Tests: Pan America vs. GS + Honda CB500X + Indian Chief + BMW F 900 XR

MOTORRAD & REISEN
105

MOTORRAD & REISEN

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

Von Rußland nach Afrika
Expedition auf fünf Rädern

125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal
Die Leserreportage der NOK-Biker

Lettland
Zwischen Ostsee und Russland

Tourentest



BMW R 18 Classic

Der große Vergleich



BMW GS vs. H-D Pan America

Äpfel & Speck

Auf Motorradtour in den Brentner Dolomiten



Ausprobiert: Beeline Moto


CUSTOM
Harley-Davidson
PAINT
114
CUBIC INCHES

Alles über sie? Erfährst Du erst bei Deinem Ride.

DIE HARLEY-DAVIDSON® BREAKOUT® 114.

JETZT PROBE FAHREN BEI DEINEM H-D® HÄNDLER.

GLEICH TERMIN VEREINBAREN:

WWW.HARLEY-DAVIDSON.DE

#HIMALAYAN

BUILT FOR ALL ROADS. BUILT FOR NO ROADS.

**DIE ROYAL ENFIELD HIMALAYAN. INSPIRIERT VON DEN HÖCHSTEN BERGEN DER WELT.
ENTWICKELT UND GETESTET UNTER HÄRTESTEN BEDINGUNGEN.
GEBAUT FUR DEN EINSATZ AUF DER STRASSE. UND ABSEITS DER STRASSE. TESTEN SIE JETZT!**

ROYAL ENFIELD
HIMALAYAN

ROYALENFIELD.COM

**VERTRIEB ÖSTERREICH,
DEUTSCHLAND UND SCHWEIZ**

KSR Group GmbH | office@ksr-group.com | www.ksr-group.com

Liebe Leserinnen und Leser,



durchatmen, lautet die Devise. Mit fallenden Corona-Neuinfektionen rückt auch die Urlaubstour mit dem Motorrad wieder in greifbare Nähe. Wie wäre es mit einer Umrundung des Cima Tosa in den Brentner Dolomiten? Gigantische Apfelplantagen prägen diese Region des Trentino und luftgetrockneten Schinken gibt es dort an jeder Ecke. Innerhalb Deutschlands darf man nicht nur den Nord-Ostsee-Kanal zum Reiseziel erklären, wie es die NOK-Biker in unserer Leserreportage getan haben, man kann sogar von Rußland nach Afrika fahren – ohne das Land zu verlassen. Wem so viel Schabernack zu weit geht – oder eben nicht weit genug –, flüchtet ins ferne Lettland. Auf dem Landweg mag die Anreise eine Tortur sein, mit der Fähre beginnt der Urlaub bereits auf der Überfahrt und die gesparten zweitausend Kilometer können im Landesinneren abgespult werden.

Die Auswahl des fahrbaren Untersatzes erweitert ein neues Gesicht unter den Adventure Bikes vom Schlage einer BMW R 1250 GS. Ob ihr die Harley-Davidson Pan America Special das Kühlwasser reichen kann, klärt unser Vergleichstest. Immerhin hatte die GS mehr als vierzig Jahre Zeit zu reifen. Ganze einhundert sind es bereits bei der Indian Chief, die 1921 auf den Markt kam. Zum Jubiläum lebt sie in Form eines Trios neu auf. Die chromglänzende Super Chief Limited entführen wir ab Seite 76 auf eine Ausfahrt. Während sie, ebenso wie die BMW R 18 Classic ab Seite 100, mit einem Gewicht von über dreihundert Kilogramm für Unerfahrene eher ungeeignet scheint, ist die Honda CB500X genau für diese Zielgruppe gedacht. Mit 48 PS nimmt sie Fahranfänger und Wiedereinsteiger gleichermaßen ins Visier. Um nicht aus routinierter Perspektive auf die kleine Honda hinabzublicken, begleiten wir einen 18-Jährigen bei seinem Aufstieg aus der 125-Kubik-Klasse. „Großer Spaß“, urteilt er nach seiner ersten Ausfahrt. Den wünscht die Redaktion nun auch allen Lesern mit der neuesten Ausgabe von Motorrad & Reisen,

Ihr/Euer
Thomas Kryschan





INHALTSVERZEICHNIS

MOTORRÄDER



BMW F 900 XR **26**



Indian Super Chief Limited **76**



H-D Pan America gegen BMW R 1250 GS **132**

22 **Triumph Street Scrambler**

26 Dauertest: **BMW F 900 XR**

34 Einstiegsrennsemmel: **Yamaha R7**

40 Abenteuer auf 48 PS: **Honda CB500X**

44 Renoviert: **Suzuki GSX-S1000**

46 Originalersatzteile: **Honda RC30 Forever**

48 Günstiger als MT-125: **Yamaha XSR125**

50 **Ducati Hypermotard 950**

70 50 Jahre **Harley-Davidson Super Glide**

72 Prototyp: **Mash Six Hundred**

76 Fahrbericht: **Indian Super Chief Limited**

84 **Triumph Scrambler 1200**

86 Gefahren: **Neue Modelle von Mash**

98 Modellupdate: **Triumph Speed Twin**

100 Auf Tour mit der **BMW R 18 Classic**

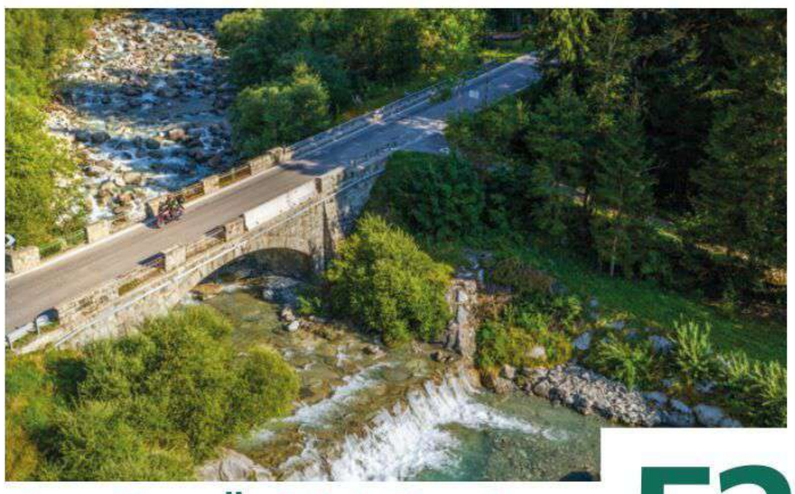
106 Exklusives Zubehör: **BMW Option 719**

118 **Harley-Davidson Icons Collection**

122 Motocrosser 2022 von **KTM und Husqvarna**

132 Vergleichstest:
H-D Pan America vs. BMW R 1250 GS

TOUREN



Trentino: Äpfel & Speck **52**

10 **Von Rußland nach Afrika** –
Expedition auf fünf Rädern

52 **Äpfel & Speck:** Eine Runde um den Cima Tosa in der Brenta-Gruppe

88 Leserreportage:
125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal

124 **Lettland:** Zwischen Ostsee und Russland

TESTS



Morris Fenderbaum **108**

108 Fahrzeugreiniger von **Morris Fenderbaum**

109 Integralhelm: **Arai Quantic**



Beeline Moto

110

110 Navigation: **Beeline Moto**

112 Handschuhe: **Germot Racetrack**

113 Stiefel: **Daytona TransTourMan GTX**

MAGAZIN

5 **Editorial**

20 **Zulassungszahlen**

32 **Events**

121 **Der gläserne Motorradfahrer**

146 **Impressum & Vorschau**

SERVICE



M&R Lesertreffen

68

68 **M&R Lesertreffen**

75 **M&R abonnieren**

94 **M&R Hotels**

114 **Bestenliste**

115 **Markt**

116 **M&R Shop**

SHOEI®
NEOTEC II

Respect
TC-1

TC-10

TC-5

RESPECT

| Integriertes QSV-1 Sonnenvisier
| AIM Helmschale in drei Größen
| P/J-Homologation für offenes Fahren
| Wangenpolster mit „Noise Isolator"
| SRL2-Kommunikationssytem* mit Bedienfeld in der Helmschale (opt.)

