metern zu füllen, von riesigen Spezialrotationspflügen weggeräumt. Es ist eine monumentale Aufgabe. Einmal geöffnet, bleibt der Pass meist bis in den November hinein befahrbar. Das genaue Datum wird wiederum vom Schneefall bestimmt.



Restaurant Fuschertörl


TRIUMPH
HONDA

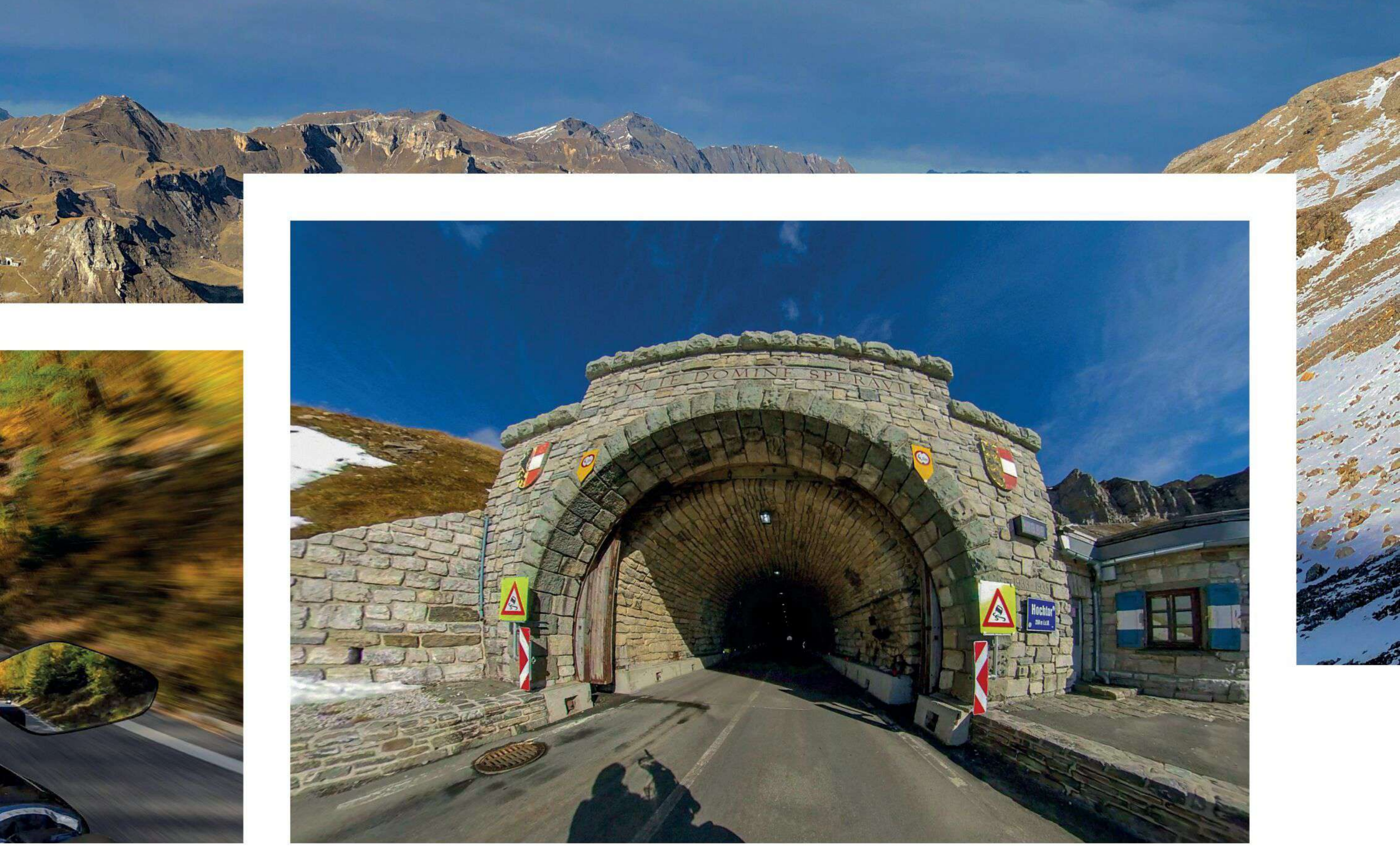


Blick zurück zum Fuscher Törl vom Mittertörltunnel mit Föhnwolke

Am heutigen Tag spüren wir bisher nichts von den angedrohten Winden. Nur eine seltsam aussehende, cremige Föhnwolke über uns gibt Hinweis auf einen Wetterumschwung. Die Rot- und Orangetöne sowie die Braun- und Grüntöne der Vegetation werden abwechselnd von hinten und vorn beleuchtet, als wir ungehindert, mit fließender Linie, von Haarnadelkurve zu Haarnadelkurve fahren. Einzig ein paar furchtlose und superfitte Radfahrer, die sich tapfer nach oben schwitzen, sind an diesem Tag mit uns auf der Straße unterwegs. Es gibt wirklich kein besseres Hobby als Motorradfahren! Zur Erinnerung und als Hilfe für Fahrer, die dazu neigen, Linkskurven zu nahe an der Mittellinie zu fahren, sind in einigen Kurven weiße Kreise auf die Straße gemalt.



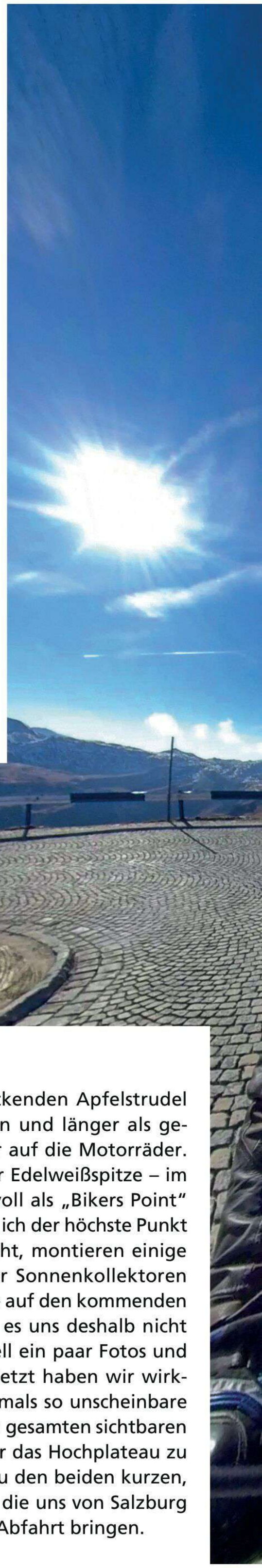
Herbstliche Bäume auf dem Weg zur Franz-Josefs-Höhe



In der Mitte des Hochtortunnels (302 Meter lang, 2.504 Meter über NN) liegt die Grenze zwischen Salzburg und Kärnten.



Geoff am höchsten Punkt der Straße – Bikers Point (Edelweißspitze)



Sie leiten auf die sichere Linie, die den Kopf des Fahrers vom Gegenverkehr fernhält. Auf Österreichs populäreren Motorradstrecken wird dieses Hilfsmittel immer häufiger eingesetzt, um die Unfallzahlen zu reduzieren.

Letzte Chance für Apfelstrudel und Kaffee

Als wir schnell immer höher klettern, verschwinden die Bäume und wir sehen kleine, rote und gelbe Sträucher vor der sich nähernden Kulisse der schneebedeckten Gipfel. An den Straßenrändern neben den steilen Abhängen, die mit jeder Haarnadelkurve von links nach rechts wechseln, stehen lediglich stumpfe, weiße Steinblöcke in regelmäßigem Abstand. Bei einem Fahrfehler wären sie keine sichernde Barriere, sondern würden eher dazu dienen, uns direkt über den Abgrund zu katapultieren. Auf 2.450 Metern erreichen wir den ersten Gipfel und legen eine willkommene Kaffeepause im Restaurant Fuschertörl ein. Wir haben Glück – trotz Nebensaison haben sie geöffnet. Nachdem wir dem verlockenden Apfelstrudel zum Kaffee nicht widerstehen konnten und länger als geplant Rast machten, steigen wir wieder auf die Motorräder. Die schmale Kopfsteinpflasterstraße zur Edelweißspitze – im Regen nicht zu empfehlen –, die liebevoll als „Bikers Point" bekannt ist, ist mit 2.571 Metern tatsächlich der höchste Punkt des Passes. Während der Wind auffrischt, montieren einige Arbeiter bereits die Verschalungen der Sonnenkollektoren auf dem Dach der Edelweißhütte, um sie auf den kommenden Sturm vorzubereiten. Wir beschließen, es uns deshalb nicht allzu gemütlich zu machen. Noch schnell ein paar Fotos und schon sind wir wieder auf dem Weg. Jetzt haben wir wirklich die Schneegrenze passiert. Die ehemals so unscheinbare Föhnwolke überspannt mittlerweile den gesamten sichtbaren Himmel und scheint uns regelrecht über das Hochplateau zu jagen, während wir uns auf den Weg zu den beiden kurzen, aus Ziegeln erbauten Tunneln machen, die uns von Salzburg nach Kärnten und zum Beginn unserer Abfahrt bringen.