SHOEI Competence Center
Händlerliste auf shoei.de

MOTORRAD BEST BRAND 2021 Kategorie: Helme

*Das SRL2 Kommunikations-System von SENA wird exklusiv von SHOEI angeboten und vertrieben.


VAJ-1 Jacke

Neue Maßstäbe, keine Kompromisse

VANUCCI

www.louis.de/vanucci

Von Rußland nach Afrika … an einem Tag



Expedition auf fünf Rädern

Was ist eigentlich los in Rußland? Und wie schaut es aus in Afrika? Fragen, die in der Regel Korrespondenten beantworten können. Oder Menschen, die sich selbst vor Ort ein Bild gemacht haben. Auf eigener Achse. Erlebnis(fahr)bericht über zwei besondere Orte.

Text: Ralf Bielefeldt; Fotos: Bernd Ahrens

Norddeutschland *Von Rußland nach Afrika*

Rußland ist eine Sackgasse. Sechs Kurven führen vom gelben „Ortsschild“ bis zur Baumgrenze. Rund 500 Meter misst das Asphaltband vom Abzweig nach Glasholz bis zum Haus von Hans Schäfer. Rüstig trotz seiner mehr als 80 Lenze sitzt der Ureinwohner Rußlands auf der Bank vor seiner Haustür und blinzelt rüber zum Waldrand. „Als ich hier geboren wurde, war da nix, gucken konnste bis zum Horizont“, sagt er.
Die Sonne meint es gut mit ihm und seinem Stammplatz an diesem Samstag. 22 Grad zeigt das Thermometer, keine Wolke weit und breit. „Hat ja auch lang genug geregnet“, raunt er unter seiner Baseballmütze. „Tropical Paradise“ steht in Glitzerbuchstaben vorn drauf. Der Hund zu seinen Füßen mustert uns skeptisch, holt sich dann aber doch ein Streicheln ab.

Willkommen auf der Halbinsel der „Bys“

Ruhig haben sie es hier in Rußland. Meistens. Wenn die Enkelkinder da sind, wird es auch mal laut. Ansonsten die pure Idylle. Wiesen und Felder, knorrige alte Bäume, ab und an bummeln Fahrradtouristen über die bestenfalls vier Meter breite Hauptverkehrsader Rußlands und entschwinden nach kurzem Winken.
Drei Kilometer sind es bis zur Bundesstraße 203, fünf Kilometer bis zum nächsten Strand im Land der „Bys“. Thumby, Rieseby, Gammelby, Barkelsby, Windeby, Karby, Osterby, Brodersby – so heißen die Ortschaften hier auf der Halbinsel Schwansen im Nordosten Schleswig-Holsteins. Rußland liegt mittendrin. Zwischen Eckernförde und Kappeln, Gemeinde Holzdorf, „Holzdörp“ auf Plattdeutsch, Kreis Rendsburg-Eckernförde, im Torfland zwischen Schlei und Ostsee.

Drei Häuser und fünf Einwohner

Drei Häuser, eins davon vermietet, dazu Nebengebäude und aktuell fünf Einwohner. Das ist Rußland. Anno 1886 hat Hans‘ Großvater das Gehöft erworben. Von einem Zimmermann. Die Historie des Fleckchens geht zurück bis ins Jahr 1823, auf



Pause im Sand: Das Restaurant Treib-Gut in Altenhof bei Eckernförde liegt direkt am Meer. Die Suppen sind köstlich.

einen Mann, von dem es heißt, er stamme von der baltischen Insel Ösel am Rigaischen Meerbusen, damals unter russischer Herrschaft, daher der Name Rußland mit dem früher gebräuchlichen „ß“.
Lange Jahre hat die Rußland-Dynastie der Schäfers von der Landwirtschaft gelebt. „Aber das kannst du heute vergessen“, winkt Hans ab. Neulich fand er alte Wirtschaftsbücher. „In den 60ern bekamst du als Landwirt für einen Liter Milch mehr Geld als heute. Das muss man sich mal vorstellen.“ Nee, nee, nee. „Das nimmt alles kein gutes Ende.“ Die gierigen Großkonzerne, Glyphosat und all der ganze Tüddelkram. „Da liegt kein Segen drauf“, meint Hans und geht samt Hund zum Mittagessen rein. Vielleicht hat ihn auch der peitschende Rasentrimmer vertrieben, mit dem Sohn Torsten lautstark den Zaun der Wiese freilegt, weiter hinten auf dem Weg zum Wald, dem Ende der Sackgasse. Ein guter Moment, um sich zu trollen. Afrika ruft. Der Weg ist weit.



Klönschnack auf dem Boulevard: Torsten Schäfer lebt wie seine Eltern in Rußland.

Einflugschneise Norduckermärkische Seenlandschaft

Rund 470 leidlich kurvenreiche Kilometer haben wir uns als Route erarbeitet. Über Eckernförde, Schierensee, Bornhöved und Stockelsdorf geht es nach Mecklenburg-Vorpommern, von dort weiter über Schönberg, Grevesmühlen, Güstrow und Krakow am See nach Brandenburg.
Die Norduckermärkische Seenlandschaft bildet die Einflugschneise nach Blankensee, Lychen, Templin, Ahrensdorf und Götschendorf. Dann – auf der L241 zwischen Temmen und Stegelitz – liegt es vor uns, genau genommen links neben uns: Afrika. Ein Gemeindeteil der Gemeinde Flieth-Stegelitz, von der Straße kaum zu sehen. Die grüne Hinweistafel mit dem Ortsnamen Afrika steht ca. 40 Meter von der Straßeneinmündung entfernt.



Rußländischer Ureinwohner: Dynastie-Oberhaupt Hans Schäfer.

„Rapsody" in Gelb: Der Weg nach Afrika ist gesäumt von duftenden Rapsfeldern.

Wer nicht wie ein Luchs darauf achtet, rauscht vorbei. „Früher, als es noch an der Straße stand, wurde das Schild dauernd geklaut, das fanden die Leute wohl witzig", sagt Toni, Mitte 20. Wilder Bart, Tattoos, kurzes Haar, ein Bär von einem Brandenburger, der nirgendwo anders leben möchte – und gleich zu Anfang sagt: „Keine Fotos, bitte, sonst geht das alles wieder von vorn los."

Skepsis gegenüber Fotos und Fremden

Nachdem mal ein Fernsehteam hier war, um zu WM-Zeiten was über Afrika zu drehen, kamen anschließend „ohne Ende" Leute her. Fotografierten wild rum, liefen über sein recht offenes Grundstück, erbeuteten dauernd das Afrika-Schild und andere Souvenirs. „Seitdem das Schild vor meiner Einfahrt steht und nicht mehr an der Straße, kommt es nicht mehr weg. Drei freilaufende Hunde, Problem gelöst", grinst Toni.
Afrika findet er großartig. „Du kannst hier tun und lassen, was du willst. Du musst dir halt nur rechtzeitig überlegen, ob du noch was brauchst, bevor du nach Hause fährst. Mit dem letzten Tropfen Sprit hier ankommen, zum Beispiel, das kannste vergessen – die nächste Tanke ist fast 30 Kilometer weit weg." Dafür gibt es auch hier – wie in Rußland – jede Menge unberührte Natur. Dazu viel Platz für allerlei Tinnef und zahlreiche halbausgeschlachtete Vehikel. Und keine nervigen Nachbarn, auf die man groß Rücksicht nehmen müsste: „Hier leben vier Parteien in fünf Häusern, alle weit genug voneinander entfernt und sehr entspannt." Aber fotoscheu. Schlechte Erfahrungen mit Fremden. Wer will es den Afrikanern verdenken.

Ryker-fressende Pfützen auf dem Weg zum Badesee

Rechts zur Einfahrt raus bei Toni, auf der anderen Seite der L241, ist der Geelandsee. Links zur Einfahrt raus, den einzigen Pfad Afrikas entlang, gelangt man hinten am Waldrand an einen zwar schwer passierbaren, aber öffentlichen Weg – und über den dann zum Behrendsee. Badespaß garantiert. „Könnt ihr aber vergessen, mit dem Teil da langzufahren", meint Toni und nickt in Richtung Ryker. „Der verschwindet komplett in den Pfützen. Mit der Scrambler würde es gehen." Toni fährt Motocross und Quad, insoweit wird er es beurteilen können.



Postkartenidyll: Der Zenssee gehört zum Stadtgebiet von Lychen im Naturpark Uckermärkische See.

Das Beste an Afrika – aus Sicht von Reisenden – ist der Weg dorthin. Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern verströmen die Weite Utahs. Anfang Juni versinken beide Bundesländer im gelben Rausch des Raps. Scheint dazu die Sonne, zweifelt kein Mensch ernsthaft an den blühenden Landschaften, die uns einst versprochen wurden. Die knubbeligen Kleinststraßen, auf denen man die West-Ost-Passage von Rußland nach Afrika befährt, verwöhnen mit grandiosen Landstrichen und Lichtverhältnissen.

Schwalben-Schwärme im Hinterland

Wie gemalt fallen die Sonnenstrahlen durch mächtige Kastanienalleen und breiten sich abends wie eine güldene Brokatdecke auf und neben der Straße aus. Die Autos, die uns entgegenkommen, können wir über Stunden zählen. Meist überholen wir Rennradfahrer oder Schwalben-Schwärme, die man schon von Weitem riecht. Schwer liegt die halbherzig verbrannte Zweitaktmische der DDR-Krads in der Luft. Aber nie lange, der Raps ist stärker.



Aber bitte mit Sahne: Apple Crumble in der „schmiede1860" in Groß Dratow.



Abenteuer Wildnis: Teile der Strecke von Rußland nach Afrika kreuzen den Trans Euro Trail. Der „TET" führt abseits asphaltierter Straßen legal durch Europa.

Der Can-Am Ryker in der Rally Edition, mit dem Bernd die Expedition begleitet, treibt mit dem oft vom Zahn der Zeit angenagten Belag der Nebenstraßen gern mal Schabernack. Zwei Räder vorn, eins hinten – das birgt die Tücke, dass man Schlaglöcher oder geflickte Asphaltblessuren nicht immer zuverlässig umkurven kann.
Nimmt man sie vorn behände zwischen die freistehenden Räder, dann trifft man sie garantiert mit dem breiten Hinterrad. Spurrillen sorgen anfangs für leichte Irritationen: Ohne erkennbaren Grund versetzt der Ryker auf dem Geläuf, bleibt dabei aber jederzeit gut beherrschbar. Hat man das nach den ersten Kilometern verinnerlicht, geht der Spaß los!

Twist-and-go und Rally-Modus

Kein Kuppeln, kein Schalten, einfach Gas geben und bei Bedarf mit der Fußbremse Tempo abbauen. Der konsequent gestrippte Einsteiger-Spyder im Can-Am-Portfolio lässt es mit seinem „Twist-and-go-Getriebe“ ganz schön krachen, wenn man es darauf anlegt. Zwei Rotax-Motoren mit 600 und 900 Kubikzentimeter Hubraum stehen grundsätzlich zur Wahl für den Ryker. Sie leisten 50 PS beziehungsweise 82 PS. Letztere sind obligatorisch für die Rally Edition.
Der Dreizylinder zaubert im Rally-Modus kontrollierte Drifts auf den Sandboden der Uckermark. Und geht erstaunlich beherzt zur Sache: 162 km/h Spitze sind laut Kfz-Schein drin. Die Beschleunigung ist ernsthaft kernig. Wer will, brennt mit dem 16-Zoll-Hinterrad einen Gummistreifen in 205/45 auf den Asphalt. Ansonsten hält sich der 900er-Ryker vornehm zurück in Sachen Lärm: 85 dB(A) Standgeräusch und 79 dB(A) Fahrgeräusch sind kommode Werte.

Individualisierbare Sitzposition

Der breite, tief platzierte Sitz ist bequem wie ein Fernsehsessel. Dazu die Beine nach vorn ausgetreckt und den flachen Lenker mit fast geraden Armen gegriffen – das ist Cruisen pur mit Anti-Umfall-Garantie. Die Vorspannung des hinteren Gasdruckstoßdämpfers der Rally Edition kann easy über einen breiten Schraubenkopf per Hand verstellt werden. Je nach Gepäckmenge und Fahrergewicht kann der Ryker so individuell an jeden Fahrer angepasst werden. Gleiches gilt für die mehrfach werkzeuglos verstellbaren Fußrasten und den breiten Lenker. Hier ist Can-Am mit dem UFit-System die Benchmark im Dreirad-Segment. Die Zuladung fällt mit 199 Kilogramm vergleichsweise üppig aus. 300 kg wiegt der fahrbereite Ryker.
Zum Fahrer der Triumph Scrambler 1200 XE schaut der Ryker-Pilot bauartbedingt auf: Er schwebt auf nur 615 mm Sitzhöhe über die Straße, die XE-Pöter-Reisehöhe beträgt 870 mm. Von der optischen Anmutung her hat das im Vergleich etwas von sprintender Lurch versus galoppierende Giraffe.