Der Gletschersee der Pasterze, von der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe aus gesehen



Geoff und Liz an der Aussichtsplattform der Kaiser-Franz-Josefs-Höhe

Sie sind schlecht beleuchtet, ihre Straßenoberfläche ist tückisch und die Tunnelwände sind oft mit Vorhängen aus tropfendem Eis bedeckt – aber heute sind sie trocken.

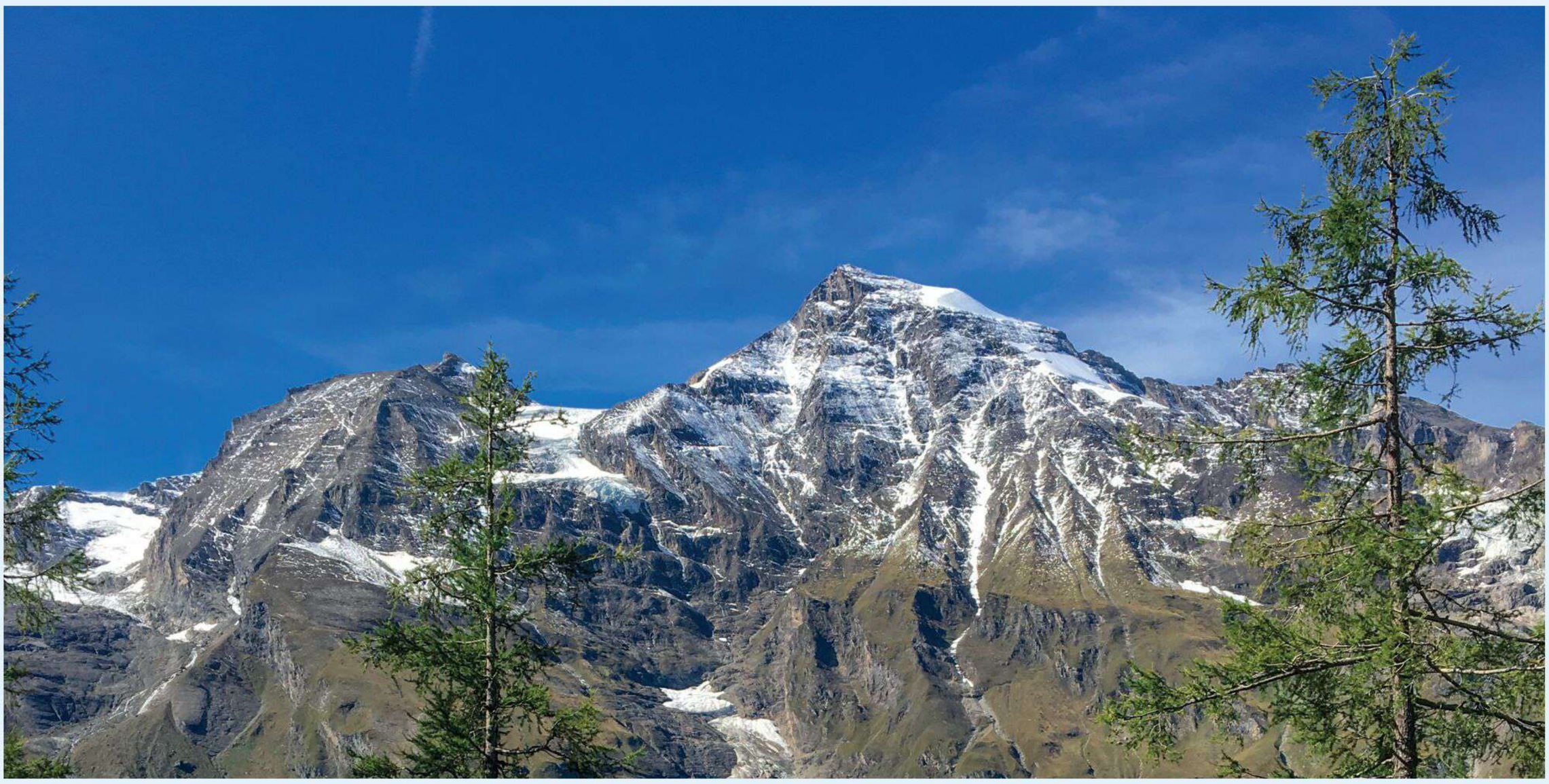
Eine der besten Aussichten in ganz Österreich

Unser Abstieg nach Heiligenblut wirkt wie ein wunderbarer Rückblick auf den Spaß, den wir bereits auf dem Weg nach oben hatten. Und eine große Attraktion wartet noch auf uns. Als wir vom schneebedeckten, kahlen Höhepunkt in die Waldzone eintauchen, weist uns ein Schild an einem kleinen Kreisverkehr auf die Kaiser-Franz-Josefs-Höhe und den Pasterzengletscher hin.
Dieser Nebenstraßenausflug gleicht einem Mikrokosmos von all dem, was wir auf unserem Weg hierher gesehen haben. Die Straße hat ihre eigenen Zonen wechselnder Vegetation, ihre eigenen nummerierten Haarnadelkurven und bietet ebenso atemberaubende Ausblicke, während sie sich entlang der rechten Talseite in Richtung Gletscher windet. Kurz bevor wir dort ankommen, passieren wir eine lange Terrasse, bestehend aus Betondach und Stützen, die an der Talwand haftet und die Straße vor Schnee und Steinschlag schützt. Im schwachen Restlicht bieten ihre Säulen eine stroboskopartige Vorschau auf den Ausblick, der uns ins Gesicht knallt, als wir um die letzte Kurve fahren. Wir sind am Pasterzengletscher angekommen, dem längsten Gletscher Österreichs und der Ostalpen, der sich über eine Länge von 8,4 Kilometer erstreckt und eine Fläche von ungefähr 18,5 Quadratkilometern bedeckt. Die Straße endet auf einer Aussichtsplattform direkt über dem Fuß des Gletschers, etwa 1.500 Meter unter dem majestätischen, schneebedeckten Gipfel des Großglockners. Dieser 2.369 Meter hoch gelegene Ort ist nach dem letzten Kaiser Österreichs benannt: die Franz-Josefs-Höhe. Der große Parkplatz und das gesamte Aussichtsgebiet, das in der Hochsaison voller Touristen ist, sind völlig menschenleer und so ist keines der freien Schließfächer nötig, um unsere Klamotten darin zu verstauen. Wir legen sie einfach auf die Motorräder. Ganz für uns allein haben wir diesen beeindruckenden Ort. Von hier oben aus können zu verschiedenen Jahreszeiten Steinadler und gelegentlich auch Geier hoch in die Lüfte schweben.
Für diejenigen, die gerne abseits der ausgetretenen Pfade wandern, gibt es außerdem Steinböcke, Gemsen und Murmeltiere zu sehen. Nach jeder Menge Fotos von all den atemberaubenden Eindrücken setzen wir uns wieder auf unsere Maschinen und steuern unser Ziel in Heiligenblut an. Was für ein fantastischer Tag!



Unsere beiden Motorräder vor dem Gletscher (Kaiser-Franz-Josefs-Höhe)

Informationen zur Tour



Allgemeines

Der mächtige Großglockner ist mit 3.798 m nicht nur der höchste Berg Österreichs, sondern auch der höchste Gebirgspass und der längste Gletscher der Ostalpen. Seit mehr als 3.500 Jahren überqueren die Menschen die Alpen auf einem Weg, der hauptsächlich der modernen Straße folgt. Kelten, Römer, Goldgräber und Galeerensklaven benutzten diesen anstrengenden und gefährlichen Weg, aber nicht ohne zu den Göttern für gutes Wetter und eine sichere Reise am Scheitelpunkt der Route zu beten. Die Großglockner-Hochalpenstraße führt von Fusch-Ferleiten in Salzburg nach Heiligenblut in Kärnten. Die hochalpine Straße, die für den Auto-, Bus-, Motorrad- und Fahrradverkehr geeignet ist, verdankt ihren Ursprung dem Straßenbauingenieur Franz Wallack und Franz Rehrl, dem vorausschauenden Landeshauptmann von Salzburg. Die beiden waren auch die Ersten, die 1934 auf der Schotterstraße fuhren, als diese noch in Fertigstellung war. Letztendlich wurde die Großglockner-Hochalpenstraße im Sommer 1935 eingeweiht.
Der Ausblick vom Gipfel des Großglockners ist einer der weitesten der Ostalpen. Er erstreckt sich über 220 km Distanz und über 150.000 km² der Erdoberfläche. Die Wälder, Hänge, Wiesen und Felsregionen des Großglockners bieten einen einzigartigen Lebensraum für eine Vielzahl von Tieren und Pflanzen. Steinböcke, Gemsen und Murmeltiere sind in großer Zahl zu sehen. Geier und Steinadler kreisen hoch über den Gipfeln. Jungvieh weidet im Sommer neunzehn Wochen lang auf den üppigen Bergwiesen. Die Großglockner-Hochalpenstraße liegt im Herzen des Nationalparks Hohe Tauern. Sie ist 48 km lang und hat 36 Haarnadelkurven, die tief in die Mitte des größten österreichischen Nationalparks mit einer Fläche von 1.800 km² führen. Der Nationalpark erstreckt sich über die Bundesländer Salzburg, Tirol und Kärnten. Der höchste Punkt der Passstraße ist die Edelweißspitze auf knapp über 2.500 m. Obwohl entlang der Strecke mehrere 3.000 m hohe Gipfel sichtbar sind, ist der größte von allen der mächtige Großglockner.