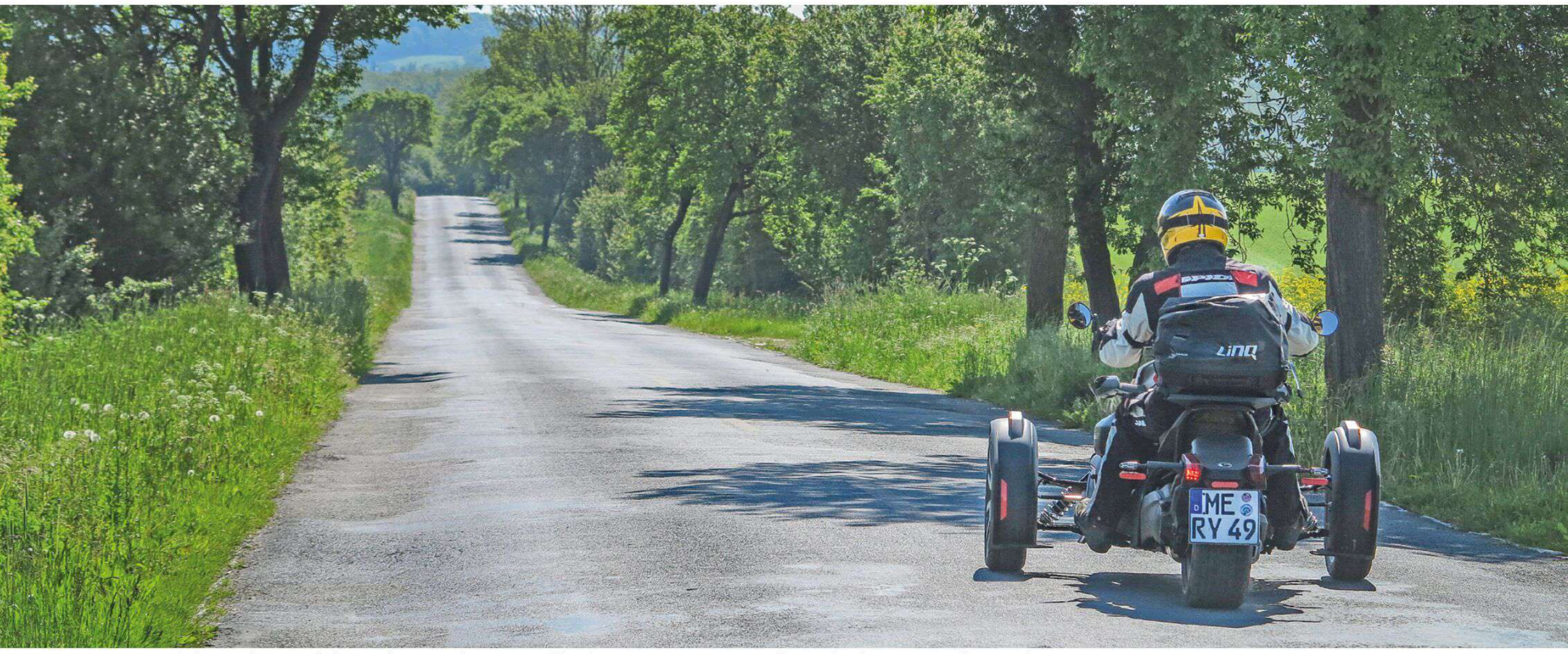


Das dauert noch: Das Güstrower Schloss zählt zu den bedeutendsten Renaissance-Bauwerken Deutschlands. Die Sanierung soll Ende 2023 abgeschlossen sein.



Auf der Sonnenseite: Power und Performance der Triumph Scrambler 1200 XE überzeugen auf jedem Terrain.

Lenker und Fußrasten individuell einstellbar, zentrale Fußbremse, Schalten und Kuppeln entfällt – der Can-Am Ryker Rally Edition macht aus Autofahrern ruckzuck Biker auf drei Rädern.



Gegenverkehr? Gibt es auf den Nebenstrecken in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg nur äußerst selten.

Dementsprechend sprachlos waren viele Beobachter, wenn das fünfrädrige Expeditions-Corps an ihnen vorbeirollte. Vorneweg die langbeinige Triumph Scrambler mit ihren üppigen 250 mm Federweg vorn wie hinten, dahinter der breitbeinige Can-Am Ryker mit kernigen Rally-Streifen und vier Scheinwerfern, von denen zwei wie Teleskopaugen abstehen. Schon ein echter Hingucker, dieses Gespann.

Von Rußland übers Morgenland nach Afrika

Auf der Langstrecke ließe die Scrambler 1200 XE den Ryker Rally Edition naturgemäß hinter sich: Mit 177 km/h Spitze ist die schöne 1200-ccm-Britin spürbar schneller. Seine 90 PS und 110 Nm wirft der bewährte Triumph-Paralleltwin sahnemäßig aus. Dazu der lässige, basslastige Brit-Pop des Arrows-Doppelfluters, der in typischer Scrambler-Manier rechts hochgelegt die Knie-Innenseite wärmt. Es fällt schon schwer, dieses Bike nicht zu lieben. Erst recht auf dem gewundenen Geläuf abseits der Mainroads. Stehend wie sitzend.

Vollgasfahrten auf der Autobahn bezahlen die Fahrer beider Maschinen mit relativ hohem Verbrauch und heftigem Fahrtwindrauschen. Bernd als eher selten Helm tragendem Zeitgenossen klingeln heute noch die Ohren von der BAB-Abschlussetappe nach Hause. Weitere Novizen-Erkenntnis der Rußland-Afrika-Reise: Ist die Sonne weg, kann es ganz schön schnell ganz schön kalt werden auf einem Zwei- oder Dreirad. So ist das auf Expeditionen: Man weiß nie genau, was einen erwartet, außer gewisser Entbehrungen. Aber, Ehrensache: Echte Entdecker geben nicht auf. Schon gar nicht, wenn der Weg von Rußland nach Afrika auch noch übers Morgenland führt.



Überraschung: Der Wilde Osten geizt nicht mit exotischen Ortsbezeichnungen. Unweit von Afrika geht es ins Morgenland.

Informationen zur Tour

Allgemeines

Von West nach Ost oder von Ost nach West – beide Richtungen ergeben Sinn auf dieser Tour durch Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. Von Afrika aus ist es ein Katzensprung rüber nach Polen. Rußland liegt unweit von Eckernförder Bucht, Schlei und Kieler Förde. Insoweit bietet sich ein verlängerter Strand- oder Wassersporturlaub hier durchaus an.
Die Qualität der Straßen reicht von abenteuerlich bis traumhaft. So oder so ist man sehr oft allein auf weiter Flur. Die Nebenstraßen speziell in Meck-Pomm und Brandenburg sind malerisch. Immer wieder bieten sich kurze Zwischenstopps an – sei es für Fotos von romantisch gewundenen Alleen, einen schnellen Café-Stopp oder ein kleines Verschnäufchen auf einer Wiese oder Parkbank.

Anreise

Machen wir uns nichts vor: 500 Kilometer Land- und Nebenstraßen an einem Tag sind ein ziemlicher Ritt. Wer es lieber ruhiger angehen lässt, verschnauft auf halber Strecke oder nimmt sich vielleicht sogar drei Tage Zeit. Güstrow bietet sich als Zwischenstation an (zum Beispiel die günstige Pension Weinberg/EZ ab 56,-- Euro) beziehungsweise generell die Dobbertiner Seenlandschaft oder die Nossentiner/Schwinzer Heide mit Städtchen wie Krakow am See. Die schnellste Verbindung zwischen Rußland und Afrika sind die BAB 20, 19 und 11 sowie die B404 ab Bad Segeberg. Sollte man aber nur als „Turbo" für die An- oder Abreise nutzen. Der Weg ist das Ziel.



Unterkunft



Hotel Wikingerhof
Tetenhusener Chaussee 1
24848 Kropp
Telefon: +49 4624 700
E-Mail: info@wikingerhof.de

Hotel & Restaurant am Schlosspark
Neuwieder Weg 1
18273 Güstrow
Telefon: +49 3843 277960

Anfrage und Buchung:
www.mrhotels.de

Beste Reisezeit

Von April bis Oktober. In den Frühjahrs- und Sommerferien steigt die Zahl der Radtouristen gefühlt täglich an. Aber keine Bange: Weder Mecklenburg-Vorpommern noch Brandenburg gelten als überlaufen. Hartgesottene Biker mit passender Kleidung können auch im Herbst auf Expedition gehen. Dann sind die Nebenstraßen nahezu menschenleer. Offroadaffine bauen Teile des Trans Euro Trails in ihre Route ein.

Sehens- und erlebenswert

Immer einen Abstecher wert ist die Gedenkstätte Ravensbrück bei Fürstenberg. Das einst größte Konzentrationslager für Frauen ist ein bedrückendes Mahnmal, das einem auf beklemmende Weise die Schrecken und den menschenverachtenden Irrsinn des Nazi-Regimes vor Augen führt. Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg sind gespickt mit Badeseen. Wer ohne Badezeug von Rußland nach Afrika (oder umgekehrt) reist, ist selbst schuld. Fast überall kann man sich Kanus, Kajaks oder Stand-Up-Paddling-Boards leihen und oft von See zu See gelangen. Freizeitkapitäne leihen sich Boote und schippern über Müritz und Havel durch die malerische Landschaft.

Kulinarisches

Zeit für eine schnelle Wurst ist immer. In Städten wie Waren an der Müritz zeigt das Mecklenburger Großseenland, dass es auch anders kann. Hier reiht sich ein Lokal ans nächste. Die Küche ist bodenständig. Fisch, Fleisch, Borschtsch – Feinschmecker mögen eine gewisse Raffinesse vermissen, alle anderen werden satt. Im Juni gibt es allerorten leckeren heimischen Spargel. Tina und Axel Vinke von der „schmiede1860" in Groß Dratow reichen zum Nachtisch hausgemachtes Apple Crumble. In vielen kleinen Ortschaften tauchen unvermittelt klitzekleine Hof-Eisdielen auf. Meist gibt es dort Softeis.

Karten & Bücher

MARCO POLO
Karte Deutschland Blatt 1
Schleswig-Holstein
Maßstab 1:200.000
Preis: 9,95 Euro

Karte Deutschland Blatt 2
Mecklenburg-Vorpommern
Maßstab 1:200.000
Preis: 9,95 Euro

Karte Deutschland Blatt 4
Berlin, Brandenburg
Maßstab 1:200.000
Preis: 9,95 Euro

Bezug: shop.motorradundreisen.de

Routenverlauf

Gesamtkilometer: 471 km
Höchster Punkt: 118 m ü. NN

Routenverlauf:
Rußland – Eckernförde – Schierensee – Bornhöved – Stockelsdorf – Schönberg – Grevesmühlen – Güstrow – Krakow am See – Blankensee – Lychen – Templin – Afrika (Flieth-Stegelitz)

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

www.motorradundreisen.de - Download-Code: RUSSAFRIKA

MOTORRADZULASSUNGEN 2021: YAMAHA HOLT AUF

Während wir im April noch über Probleme in den weltweiten Lieferketten von Yamaha berichteten, starteten BMW und Kawasaki mit einem starken ersten Quartal. Gleich hinter der BMW R 1250 GS platzieren sich die Kawasaki-Naked-Bikes Z900 und Z650. Auf Platz 4 folgt mit der Honda CRF1100L Africa Twin die zweite große Reiseenduro. Dieses Kunststück gelingt der KTM 1290 Super Adventure nicht. Mit Platz 18 bewegt sie sich lediglich im Mittelfeld. Was sich hingegen verkauft, sind die KTM-Einzylinder. Mit 690 SMC (Platz 6) und 390 Duke (Platz 10) schaffen es gleich zwei von ihnen in die Top 10, deren übrige Plätze mit F 900 R (Platz 5), S 1000 XR (Platz 7), R 18 (Platz 8) und F 900 XR (Platz 9) die BMW-Modellpalette belegt.



Honda CB650R Neo Sports Café

Honda CB650R: Das doppelte Lottchen

Frischer Wind weht allerdings aus östlicher Richtung. Offenbar hat Yamaha den Lieferengpass überwunden. Die beliebte MT-07, im April noch abgeschlagen auf Rang 19 geführt, ist bereits auf den elften Platz vorgerückt. KTM 890 Duke, Honda CBR650R und CB650R Neo Sports Café auf den Plätzen 13 bis 15 lassen die BMW F 750 GS hinter sich, wobei die IVM-Statistik die CB650R Neo Sports Café unter Wert einsortiert. Wer die Tabelle aufmerksam studiert, findet das Mittelklasse-Naked-Bike ein zweites Mal auf Platz 41. Obwohl sie technisch identisch sind, lässt Honda alle Fahrzeuge, die in Thailand produziert werden, unter einer eigenständigen Hersteller-Schlüsselnummer laufen. Für die Zulassungsstelle handelt es sich damit um unterschiedliche Fabrikate.

Zählt man alle in Deutschland zugelassenen CB650R Neo Sports Café zusammen, liegt sie mit 1.134 Stück auf Augenhöhe mit der fünftplatzierten BMW F 900 R.

Leichtkrafträder bis 125 Kubik

Bei den 125ern ist von einer Yamaha-Schwäche nichts zu erkennen. Das Naked Bike MT-125 führt die Rangliste an. Ihre Schwester, die vollverkleidete R125, belegt Rang sechs und mit der neu vorgestellten XSR125 rollt bereits die Dritte im Bunde zu den Yamaha-Händlern. Nochmals günstiger eingepreist als die MT-125, erwarten wir sie zukünftig als Dauergast unter den Top 10. Dass es sich ebenfalls um ein Naked Bike handelt, ist keine Überraschung. Neun der zehn meistzugelassenen 125er sind unverkleidet.

Marktanteile der Kraftradhersteller

Im Vergleich zum Vormonat verliert BMW rund zwei Prozent der Marktanteile an die übrigen Hersteller.



Yamaha MT-07

Die Zahl der neu zugelassenen BMW ist mit 15.696 Fahrzeugen dennoch höher als die Summe der Stückzahlen von Honda und Kawasaki auf den Rängen zwei und drei.
Yamaha (6,75 % Marktanteil) und Harley-Davidson (5,55 %) gewinnen jeweils einen halbe Prozentpunkt hinzu. Suzuki (2,62 %) verliert in gleichem Maße. Nach den starken Monaten März und April wurden im Mai 2021 mit 13.600 Fahrzeugen insgesamt rund 1.000 Krafträder weniger zugelassen als im Jahr 2020. Die 125er halten das Vorjahresniveau.