Beste Reisezeit

Da die Edelweißspitze 2.571 m hoch ist, empfiehlt sich warme Kleidung. Die Passstraße ist normalerweise von Mai bis Ende Oktober geöffnet. Es empfiehlt sich die Website zu checken.

Anreise

Von Zell am See auf der Bundesstraße 107 nach Fusch und Ferleiten, wo sich die Mautstation befindet. Die Mautgebühr für Motorradfahrer beträgt derzeit 27 Euro pro Tag und man kann den ganzen Tag auf und ab fahren, solange man sich innerhalb der Mautstellen aufhält. Wenn man für einen Tag bezahlt hat, erhält man automatisch einen ermäßigten Pass für nur 12,50 Euro für einen zweiten Tag im selben Kalenderjahr. Dieser ist nicht übertragbar und mit dem Fahrzeugkennzeichen verknüpft. Für Mitglieder und Nichtmitglieder des Österreichischen Automobil Clubs ÖAMTC besteht die Möglichkeit einen Gutschein gegen eine reduzierte Mautgebühr von 23,50 Euro zu erwerben. Die Straße ist von ausgezeichneter Qualität und ihre ständigen Reparaturen und Renovierungen werden durch die Mautgebühren finanziert. Die Haarnadelkurven sind breit genug für Reisebusse, und somit für Motorradfahrer keine wirkliche Herausforderung. Die beiden kurzen Tunnelabschnitte sind schmal und dunkel, aber gerade. Die Seitenwände sind manchmal mit Eisvorhängen zugefroren und die Straßenoberfläche kann nass und rutschig sein. Eine vorsichtige Durchfahrt wird empfohlen.

Unterkunft



Hotel Sonnegg
Iglsbergweg 552
5753 Saalbach
Telefon: +43 65417 142

Anfrage und Buchung:
www.mrhotels.de

Großglockner

Sehens- und erlebenswert

Fuscher Törl – Aussichtsplattform mit gutem Ausblick auf die Kehren der Großglockner-Hochalpenstraße.

Bikers Point – Der kleine Serpentinenabschnitt vom Fuscher Törl bis zur Edelweißspitze ist schmal und gepflastert und könnte für unerfahrene Fahrer eine Herausforderung darstellen. Es kann im Regen tückisch werden und hat eine eigene Zugangsbarriere, die manchmal geschlossen ist, selbst wenn die Hauptstraße offen ist.



Kaiser-Franz-Josefs-Höhe und Pasterzengletscher – Aussichtsplattform über den längsten Gletscher der Ostalpen. Für Motorradfahrer stehen kostenlose Schließfächer für Motorradklamotten und Wertsachen zur Verfügung, damit man ungehindert spazieren gehen kann. Dies ist bei vielen mautpflichtigen Bergpässen in Österreich üblich.

Wild & Adventure Park Ferleiten – Im Wildpark leben über 200 Tiere aus den Alpen und der ganzen Welt. Sie lassen sich aus nächster Nähe in ihren großzügigen Anlagen beobachten. Die bequemen Spazierwege sind barrierefrei und bieten außerdem wunderschöne Aussichten auf die spektakuläre Landschaft des Nationalparks Hohe Tauern.
www.wildpark-ferleiten.at/wildpark

Kulinarisches

Deftige Küche von Salzburg und Kärnten. Eine Spezialität sind Kärntner Kasnudeln.

Wir empfehlen folgende Restaurants:
Kirchenwirt, Hof 9,
A-9844 Hof/Heiligenblut,
www.kirchenwirt.restaurant

Restaurant Fuschertörl,
A-5672 Fusch an der Glocknerstraße
www.grossglockner-restaurant.at

Edelweisshütte, Edelweißspitze, Bikers Point
www.edelweissspitze.at

Karten & Bücher

MARCO POLO
Länderkarte Alpen
Maßstab 1:800.000
Preis: 11,99 Euro

Bezug: shop.motorradundreisen.de



Routenverlauf

Gesamtkilometer: 67,2 km
Höchster Punkt: 2.413 m ü. NN

Routenverlauf:
Zell am See – Fusch am Großglockner – Fuscher Törl – Bikers Point (Edelweißspitze) – Kaiser-Franz-Josefs-Höhe – Heiligenblut

Lesertreffen: Salzburger Land und Großglockner 19.09. bis 26.09.21

- *7 Nächte im gewünschten Zimmer*
- *4 geführte Tagestouren*
- *1 geführte Sonnenaufgangstour auf den Großglockner*
- *reichhaltiges Frühstücksbuffet*
- *Wahlmenü am Abend u. v. m.*



Weitere Informationen unter:
www.motorradundreisen.de/lesertreffen

HOTEL SONNEGG ★★★★

Familie Fresacher
Iglsbergweg 552
A-5753 Saalbach – Austria
Tel. +43 6541 7142

Motorradtouren mit Ziel Großglockner:	Länge:	Download-Code:	Ausgabe:
Höhenflug Großglockner	**374 km**	**ULTHOEH22**	**M&R 03/13**
Großglockner und Nockalm	**395 km**	**GROSSNOCK**	**M&R 97 Sonderheft**

www.motorradundreisen.de

Die GPS-Daten inklusive Kartenskizze findet ihr als Download auf: www.motorradundreisen.de



Versteckte Verbote? Motorradlärm-Initiative im Bundestag – der aktuelle Stand.

Text. Alexander Klose; Foto: hoch3media

Für reichlich Wirbel sorgte ein Positionspapier der Grünen, das Motorradfahrer scharf ins Visier nahm. Zudem gab der Bundesrat eine Empfehlung zur Reduzierung von Motorradlärm ab. Auch wenn das Wort Motorradlärm jedem Motorradfahrer sauer aufstößt, so ist das die gewählte Formulierung in sämtlichen Anträgen und Positionspapieren und somit der offizielle Name. Diese Empfehlungen liegen nun auf Antrag der Grünen dem Bundestag zur Entscheidung vor. Im Detail wird beantragt, jegliches Zubehör, egal ob legal oder illegal, zu verbieten, das zu einer Erhöhung der Geräuschkulisse führt. Darüber hinaus möchte man das sogenannte „Tiroler Modell“ mit einem Grenzwert des Standgeräusches von 95 dB(A) in verschärfter Form einführen. Das bedeutet: Sollte das gewünschte Ergebnis nicht eintreten, wovon auszugehen ist, so wird man zusätzlich geräuschbedingte Geschwindigkeitsbegrenzungen nur für Motorräder einführen, gefolgt von Fahrverboten für alle Motorräder, egal ob laut oder leise.

77 dB(A) in allen Fahrzuständen könnten das Aus für herkömmliche Motorräder bedeuten

Darüber hinaus wird verlangt, die Typenzulassungsvorschriften so abzuändern, dass ein Lärmgrenzwert von 80 dB(A) niemals überschritten werden darf – auch nicht im Stand. Ein Maximum von 77 dB(A) soll für alle Fahrzustände gelten. Dass zahlreiche Experten und Insider bereits zu Protokoll gegeben haben, dass dies das Aus für Motorräder bedeutet, wie wir sie kennen, hatten wir bereits thematisiert. Man könne bestenfalls noch mit sehr großvolumigen, aber eher leistungsschwachen Motoren rechnen, heißt es. Motorräder der aktuellen Generation würden also durch die Hintertür verboten, ohne das Kind beim Namen zu nennen. Der Antrag, der nun dem Bundestag zur Abstimmung vorliegt, entscheidet also über nicht weniger als ein Verbot aktueller Motorräder.

Grenzwerte für alle Fahrzustände widersprechen dem Konzept des Verbrennungsmotors

Auch bereits zugelassene Bikes dürften vielerorts nicht mehr fahren. Der gestellte Antrag erinnert an die Abgasvorschrift Euro 7 für Verbrennermotoren. Auch dort wird verlangt, dass Fahrzeuge Grenzwerte für Emissionen in jedem Fahrzustand einhalten müssen. Also leer oder beladen, im Sommer oder bei -20 Grad, bei einer steilen Anfahrt an einem Berg oder auch mit Anhänger. Das sind Ansprüche, die kein Verbrennungsmotor erfüllen kann. Unter Last wird er immer erhöhte Emissionen verursachen, während er im Normalbetrieb die Grenzwerte einhalten kann. Auch hier wird somit versucht, ein Verbot von Verbrennungsmotoren durch die Hintertür zu erwirken. Auch hier traut die grüne Politik sich nicht, ihren Wunsch auszusprechen. Verbrennungsmotoren sind nach wie vor der Standard und weit verbreitet. Ein Elektroauto kann sich nach heutigem Stand ohne Subventionen, Verbote und Gesetze nicht mit seinem fossilen Urahn messen.
In beiden Fällen kann man es als Retourkutsche der Politik verstehen. Sowohl beim Abgasskandal als auch beim Thema Motorensound haben die Hersteller die Testvorschriften zu ihrem Vorteil ausgelegt. Es wurde dafür gesorgt, dass Emissionen und Lautstärken im vorgeschriebenen Testzyklus, bei einer bestimmten Drehzahl beispielsweise, eingehalten werden. Dennoch können diese Fahrzeuge so bewegt werden, dass Grenzwerte in hohem Maße überschritten werden.