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Yamaha, Honda

	Modell	Zulassungen
1	BMW R 1250 GS	5.501
2	Kawasaki Z900	2.072
3	Kawasaki Z650	1.557
4	Honda CRF1100L Africa Twin	1.178
5	BMW F 900 R	1.135
6	KTM 690 SMC	1.070
7	BMW S 1000 XR	972
8	BMW R 18	923
9	BMW F 900 XR	919
10	KTM 390 Duke	873
11	Yamaha MT-07	864
12	Yamaha Ténéré 700	841
13	KTM 890 Duke	805
14	Honda CBR650R	776
15	Honda CB650R Neo Sports Café	748
16	BMW F 750 GS	715
17	Honda CMX500 Rebel	709
18	KTM 1290 Super Adventure	692
19	Kawasaki Vulcan S	671
20	BMW R 1250 RT	646
21	BMW R 1000 RR	632
22	BMW R 1250 R	615
23	KTM 790 Duke	613
24	Honda NC750X	601
25	Husqvarna 701 Supermoto	599

	Modell	Zulassungen
26	BMW R 1250 RS	590
27	Ducati Multistrada V4	523
28	Kawasaki Ninja 650	512
29	Kawasaki Z900 RS	496
30	KTM 1290 Super Duke R	489
31	Honda CB500F	486
32	Suzuki SV 650	472
33	Ducati Scrambler	464
34	Aprilia RS 660	463
35	Yamaha MT-09	460
36	Triumph Trident 660	450
37	BMW S 1000 R	433
38	Kawasaki Ninja 1000SX	413
39	BMW R nineT	409
40	Ducati Streetfighter V4	388
41	Honda CB650R Neo Sports Café	386
42	KTM 890 Adventure R	378
43	Yamaha Tracer 7	374
44	Harley-Davidson Breakout 114	364
45	Triumph Tiger 900 Rally & GT	361
46	BMW F 850 GS	359
47	Moto Guzzi V85 TT	357
48	Indian Motorcycle Scout Bobber	338
49	Honda CB1000R Neo Sports Café	338
50	BMW R nineT Scrambler	335

NEXT HORIZON

Dass sie Offroad kann, weißt Du.

Die Ténéré 700 ist eine Meisterin des Geländes und liefert uns immer wieder atemberaubende Bilder ihrer Offroad-Abenteuer. Dabei vergisst man leicht das Wesentliche: sie bringt dich genauso gut auch in den Urlaub, zur Arbeit und über die 52 km deiner Feierabendrunde. Die Ténéré 700 – bereit, wenn Du es bist. Schnapp sie dir! Vereinbare jetzt direkt eine Probefahrt:

yamaha-motor.de/probefahrt

YAMAHA MOTOR YOU SERVICES | YAMALUBE | MY GARAGE BUILDING BIKES TO BELIEVE IN

YAMAHA
Revs Your Heart

Abbildung zeigt aufpreispflichtiges Zubehör.

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Triumph

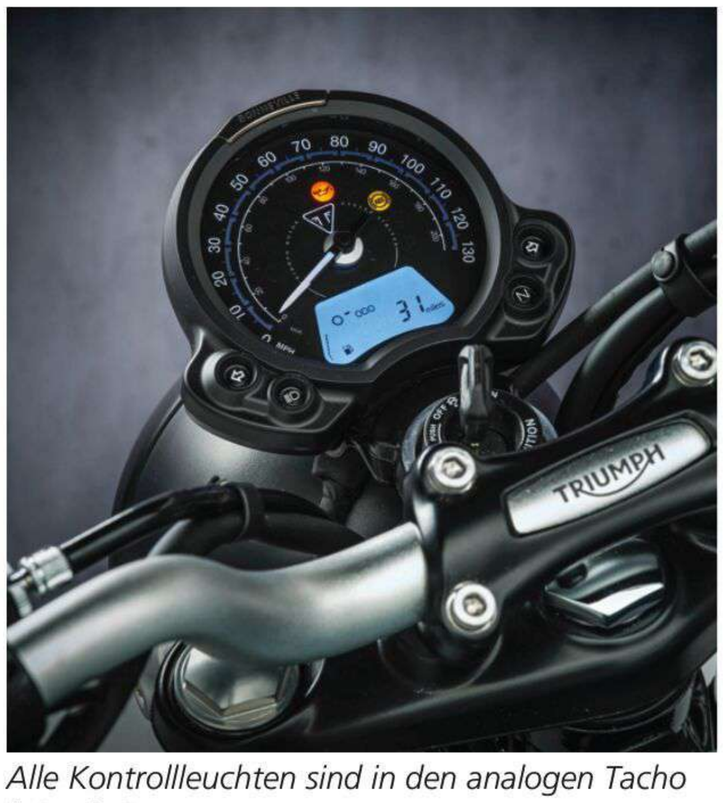


Triumph Street Scrambler

Unterhalb der leistungsstarken Scrambler-1200-Modelle mit ihren langen Federwegen bietet Triumph die günstigere Street Scrambler an. Mit 120 mm Federweg vorn und hinten und der daraus resultierenden Sitzhöhe von 790 mm gibt sich die 900er zugänglicher als ihre große Schwester.
Ein breiter Lenker, mittig positionierte Fußrasten und die aufrechte Sitzposition sorgen seit ihrer Präsentation im Jahr 2017 für ein neutrales und unaufgeregtes Fahrverhalten. Mit ihrer drehmomentstarken Motorcharakteristik und dem typischen Scrambler-Sound verkaufte sie sich seither fast 14.000 mal.
Das Motorenupdate für die Abgasnorm Euro 5 nimmt Triumph nun zum Anlass, die Modellreihe grundlegend zu überarbeiten. Der aus der Bonneville bekannte 900er-Motor bietet nach wie vor 80 Nm bei 3.250 U/min und 65 PS, die nun bereits bei 7.250 U/min anliegen und damit 250 Umdrehungen früher als noch beim Euro-4-Modell. Die ebenfalls erhältliche A2-Version leistet 48 PS bei 7.000 U/min. Mit einem Spitzendrehmoment von 78,5 Nm bei 3.200 U/min ist sie beinahe so kräftig wie das ungedrosselte Modell. Mit Road, Rain und Offroad stehen drei Fahrmodi zur Wahl, wobei der Offroad-Modus weiterhin die Möglichkeit bietet, das ABS und die Traktionskontrolle auszuschalten.
Der notwendige Katalysator versteckt sich gekonnt in der hochgelegten Scrambler-Auspuffanlage. Die ohnehin hohe Verarbeitungsqualität der Triumph-Modelle stand bei der Überarbeitung abermals im Lastenheft. So werten neue Seitendeckel mit einem Startnummernfeld aus gebürstetem Aluminium und geprägtem Scrambler-Logo das Euro-5-Modell auf. Scheinwerferhalter und Fersenschützer erstrahlen nun im Aluminium-Finish, genau wie die Cover der Drosselklappengehäuse. Einen stärker strukturierten Bezug erhält die Sitzbank.

Brembo-Sattel & Cartridge-Gabel

Doch nicht nur optisch, auch technisch wollen die Street-Scrambler-Modelle überzeugen. Mit Wartungsintervallen von 16.000 Kilometern sind sie nur selten in der Werkstatt zu Gast. Ein Vierkolben-Bremssattel von Brembo und eine Cartridge-Gabel mit 41 Millimetern Durchmesser signalisieren, dass sich die 900er nicht als Sparausgabe der großen Scrambler abstempeln lässt. Mit einem umfangreichen Zubehör-Programm können die Street Scrambler individualisiert werden. Und dieses Angebot scheint auf Gegenliebe zu stoßen. Triumph zufolge sind rund 80 Prozent aller Street Scrambler mit Anbauteilen aus dem Werkszubehör ausgestattet.



Alle Kontrollleuchten sind in den analogen Tacho integriert.



Seitentasche und Scheinwerfergitter finden sich im Triumph-Zubehör.

Ein bereits umgebauter Ableger kommt 2021 mit der limitierten Street Scrambler Sandstorm Edition auf den Markt. Neben einer dreifarbigen Sonderlackierung und werksseitig hochgelegtem vorderem Kotflügel ist sie mit einem Heckumbausatz, kompaktem LED-Rücklicht und kleiner Nummernschildbeleuchtung ausgestattet. Ein Unterfahrschutz aus Aluminium, ein Scheinwerfergitter und Gummikniepolster am Tank komplettieren die Sandstorm Edition, die auf 775 Fahrzeuge limitiert ist.



Triumph	Street Scrambler
Motor	Paralleltwin, flüssigkeitsgekühlt, 8 Ventile, SOHC, 270° Hubzapfenversatz
Hubraum	900 ccm
Nennleistung	65 PS (47,7 kW) bei 7.250 U/min
max. Drehmoment	80 Nm bei 3.250 U/min
Abgasnorm	Euro-5
Wartungsintervalle	Erstinspektion nach 1.000 km, danach alle 16.000 km oder jährlich
Fahrwerk/Bremsen	
Federelemente vorn	41 mm KYB Cartridge-Telegabel
Federelemente hinten	Stereofederbeine mit einstellbarer Federbasis
Assistenzsysteme	ABS, Traktionskontrolle, Fahrmodi
Maße/Gewichte	
Länge	2.125 mm
Sitzhöhe	790 mm
Gewicht fahrfertig	223 kg
Zuladung	211 kg
Tankinhalt	12 Liter
Standgeräusch	91 dB(A)
Fahrgeräusch	76 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 10.900,-- Euro (ab Werk)**

HUMBAUR
MACHT'S MÖGLICH

GARAGE HUMBAUR FREIHEIT

WENN DAS ABENTEUER RUFT

Im Handumdrehen aufladen und sicher festzurren. Im **HKPA** Motorradtransporter sind Ihre Motorräder bestens geschützt. Der absenkbare **HKT** macht das Beladen noch komfortabler. Viele weitere Motorradtransportanhänger unter humbaur.com.

YouTube
Produktvideos online

Der HKPA



humbaur.com/de/kofferanhaenger

Der HKT MOTORRAD-TRANSPORTER



humbaur.com/de/fahrzeugtransporter

Humbaur GmbH • Mercedesring 1 • 86368 Gersthofen

humbaur.com

iXS CLASSIC LD JACKE ANDY UND CLASSIC AR JEANS 1L STRAIGHT

Text: Alexander Klose; Fotos: iXS



Classic LD Jacke Andy



Die im klassischen Heritage-Design gehaltene Classic LD Jacke Andy präsentiert sich mit Zierstreifen auf den Ärmeln und Absteppungen auf den Schultern und Oberarmen.

Vollwertig zertifiziert als Motorradfahrerschutzkleidung mit der Zertifizierung AAA

Als kernig, robust, markant und langlebig beschreibt iXS die aus Rindsleder gefertigte Classic LD Jacke Andy. Das Vintage-Leder erhält laut Hersteller mit der Zeit eine einzigartige Patina, also eine grünlich schimmernde Schicht. Das Innenfutter besteht aus einem kernigen Twill (100% Baumwolle, Ärmel 100% Polyester). Der seitlich angesetzte, partiell abgedeckte Frontreißverschluss mit verdeckter Windleiste vervollständigt die Sicherheitsausstattung mit zertifizierten Protektoren an den Schultern und Ellbogen sowie einer Tasche zum Einschieben des Rückenprotektors. Die Jacke ist als Motorradfahrerschutzkleidung CE-zertifiziert nach EN 17092-2:2020 mit der Zertifizierungsklasse AAA.

Kevlar war gestern – Polyarylat heißt der Stoff aus dem Motorradhosen sind

Jeans wurden ursprünglich als Arbeitshosen entwickelt. Vor allem Goldgräber schätzten die reißfesten und robusten Hosen. Was für Goldsucher stark genug war, ist für Motorradfahrer aber viel zu schwach. Reiß- und Abriebfestigkeit einer handelsüblichen Markenjeans bieten auf dem Motorrad keinen Schutz. Bisher wurde Abhilfe geschaffen, indem man innen eine weitere Lage in Form eines mit Aramid oder auch Kevlar genannten verstärkten Futters einbaute.

Der Nachteil: die Jeans wird dadurch dick und steif – das Tragegefühl leidet, vor allem abseits des Bikes. Die Classic AR Jeans 1L Straight von iXS sieht aus wie eine echte Jeans und soll ebenso bequem zu tragen sein. Dennoch ist sie für Motorradfahrer geeignet, obwohl sie aus nur einer einzigen Stofflage gefertigt ist. Diese Lage ist allerdings so stark, dass die Jeans so abriebfest sein soll wie eine Lederhose und den Standard EN17092-3:2020 mit der Zertifizierung AA als Motorradfahrerschutzkleidung erfüllt. Dafür sorgt eine Kombination aus Baumwolle, einem elastischen Garn sowie der hoch abriebfesten Polyarylat-Faser. Polyarylate finden beispielsweise Anwendung bei Feuerwehrhelmen, sind geruchsneutral, UV-beständig und gesundheitlich unbedenklich.

Die klassische Five-Pocket-Jeans ist für Damen und Herren in der Farbe Blau erhältlich und kostet 299,95 Euro.



iXS Classic AR Jeans 1L Straight

LIQUI MOLY

Das geht ~~runter~~ rauf wie Öl!

Seit Jahren gibt es für uns nur eine Richtung: nach oben! Das gilt für die Spitzenqualität unserer Produkte genauso wie für die Beliebtheit unserer Marke. Was wir 2021 bereits zum 11. Mal in Folge bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport erreicht haben, bestätigten nun zum 3. Mal hintereinander die Leser*innen von MOTORRAD: LIQUI MOLY ist Deutschlands beste Schmierstoffmarke. Zudem glänzen wir neben AUTO ZEITUNG auch bei MOTORRAD mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Herzlichen Dank für Ihre Wahl!