Anstatt diese Gesetzeslücke zu schließen, wird nun weit über das Ziel hinausgeschossen und die Sachlage von den Grünen als Verbotsvorlage genutzt.

Neue Bikes sind leiser als ihre Vorgänger

Ohnehin scheint die Diskussion bei der Motorradindustrie für ein Umdenken zu sorgen. Viele neue Modelle für 2021 sind auch ohne beschlossene Verbote oder neue Vorschriften leiser als Ihre Vorgänger. Die neue Multistrada V4 beispielsweise erreicht 92 dB(A) Standgeräusch, während die 1260er als V2-Variante bei unüberhörbaren 102 dB(A) lag. Als Faustformel gilt, dass je 3 dB(A) einer Verdopplung der Geräuschkulisse entsprechen. Wo die 95 dB(A) nun einmal im Raume stehen, wird es darauf hinauslaufen, dass quasi alle neuen Modelle diesen Richtwert auch einhalten. Hätte der Antrag der Grünen Erfolg, so würde uns dies allerdings wenig nützen. Es ist an der Zeit, vernünftige Grenzwerte festzulegen, die erlauben, jederzeit überall mit dem Motorrad unterwegs zu sein. Ein Konsens und eine sinnvolle Lösung für alle Seiten scheint auch ohne Verbote möglich zu sein, liest sich aber womöglich nicht so gut im Parteibuch. Das Katz- und Mausspiel zwischen schummelnden Herstellern und politischen Forderungen muss dennoch ein Ende haben und Motorradfahrverbote gehören gänzlich abgeschafft.

Hat der Antrag der Grünen denn überhaupt Aussicht auf Erfolg?

Die Pressestelle des Bundestages verriet, dass sich die Fraktionen derzeit beraten und noch nicht gesagt werden kann, wann genau es zu einer Abstimmung kommt. Eine Frist hierfür gäbe es nicht. Dies bestimme die Fraktion, die den Antrag eingereicht hat, also in diesem Fall Bündnis 90/Die Grünen. FDP und AfD reichten jeder für sich bereits Gegenanträge ein, in denen die Bundesregierung aufgefordert wird, der Vorgabe des Bundesrates und somit auch dem Antrag der Grünen nicht zu folgen. Diese wurden abgelehnt. Angst haben muss man deshalb nicht. Anträgen der Opposition werden nur in seltenen Fällen überhaupt Chancen eingeräumt. Für uns dennoch Grund genug, einfach mal bei allen Fraktionen nachzufragen. Wie wird der Bundestag abstimmen?

Nachgefragt: So stimmen die Bundestagsfraktionen ab!

„Wen würden Sie wählen, wenn heute Bundestagswahl wäre?“ Mit dieser Frage bringen zahlreiche Institute seit vielen Jahren die aktuelle Stimmungslage der Bevölkerung in Erfahrung. Motorrad & Reisen hat den Spieß einmal umgedreht und bei den Parteien um Auskunft gebeten. Das Thema? Der Antrag der Grünen „Initiative zu Minderung und Kontrolle von Motorradlärm“. Pikant dabei ist, dass der Bundesrat bereits eine Empfehlung zur Umsetzung ausgesprochen hat. Noch pikanter ist, dass auch Parteien, die eigentlich kommunizieren gegen Verbote und Reglementierungen zu sein, bei dieser Abstimmung im Bundesrat grünes Licht gaben. So wurde in erster Instanz im Bundesrat eine Mehrheit für das Vorhaben gefunden. Der Bundestag kann dieser Empfehlung nun folgen oder sie ignorieren. Die Partei Bündnis 90/Die Grüne brachte, wie bereits berichtet, einen Antrag in den Bundestag ein. Dessen komplette Umsetzung würde umfangreiche Veränderungen und Einschränkungen mit sich bringen und geht über die Empfehlungen des Bundesrates noch hinaus.
Motorrad & Reisen hat bei allen Fraktionen des Bundestages, abgesehen vom Antragsteller, nachgefragt. Wie würden Sie abstimmen, wenn heute über den Antrag entschieden würde? Wichtig war uns auch über das geplante Abstimmverhalten eine verbindliche Antwort eines Verantwortlichen zu erhalten. Diesem sind alle Parteien wie folgt nachgekommen:

CDU/CSU
„Die CDU/CSU-Fraktion lehnt den Antrag der Grünen zum Motorradlärm ab. Dieser betrachtet das Problem viel zu einseitig, so als wären sämtliche Motorradfahrer schwarze Schafe. Dabei verhält sich die Mehrzahl der Fahrerinnen und Fahrer rechtstreu und verantwortungsbewusst. Wir setzen uns dafür ein, einen ausgewogenen Ausgleich der Interessen von Anwohnern und Motorradfahrern zu schaffen. Dazu führen wir Gespräche mit allen Betroffenen.“
Alois Rainer, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag – 246 Sitze

SPD
„Wir lehnen den Antrag der Grünen ab. Motorradfahrer dürfen nicht pauschal gebrandmarkt werden, indem mit Streckensperrungen und Fahrverboten gedroht wird.
Stattdessen haben wir uns in der Koalition darauf geeinigt, einen gemeinsamen Antrag in den Bundestag einzubringen, der Interessen gerecht gegeneinander abwägt und uns Maßnahmen an die Hand gibt, um die schwarzen Schafe unter den Motorradfahrern herauszufiltern. Leider gibt es diese schwarzen Schafe, die mit viel zu lauten, manipulierten Maschinen Anwohner belasten. Es gibt gute Möglichkeiten, die Situation für Anwohner zu verbessern, ohne der überwiegenden Zahl der rücksichtsvollen Motorradfahrer den Fahrspaß zu nehmen. Dazu müssen unter anderem bestehende Regeln durch engere und bessere Kontrollen durchgesetzt werden. Auch über klarere Regeln bei der Zulassung wollen wir sprechen und das in der jetzigen EU-Ratspräsidentschaft in Europa zum Thema machen.“
Bela Bach, zuständige Berichterstatterin der SPD-Fraktion im Bundestag – 152 Sitze

AfD
„Wir stehen für den Erhalt des Verbrennungsmotors im Auto als auch im Motorrad. Nur durch den Verbrennungsmotor bleibt Mobilität bezahlbar. Die Lärmemissionen müssen in Extremfällen reduziert werden. Das geht aber auch über die Verfolgung von individuellen Verstößen zur Straßenverkehrszulassung oder Fehlverhalten im Straßenverkehr. Eine Pauschalverurteilung von Motorradfahrern, allgemeine Fahrverbote oder Vorschriften, die die Zulassung von Motorrädern mit Verbrennungsmotoren verhindern, wird es mit der AfD in keiner Instanz geben.“ (gekürzt)
Dr. Dirk Spaniel, verkehrspolitischer Sprecher der AfD-Bundestagsfraktion – 88 Sitze

FDP

„Die Grünen setzen auf Verbote und Bevormundung. Motorradfahren soll praktisch unmöglich gemacht werden, etwa durch Schwellenwerte und unerreichbare technische Anforderungen. Die FDP-Bundestagsfraktion dagegen sieht die Lösung in Verhältnismäßigkeit und machbaren, konkreten Schritten. In unserem Antrag „Keine Diskriminierung von Motorradfahrern" haben wir dafür Vorschläge gemacht. So braucht es vor allem eine Durchsetzung des bestehenden Rechts statt immer neuer Vorgaben. So muss die Polizei personell, technisch und digital in die Lage versetzt werden, schwarze Schafe unter den Motorradfahrern anzugehen. Aber pauschale Fahrverbote für Motorradfahrer sind mit der FDP nicht zu machen."

Oliver Luksic, Verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion – 80 Sitze

Die Linke

„DIE LINKE sieht auch eine Notwendigkeit, dass der Verkehrslärm durch umgerüstete Autos und Motorräder verringert werden muss. Bauliche Veränderungen an den Fahrzeugen dürfen nur so erfolgen, dass die Grenzwerte unter allen Bedingungen eingehalten werden. Zeitlich befristete oder räumlich begrenzte Fahrverbote (Tiroler Modell) sieht DIE LINKE kritisch. Dies würde dazu führen, dass diese Fahrzeuge dann auf anderen Strecken unterwegs sind."

Thomas Lutze, Fraktion Die Linke – 69 Sitze

Die Grünen stehen alleine da. Damit ist die Kuh aber nicht vom Eis!

Schaut man sich die Statements der Fraktionen an, könnte man das Thema beruhigt ad acta legen. Der Antrag hätte derzeit keine Chance auf Umsetzung. Auch wenn sich einige Politiker entscheiden sollten entgegen ihrer Fraktion abzustimmen, scheint eine Mehrheit für den Antrag unmöglich. So einfach ist es aber leider nicht. Fraglich ist ohnehin, ob die Grünen den Antrag überhaupt noch vor der Bundestagswahl im Herbst zur Abstimmung bringen werden. Anschließend könnten sich die Kräfteverhältnisse massiv verändern. Eine Regierungsbeteiligung der Grünen würde definitiv dazu führen, dass einige Punkte aus ihrem Programm umgesetzt werden. Damit es der Autobranche nicht an den Kragen geht, wären Motorradfahrer ein zahlenmäßig leichteres Opfer. Wenn nicht, wird es zumindest einen Kompromiss geben, denn die Notwendigkeit etwas zu ändern, sehen alle Parteien, sodass klar gesagt werden kann, dass dieses deutliche Ergebnis nur gegen den Maßnahmenkatalog insgesamt besteht. Veränderungen jedoch werden kommen. Die umstrittene Forderung, Lautstärkeemissionen in allen Fahrzuständen einzuhalten, fordern jedoch lediglich die Grünen und Die Linke.

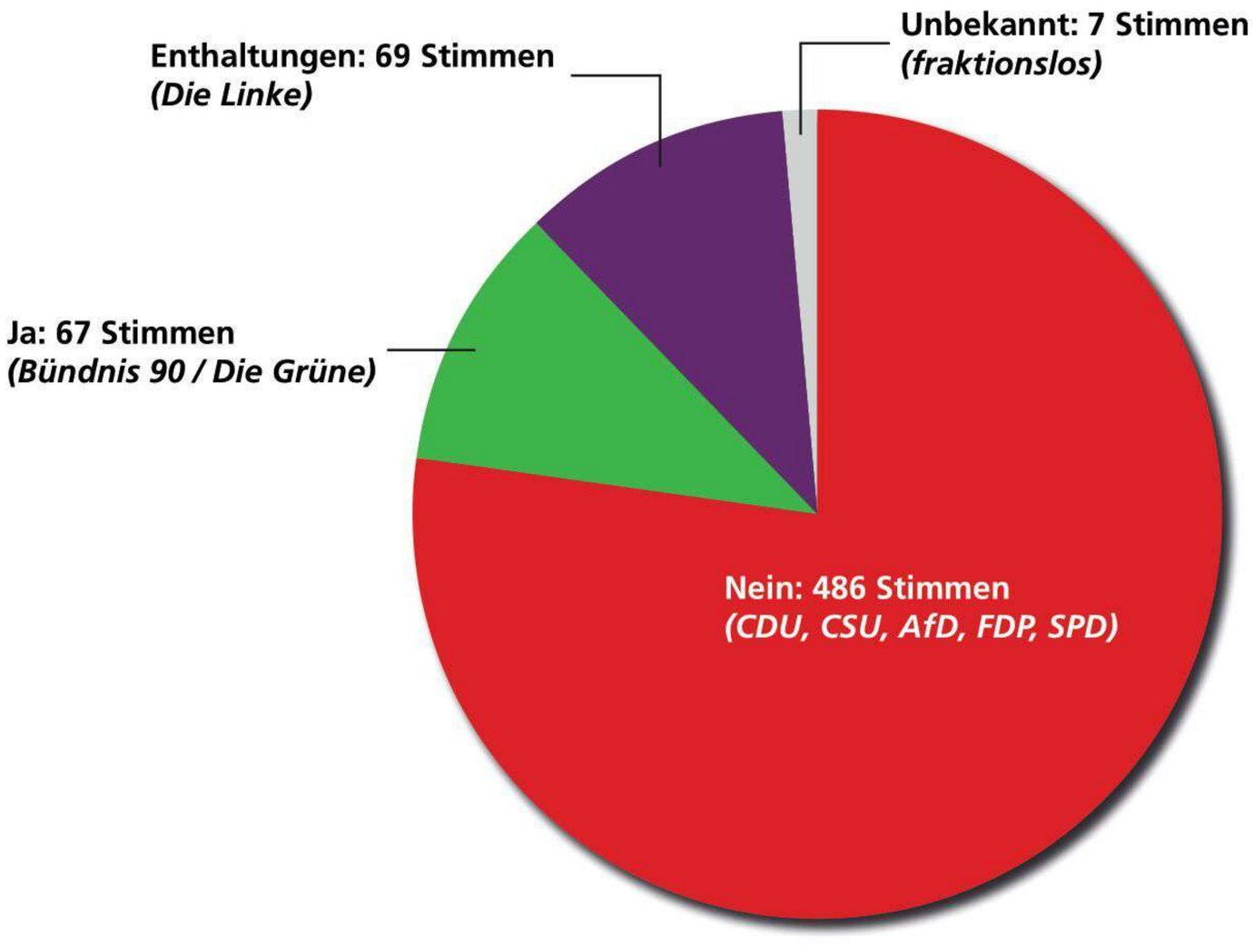
Der ursprüngliche Antrag kommt von Schwarz-Gelb

Auf welch wackeligen Beinen die Abstimmung steht, wird klar, wenn man schaut, wer den ursprünglichen Antrag zur „wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm" auf den Weg gebracht hat. Das Land Nordrhein-Westfalen brachte diesen zur Abstimmung und wird derzeit von einer schwarz-gelben Koalition aus CDU und FDP regiert. Somit kann man getrost davon ausgehen, dass ein passender Antrag, der auch im Bundestag eine Mehrheit findet, früher oder später kommen wird.

Einseitige Forderungen der Politik führen zu immer mehr Einschränkungen

Wünschenswert wäre eine umsetzbare Regelung, die es Motorradfahrern wieder erlaubt, überall und zu jeder Zeit unterwegs zu sein. Ein Motorrad muss, wenn es mittels EU-Richtlinie offiziell zugelassen ist und nicht verändert wurde, ohne Einschränkungen und Diskriminierung bewegt werden können. Dementsprechend sollten Industrie und Verbände jedweder Verschärfung von Grenzwerten stets die Forderung entgegenstellen, Fahrverbote, die ausschließlich für Motorräder gelten, abzuschaffen.

Abstimmung des Bundestages – das voraussichtliche Ergebnis



Grenzwert-Wahnsinn



Text: Thomas Kryschan; Foto: M&R, Hans Braxmeier

Die gesamte Welt scheint den Verbrennern an den Kragen zu wollen. Längst kämpfen die Fahrzeughersteller nicht mehr an nur einer Front. Mal geht es um Motorenlärm, mal um Feinstaub und mal um Stickoxide. Während die Motorradhersteller gerade den Wechsel von Euro 4 zu Euro 5 bewältigen, ist bei den Autos bereits die Abgasnorm Euro 6 Realität. Über die Bestimmungen von Euro 7, die 2025 in Kraft treten soll, wird derzeit debattiert.

Konsequenzen aus den Schummeleien der Vergangenheit

Schon jetzt sind dabei Konsequenzen aus den Schummeleien der Vergangenheit zu spüren. Dass Abgasgrenzwerte kurz nach dem Kaltstart schwer einzuhalten sind, wenn die Katalysatoren noch nicht auf Temperatur sind, hat man den Verbrennern früher zugestanden. Dass bei voller Beladung des Urlaubsautos samt Wohnwagen am Haken eine Leistungsspitze zulässig war, um am Berg anfahren zu können – es wurde geduldet. Um durchschnittlich 400 Prozent überschritten die Hersteller in solch „extremen Fahrsituationen" kurzfristig die Abgaswerte. Mit der Zeit nutzten findige Konstrukteure diese Lücken jedoch immer geschickter aus. Wie ein Teenager, der eine Ausrede sucht, sein Zimmer nicht aufräumen zu müssen, fanden die Motorenentwickler für nahezu jeden Betriebszustand irgendeinen Grund, die Grenzwerte außer Acht zu lassen. Außer auf dem Prüfstand. Während der Abgasmessung liefen die Motoren vorbildlich sauber. Ähnliches gilt für die Einhaltung von Geräuschbestimmungen unter dem Einsatz von Klappenauspuffanlagen. Leise sind die nur, wo es per Richtlinie gefordert ist. Selbstverständlich sind sie damit legal.
Dass das aber in der Praxis nicht zum gewünschten Ziel führt – weder zu sauberer Luft, noch zu leiseren Fahrzeugen – sollte jedem klar sein.

Neue Spielregeln – die Abgasnorm Euro 6

Im Zuge der Euro 6 für Pkw änderten sich daher die Spielregeln. Statt immer strengere Werte einzuführen, ging es vorrangig darum, die vorhandenen einzuhalten. Immer. Ohne Ausreden. Dazu wurden abseits des genormten Messzyklus, den die Motorelektronik zielsicher erkannte, Messungen unter realen Fahrbedingungen eingeführt. RDE (Real Drive Emissions) nennt sich das Verfahren, das die EU 2017 einführte. Zeitgleich wurden die zulässigen Überschreitungen in extremen Fahrsituationen auf 210 Prozent gedeckelt. Spätestens ab Januar 2021 muss sogar ein Zuschlag von nur 50 Prozent ausreichen. Mit ziemlich viel Aufwand, den am Ende der Kunde mit einem höheren Fahrzeugpreis zahlt, gelang es, die Motoren entsprechend zuzuschnüren.
Leider – wie manche sagen. Denn mit Euro 7 könnte es heißen: Na also! Geht doch! Jetzt wo ihr wisst, wie man Grenzwerte einhält, können wir uns wieder den Verschärfungen widmen.

Euro 7 kommt einem Verbot des Verbrennungsmotors gleich

Dagegen protestieren die Fahrzeughersteller. Sie halten die nächste Stufe der Abgasvorschriften für unrealistisch. Mit Euro 7 soll beispielsweise der Maximalwert für den Stickoxidausstoß erneut halbiert werden. Hildegard Müller, Cheflobbyistin der Autoindustrie, zieht den Vergleich: „Das ist, als würde man beim Sport immer nur den Ruhepuls vorschreiben." Die Industrie wittert ein heimliches Verbot, nachdem die Politik mit der Äußerung, den Verbrennungsmotor ab 2030 offiziell zu verbieten (wir berichteten), auf großen Widerstand stieß. Man habe nicht den Rückhalt in der Bevölkerung, um die Verbrenner auf demokratischem Wege abzuschaffen. Im echten Wettbewerb sei die E-Mobilität weiterhin chancenlos. Deshalb versuche man nun über die Hintertür Grenzwerte für 2025 zu beschließen, die in der Praxis kein Verbrenner mehr einhalten könne.

Europäische Allianz gegen Euro 7

Ob es den Herstellern gelingt, Einfluss auf Euro 7 zu nehmen, dürfte sich auf politischer Ebene entscheiden. Derzeit formiert sich eine Allianz aus Ländern, die mit schweren wirtschaftlichen Folgen einer solchen Regelung zu kämpfen hätten. Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Polen, Rumänien, Spanien, Schweden, Slowakei, Tschechien und Ungarn könnten gemeinsam versuchen, die geplante Euro-7-Norm zu verhindern, um ihre Industriestandorte zu retten. Auch die Motorradbranche schaut gespannt auf die derzeitigen Entscheidungen der Politik. Was jetzt in Brüssel entschieden wird, dürfte eine Signalwirkung für die Zukunft aller Verbrennungsmotoren haben.



Text: Thomas Kryschan; Fotos: Yamaha

YAMAHA XMAX 300 & XMAX 125

XMAX nennt sich der kleine Bruder des großen TMAX 560. Wahlweise ist er als 400er-, 300er- oder 125er-Variante erhältlich.

Der XMAX 300 bekommt für die neue Saison einen neuen Einzylindermotor mit 292 Kubikzentimetern Hubraum, der die Abgasnorm Euro 5 erfüllt. Um sechs Prozent soll damit der Durchschnittsverbrauch gegenüber dem Vorgänger sinken.

Motorradähnliche Komponenten

Konzeptionell orientiert sich der 300er am großen Bruder TMAX. Motorradähnliche Federelemente, eine Traktionskontrolle und eine schlüssellose Zündung führt er ins Feld.

Das Staufach des XMAX 300 ist beleuchtet. In Scheinwerfer und Rücklicht funkeln LEDs. Obendrein passt der 300er hervorragend in die Führerscheinklasse A2.

Besser ausgestattet: Yamaha XMAX 300 Tech MAX

Als Tech MAX ergänzen ein Luxussitz mit farbigen Nähten, eloxierte Trittbretter, Lenkerenden von Gilles und die neue Farbe Power Grey die Ausstattung.

Der XMAX 300 soll ab Februar 2021 verfügbar sein. Die Preise liegen bei 5.999,-- Euro für den XMAX 300 und 6.399,-- Euro für den XMAX 300 Tech MAX, jeweils inklusive Mehrwertsteuer und zuzüglich 350,-- Euro Nebenkosten.

Yamaha	XMAX 300	XMAX 125
Motor	Einzylinder-Viertaktmotor, 4 Ventile, flüssigkeitsgekühlt, OHC, Euro 5	Einzylinder-Viertaktmotor, 4 Ventile, flüssigkeitsgekühlt, OHC, Euro 5
Hubraum	292 ccm	124,7 ccm
Nennleistung	20,6 kW (28 PS) bei 7.250 U/min	9,8 kW (13,4 PS) bei 9.250 U/min
max. Drehmoment	29 Nm bei 5.750 U/min	12 Nm bei 6.750 U/min
Maße/Gewichte		
Sitzhöhe	795 mm	785 mm
Gewicht fahrfertig	180 kg	173 kg
Tankinhalt	13 Liter	13,2 Liter
Fahrzeugpreis	**ab 5.999,-- Euro**	**ab 4.999,-- Euro**

Für Autoführerscheinbesitzer: Yamaha XMAX 125

Besonders interessant ist der XMAX 125 für alle Besitzer eines Führerscheins nach der B196-Regelung. Einen neuen Motor erhält auch diese 124-Kubik-Version. Im Zuge der Aufrüstung für Euro 5 wird der Einzylinder mit Start-Stopp-Automatik nicht nur sparsamer, sondern dank variabler Ventilsteuerung (VVA) auch leistungsstärker. Technische Daten gibt Yamaha bisher nicht bekannt. Eine Traktionskontrolle ist serienmäßig mit an Bord.

Überarbeitetes Fahrwerk

Der Radstand des Fahrgestells wuchs auf 1.570 Millimeter, der Federweg am Heck auf 90 Millimeter und die Bodenfreiheit auf 140 Millimeter. Das Gewicht konnte hingegen um satte neun Kilogramm reduziert werden.

Komfortabel und alltagstauglich

Dem Komfort sollen ein „Luxussitz“, eine Fahrerrückenlehne, ein zweifach höhenverstellbarer Windschild und die entspannte Ergonomie zugutekommen. Unter die Sitzbank passen gleich zwei Integralhelme. Die Zündung arbeitet schlüssellos. Die Sonderausstattung des XMAX 125 Tech MAX deckt sich mit der 300er-Variante.

Preise und Verfügbarkeit

Ab März 2021 beginnt die Auslieferung an die Yamaha-Händler. Der XMAX 125 kostet dann 4.999,-- Euro. Für den XMAX 125 Tech MAX werden 5.399,-- Euro fällig. Die Preise verstehen sich inklusive Mehrwertsteuer zuzüglich 250,-- Euro Nebenkosten.



Der XMAX 125 ist dem 300er wie aus dem Gesicht geschnitten. Mit seinen technischen Daten kann er jedoch auch mit dem Autoführerschein gefahren werden.

BASECAMP
OstseeTourer

➲ 23.04. - 25.04.2021
SHORT WEEKEND BLACK FOREST
LOW SEASON

UNSERE EIN-TAGES-TOUR ZUM SUPER SONDERPREIS
Gerade vor der Hochsaison lockt der Schwarzwald mit all seinen Möglichkeiten. Dann sind die Nebenstraßen frei, auf denen sich in den Berglandschaften rund um Bad Wildbad das Kurveneldorado so richtig genießen lässt. Die Täler und Schluchten, die Panoramastraßen wie die legendäre Schwarzwaldhochstraße, aber auch die Schwäbische Alb bieten ein fast unbegrenztes Fahrvergnügen.
Die wohlschmeckende, regionale Küche Bad Wildbads und der umliegenden Gastronomie runden das Auftaktwochenende der Saison zu einem besonderen Erlebnis ab.

LEISTUNGEN
✓ 2 Nächte im DZ im „Aparthotel Schwarzwald Panorama“
✓ inklusive Halbpension
✓ 1 begleiteter Tourentag mit hauseigen erarbeiteter Tour

160 € p. P.
EZ-Zuschlag: 50,- €

TOUR-FAKTEN

DAUER	1 Tourentag / 2 Übernachtungen
STRECKE	ca. 200 km
TEILNEHMER	max. 8 Personen (inkl. Sozia / Sozius)
ANFORDERUNG	Sehr kurvenreiche Strecken. Teils höhere Schwierigkeitsgrade.

SONDERPREIS für jede weitere Übernachtung im DZ in einem unserer Häuser beträgt lediglich 65,- € pro Person • EZ-Zuschlag: 25,- €

INFOS & BUCHUNG BASECAMP-OSTSEE.DE
YouTube ... immer aktuell!



Text : Thomas Kryschan; Fotos: Yamaha

YAMAHA TMAX 560

Mehr als 300.000 mal hat sich der große Yamaha-Roller namens TMAX in den letzten 20 Jahren verkauft. Für das Modelljahr 2021 erhält der leistungsstarke Zweizylindermotor ein Euro-5-Update.
562 Kubikzentimetern sei Dank, erfüllen Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigungswerte die Erwartungen, die das dynamisch-aggressive Design des TMAX 560 weckt. 48 PS und 56 Newtonmeter Drehmoment (sechs Prozent mehr als beim Vorgänger) stehen zur Verfügung. Damit presst Yamaha den TMAX exakt in die Führerscheinklasse A2. Eine Traktionskontrolle bringt die Antriebskraft sicher auf die Straße.

Aluminiumrahmen und Upside-Down-Gabel

Das Fahrwerk baut auf einem leichten Doppelrohr-Aluminiumrahmen auf. An der Front arbeitet eine Upside-Down-Gabel mit 41 Millimetern Durchmesser. Yamaha verspricht sich von den hochwertigen Komponenten erstklassige Fahreigenschaften und „klassenführenden Komfort, mit und ohne Sozius“. Radial verschraubte Vierkolben-Bremssättel verzögern den TMAX 560 über 267-Millimeter-Doppelbremsscheiben an der Front. Die hintere Einzelscheibe ist mit 282 Millimetern noch ein Stück größer dimensioniert. Vollgetankt wiegt der TMAX 560 in der Standardversion 218 Kilo. Der Tech MAX ist zwei Kilogramm schwerer.

Alltagstaugliche Details

Die Alltagstauglichkeit kommt ebenfalls nicht zu kurz. An die Tankstelle muss der TMAX nur selten. Sein Benzintank fasst 15 Liter. Yamaha gibt einen Durchschnittsverbrauch von 4,8 Litern auf einhundert Kilometern an.

Gestartet wird schlüssellos. Das große Staufauch unter dem Sitz ist beleuchtet und ein Hauptständer gehört zur Serienausstattung.

Sonderausstattung des Yamaha TMAX 560 Tech MAX

Kunden, die ihren TMAX 560 als Tech MAX ordern, bekommen zusätzlich einen Tempomaten, Griff- und Sitzheizung, einen elektrisch verstellbaren Windschild und die exklusive Sonderfarbe Power Grey.

Preise

Der Yamaha TMAX 560 kostet 11.999,-- Euro inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich 400,-- Euro Nebenkosten.
Der Yamaha TMAX 560 Tech MAX kostet 13.699,-- Euro inklusive Mehrwertsteuer, zuzüglich 400,-- Euro Nebenkosten.

Yamaha	TMAX 560
Motor	Reihenzweizylinder-4-Takt-Motor, flüssigkeitsgekühlt, 4 Ventile, DOHC, Euro 5
Hubraum	562 ccm
Nennleistung	35,0 kW (47,6 PS) bei 7.500 U/min
max. Drehmoment	55,7 Nm bei 5.250 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	800 mm
Gewicht fahrfertig	220 kg
Tankinhalt	15 Liter
Fahrzeugpreis	**ab 11.999,-- Euro (ab Werk)**

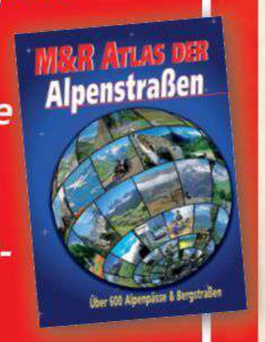
BESTELLUNG:
WWW.SHOP.MOTORRADUNDREISEN.DE ODER TELEFONISCH (MO-FR 8.30-12 UHR): +49 5522 3175520

Ausgabe verpasst?

Alle Ausgaben können bei uns ab 1,95 Euro nachbestellt werden!



M&R Atlas der Alpenstraßen



Über 600 Alpenpässe & Bergstraßen auf 140 Seiten inklusive Fotos, Übersichtskarten sowie Reiseinformationen zu den einzelnen Alpenländern

nur 10,-- Euro

Motorradlust PUR – Motorräder

Ausgabe 01/2020
Ausgabe 02/2019
Ausgabe 01/2019



Motorräder Pur

Ausgabe 1
Ausgabe 2





Motorradlust Pur, Ausgabe 1 & 2

Ausgabe 1: Reiseberichte über die Mongolei, Japan, Fünf Emirate, Piemont, USA Special
Ausgabe 2: Reiseberichte über Madeira, Florida, Kreta, Bali, Südafrika, und vieles mehr!

Direkt bestellen für 5,90 Euro

MARCO POLO Karten & FolyMaps

Die passende Karte zur Tour findest du immer auf der Infoseite unserer Reisen und Touren. Ab 9,99 Euro





Sonderhefte und Specials

Alle Touren- & Reisespecials inkl. GPS Daten via Downloadlink

ab 2,-- Euro



M&R Roadbooks

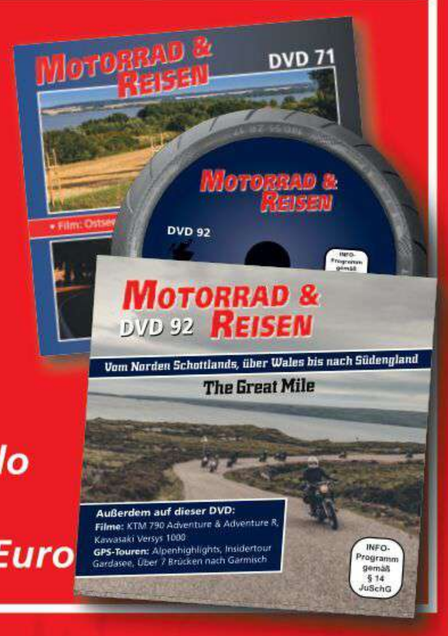
Ausgearbeitete Touren mit ausführlicher Routenbeschreibung

ab 8,95 Euro! *(Abopreis, regulär ab 9,95 Euro)*

M&R-Heft-DVDs

M&R 76: Panorama-Tour Salzburger Land
M&R 79: Streifzug durch den Nordschwarzwald
M&R 81: Fototour durch die Dolomiten
M&R 85: Mit der Harley durch Südafrika
M&R 86: Abenteuer „Bayerischer Wald"
M&R 87: Mit dem Motorrad am Gardasee
M&R 92: The Great Mile
M&R 98: Bretagne – Von Nantes nach Saint-Malo

Jede DVD nur 3,50 Euro





M&R Touren-DVDs

CDs und DVDs zu den M&R Touren – die besten Touren mit GPS-Daten auf DVD!

Außerdem die beliebten Motorradfilme von Erik Peters – Nordamerika & Schottland!

Ab 8,96 Euro
(Abopreis, regulär ab 11,95 Euro)

Es können Kosten für den Versand anfallen! Sonderangebote nur solange der Vorrat reicht.





Text: Thomas Kryschan; Fotos: KTM

KTM hat mit der 125 Duke das erfolgreichste Leichtkraftrad Deutschlands im Programm. In der abschließenden Zulassungsstatistik Dezember 2020 sichert sich KTMs kleinstes Naked Bike den dritten Platz vor prominenten Modellen wie Yamaha MT-07 oder Kawasaki Z900 und Z650.

Duke-Einzylinder erfüllen Euro 5

Optisch ist die 125er kaum von den größeren Dukes zu unterscheiden – zumindest auf den ersten Blick. Für das Modelljahr 2021 bekommt sie neue Farben. Neben dem bekannten KTM-Orange ist nun auch eine Variante in dezenterem Grau erhältlich. Der kräftige Motor, der nun Euro 5 erfüllt, leistet weiterhin 15 PS bei 12 Newtonmetern Drehmoment.

Hochwertige Fahrwerkskomponenten und kräftige Bremsen

KTM stattet die Duke mit einer Upside-Down-Gabel von WP mit 43 Millimetern Durchmesser und einem in der Vorspannung einstellbaren Federbein aus. Die Bremsen stammen von Bybre. 300 Millimeter misst die Einzelscheibe der 125er mit ihrem Vierkolben-Radialfestsattel an der Front, hinten genügen 230 Millimeter und ein Schwimmsattel. Ein Zweikanal-Supermoto-ABS (hinten abschaltbar) und 17-Zoll-Gussfelgen stehen der 139 Kilogramm leichten 125 Duke gut zu Gesicht. Wer sich von der Masse abheben will, kann – wie alle KTM-Modelle – auch die kleinste Duke mit zahlreichen KTM PowerParts individualisieren.

KTM erhöht 2021 den Preis

Den Preis für die 125 Duke erhöht KTM um 200,-- Euro auf 5.050,-- Euro.

Bei Inhabern des A2-Führerscheins steht die KTM 390 Duke hoch im Kurs, obwohl sie die 48 PS, die mit dieser Fahrerlaubnis bewegt werden dürfen, nicht ausreizt. 44 PS (32 kW) bei 9.000 U/min leistet ihr Einzylindermotor, der in seiner neusten Evolutionsstufe Euro 5 erfüllt. 37 Newtonmeter liegen bei 7.000 U/min an. Das reicht für 160 km/h in der Spitze.

390 Duke ab 2021 mit optionalem Quickshifter

Fahrfertig bringt die 390 Duke dabei nur 163 Kilogramm auf die Waage und ist hochwertig ausgestattet. Mit an Bord sind ein Ride-by-Wire-System und eine Anti-Hopping-Kupplung. Neu ist ab 2021 der optional erhältliche Quickshifter+.

Gabel mit Open-Cartridge-System

In der Upside-Down-Gabel von WP arbeitet ein Open-Cartridge-System. Einstellbar ist die Vorspannung des Zentralfederbeins. Die Bremsen mit einem Durchmesser von 320 Milllimetern an der Front steuert Bybre bei. Das Zweikanal-ABS wirkt standardmäßig auf beide Räder. Im Supermoto-Modus zügelt es nur das Vorderrad.

TFT-Farbdisplay und Smartphone-Konnektivität

Als derzeit einziges Motorrad ihrer Klasse bietet die 390 Duke ein Cockpit mit TFT-Farbdisplay. Auf Wunsch kann das Smartphone mit der 390 Duke gekoppelt werden. Anrufe und Audio-Player erscheinen dann auf dem Display, das sich über einen Menüschalter an der linken Armatur des Lenkers bedienen lässt. Bei Nacht leuchtet ein LED-Scheinwerfer die Fahrbahn aus.
820 Millimeter beträgt die Sitzhöhe. Die Griffe von Kupplung und Bremse sind einstellbar. Im Modelljahr 2021 steigt der Preis der KTM 390 Duke um einhundert Euro auf 5.650,-- Euro.

KTM 890 DUKE

Im letzten Jahr präsentierte KTM die edel ausgestattete aber extreme 890 Duke R. Jetzt zielt Mattighofen mit der 890 Duke auf eine breitere Zielgruppe.



Text: Thomas Kryschan; Fotos: KTM

Den bärenstarken LC8c-Motor teilt sie sich mit der „R". In der Euro-5-Version leistet er 115 PS. Sein Drehmoment beträgt 92 Newtonmeter. Gegenüber dem direkten Vorgänger, der 790 Duke, gewinnt die 890er damit zehn Pferdestärken und fünf Newtonmeter, ohne an Gewicht zuzulegen. Mit größerer Schwungmasse – im Vergleich zum 790er Motor wuchs sie um zwanzig Prozent – verbessert sich zudem der Rundlauf bei niedrigen Drehzahlen und im Teillastbetrieb. 4,8 Liter soll der Twin auf einhundert Kilometern verbrauchen. Bei einem Tankvolumen von 14 Litern sorgt das für praxisgerechte Reichweiten.

Geringere Sitzhöhe und alltagstaugliche Reifen

Weniger extrem als bei ihrer R-Schwester fällt das Set-up der 890 Duke aus. Auf 820 Millimetern Höhe sitzt der Fahrer vierzehn Millimeter niedriger. Die Bremsscheiben haben „nur" 300 Millimeter Durchmesser – zwanzig weniger als die „R". Und auch die Bereifung mit ContiRoad zielt mehr auf den Alltag als die beinahe profillosen Michelin Power Cup 2 der R-Version.

Elektronik auf Augenhöhe der edlen 890 Duke R

Bei der Elektronik gibt es dafür kaum Unterschiede zwischen Duke und Duke R. Beide verfügen über Traktionskontrolle, Anti-Wheelie-Modus und die gleichen Fahrmodi. Im Rain-Modus regelt die Traktionskontrolle am sensibelsten, die Anti-Wheelie-Kontrolle ist aktiv, die Motorleistung reduziert und die Gasanahme seidenweich. Im Street-Modus reagieren Gasannahme und Traktionskontrolle normal und die volle Motorleistung ist abrufbar, während der Anti-Wheelie-Modus weiterhin das Vorderrad am Boden hält. Im Sport-Modus springt der Twin bei voller Leistung zusätzlich deutlich spontaner ans Gas. Die Traktionskontrolle hält sich mit Eingriffen vornehm zurück. Auch im Sport-Modus sind keine Wheelies möglich. Wer die genießen möchte, sollte die KTM 890 Duke mit dem optionalen Track-Modus bestellen, um den Anti-Wheelie-Modus zu deaktivieren und die Traktionskontrolle auf eigene Faust in neun Stufen zu justieren. Schnelle Starts ermöglicht eine Launch Control, die automatisch die optimale Motordrehzahl für die maximale Beschleunigung hält.
Ebenfalls optional ist der neu abgestimmte Quickshifter+ für kupplungsfreies Schalten. Verglichen mit der 790er, fällt der Schalthebel nun kürzer aus und das Fahrwerk bekam eine an die Leistung angepasste Abstimmung.
Auf der Höhe der Zeit ist die KTM mit Voll-LED-Scheinwerfer und myRide-App. Mit den bekannten KTM Powerparts lässt sie sich zudem vielfältig individualisieren. Der Listenpreis der KTM 890 Duke beträgt in Deutschland 10.895,-- Euro.

KTM	Duke 890
Motor	flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, vier Ventile pro Zylinder
Hubraum	889 ccm
Nennleistung	115 PS (85 kW) bei 9.000 U/min
max. Drehmoment	92 Nm bei 8.000 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	820 mm
Gewicht fahrfertig	ca. 190 kg
Tankinhalt	ca. 14 Liter
Fahrzeugpreis	**10.895,-- Euro (ab Werk)**

Impressum

Herausgeber
Frank Klose (1958-2015)

Redaktionelle Leitung
Alexander Klose

Redaktion
Janine Sturm
Joséphine Eder
Nele Sommer
Oliver Adam
Thomas Kryschan

Titelfotos
Kingdom Creative

Leserservice & Abo
abo@motorradundreisen.de

M&R Reisen
weltweit-motorradreisen.de
Buchung: Telefon +49 5522 3175522

Ständige Mitarbeiter
Walter Hasselbring
Hanspeter Küffer
Jost G. Martin
Dietrich Hub
Ralf Bielefeldt
Geoff & Liz Tompkinson

Druckauflage
48.693 Exemplare (IVW Q4/2020)

Marketing & Anzeigen
Janine Sturm
Nadja Gömann
marketing@motorradundreisen.de

Verlag
Motorrad & Reisen Verlag GmbH
GF: Alexander Klose
Friedrich-Ebert-Straße 67
D-37520 Osterode-Lerbach,
Telefon +49 5522 317550
www.motorradundreisen.de
HRB 201594 Registergericht Göttingen
UST-IDNr.: DE 249458981

Druck
Walstead Central Europe

Kartografie
Printmaps.net/OSM Contributors

Lektorat
Dr. Heike Wilde
Cornelia Beyer
Thomas Russow

Vertrieb
Partner Medienservices GmbH

Preis
Abonnements (6 Ausgaben):
Premium 25,-- Euro, Kompakt 20,-- Euro,
e-Paper 15,-- Euro

Motorrad & Reisen ist Mitglied im:

WISSEN, WAS ZÄHLT
Geprüfte Auflage
Klare Basis für den Werbemarkt

Der Nachdruck – auch auszugsweise, Vervielfältigungen auf fotochemischem, mechanischem oder digitalem Wege ist nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages gestattet. Gerichtsstand ist Osterode. Die Redaktion freut sich natürlich über jede Einsendung, kann aber für unverlangt eingesandte Texte, Fotos & Videos keine Haftung übernehmen. Eine Rücksendung ist auch nur möglich, wenn ein frankierter und adressierter Rückumschlag beiliegt.

M&R – Osterode-Lerbach

Das Allerletzte



Auf dem zweiten Bildungsweg zum Kayakkapitän: Diese Karriere fällt ins Wasser.

Vorschau:

Für die nächsten Ausgaben sind unter anderem folgende Themen in Vorbereitung:

BMW S 1000 XR vs. KTM 1290 Super Duke GT
Vergleichstest



DVD: La Vendée
Pays de la Loire



Timmelsjoch & Ötztal
Von Motorradmuseum bis James Bond



Triumph Speed Triple 1200 RS
Fahrbericht



- Motorräder im Test: Vergleichstest: BMW S 1000 XR vs. KTM 1290 Super Duke GT, Harley-Davidson Street Glide Special, KTM 890 Duke R, Triumph Speed Triple 1200 RS, Vergleichstest: Kawasaki Ninja 1000SX Tourer vs. Yamaha MT-10 SP
- Anregungen für Tagestouren und mehrtägige Rundfahrten: Ardennen, Schwarzwald, Kalifornien, Nordostseeküste, Luxemburg, Rügen, Spaniens Nordwesten, Teneriffa
- Testberichte: Daytona AC Classics GTX, Stadler Spirit, iXS Classic Sneaker Cruiser, Germot GM 306 II, Nolan N70-2 X, Stadler Treasure Pro & Quest Pro, Bell Moto-3, Spidi Beta H2Out Jacke, Carhartt Detroit Rugged Flex, RST X Kevlar Jeans
- ...und noch vieles mehr!

M&R-Ausgabe 104 erscheint am 16. April 2021

TRIPLE POWERED REVOLUTION

SPEED TRIPLE 1200 RS

Die Speed Triple 1200 RS ist in jeder Hinsicht neu und stellt eine absolute Revolution in Sachen Kraft, Leistung, Handling und Technologie dar. Der brandneue 1.160 cm³ Dreizylindermotor mit 180 PS, gepaart mit dem intuitiven und präzisen Handling sowie jeder Menge Hochleistungskomponenten und der besten Beschleunigung aller Zeiten machen die neue Speed Triple 1200 RS zu einem der besten Bikes, das wir je gebaut haben. Zudem überzeugt sie durch ihr agiles, dynamisches Fahrverhalten, zahlreiche intelligente fahrerorientierte Technologien und eine Gewichtsreduktion um 10 kg gegenüber der Vorgängergeneration.

Die brandneue Speed Triple RS: Das neue ultimative Hochleistungs-Naked-Bike.

Abonniere unseren Newsletter, um auf dem Laufenden zu bleiben:
www.triumphmotorcycles.de/speed-triple-1200

QR-Code scannen und Newsletter abonnieren

TRIUMPH

FOR THE RIDE

Follow Triumph Motorrad Deutschland GmbH

www.instagram.com/triumphgermany

www.facebook.com/OfficialTriumphGermany

www.triumphmotorcycles.de

SASSENBACH.DE

22-2-2021

DIE LIVE-PREMIERE DER HARLEY-DAVIDSON® PAN AMERICA™. GLEICH REGISTRIEREN AUF H-D.COM/PANAMERICA

Gebaut, um ein neues Terrain aufzumischen, und bereit,
andere Wege zu gehen: die brandneue Pan America™ von Harley-Davidson.
Erlebe unseren ersten Adventure-Tourer live beim exklusiven
virtuellen **Launch-Event am 22. Februar**.

ENTDECKE SCHON JETZT DIE ERSTEN NEUEN H-D® MODELLE: H-D.COM

Prototyp abgebildet. Eigenschaften des Serienmodells können abweichen. Noch nicht im Handel verfügbar.