** Die abgebildeten Produkte stehen stellvertretend für die jeweilige Produktgruppe.

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN Ausgabe 15/2021

LESERWAHL BEST BRAND 2021 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 07/21 auto motor und sport Ausgabe 7/2021

LESERWAHL BEST BRAND 2021 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 06/21 Motor Klassik Ausgabe 6/2021

Auto Zeitung TOP MARKE 2021 GOLD Schmierstoffe Ausgabe 4/2021

Auto Zeitung TOP MARKE 2021 SILBER Pflegemittel Ausgabe 4/2021

LESERWAHL BEST BRAND 2020 KATEGORIE AUTOMOBIL Öle/Schmierstoffe Heft 17/21 MOTOR SPORT aktuell Ausgabe 17/2021

LESERWAHL BEST BRAND 2020 KATEGORIE MOTORRAD Öle/Schmierstoffe Heft 17/21 MOTOR SPORT aktuell Ausgabe 17/2021

MOTORRAD BEST BRAND 2021 Kategorie: Öle/Schmiermittel Ausgabe 9/2021

PS sport motorrad magazin BEST BRAND 2021 Kategorie: Öle/Schmierstoffe Ausgabe 6/2021

DAUER TEST

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Alexander Klose, Joséphine Eder, BMW

BMW F 900 XR



BMW F 900 XR

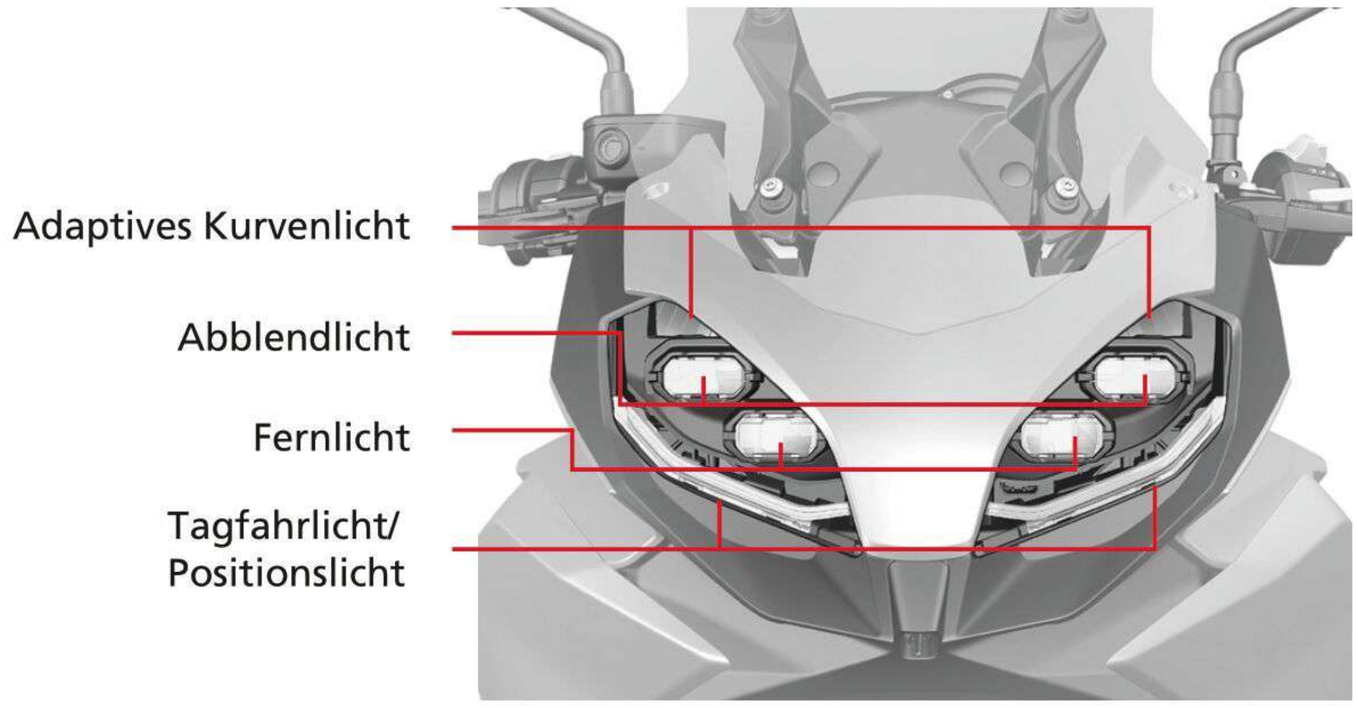
Im Rahmen unseres Dauertests fühlen wir in dieser Saison einer BMW F 900 XR auf den Zahn. Während die übrigen Zündschlüssel am Schlüsselbrett regelmäßig wechseln, um in der Garage Platz für die spannendsten Neuheiten zu schaffen, begleiten die Dauertestmaschinen die Redaktion für eine volle Saison. So kann der Ersteindruck sacken und das Testfazit mit der Zeit reifen. Häufig kommen versteckte Talente oder Macken erst auf langen Reisen und beim gedankenlosen, selbstverständlich gewordenen Alltagseinsatz ans Licht. Für so manche Schwäche findet sich zudem eine Zubehörlösung, die wir nach erfolgreichem Test ebenfalls vorstellen.



Die Bedienelemente für Tempomat, ESA-Fahrwerk und Menü versammeln sich an der linken Armatur.

Als A2-Version verfügbar

Die Sitzprobe auf unserem Neuzugang weckt Erinnerungen. Zum einen an die größere S 1000 XR, zum anderen an die Adventure-Schwester der F 900 XR, die F 850 GS, die nicht nur den verstellbaren Windschild spendete. Technisch bauen beide auf der gleichen Basis auf, auch wenn der 900er-Reihenzweizylindermotor über 42 Kubikzentimeter zusätzlichen Hubraum verfügt. Darüber hinaus tritt die F 900 XR mit ihrer knapp geschnittenen, kantigen Verkleidung bedeutend schicker auf als die funktionale GS. Das sportlich kurze Heck spricht eine junge Zielgruppe an, die sich darüber freuen dürfte, dass BMW auch eine A2-Version der 900er im Angebot hat.





Ein Tagfahrlicht ist Teil des LED-Scheinwerfers mit adaptivem Kurvenlicht.

Im Zusammenspiel mit den schwarzen und aluminiumfarbenen Elementen wirkt die F 900 XR in der Farbe „Lightwhite Uni“ besonders technophil und modern. Großen Anteil an der gefälligen Optik haben dabei die silbernen Felgen, die bei den Farbvarianten Racing Red und Galvanic Gold metallic in Schwarz gehalten sind. Einen sportlichen Akzent setzt das rote XR-Logo, das auf der weißen XR angenehm dezent ausfällt, während die Rote und die Goldene es zum Designelement aufplustern. Ein strahlend weißes Tagfahrlicht setzt der edlen Optik schließlich die Krone auf. Es ist Teil des neuen LED-Scheinwerfers mit adaptivem Kurvenlicht, das BMW damit erstmals auch in der Mittelklasse anbietet. Ab einer Schräglage von sieben Grad schaltet es sich zu.

Die Marketingabteilung des Herstellers sieht in der F 900 XR die perfekte Verbindung von Sport- und Langstreckenqualitäten. Ihre aufrecht entspannte Sitzposition soll selbst auf mehrtägigen Touren anhaltenden Spaß am Kurvenräubern ermöglichen, während die Verkleidung zumindest grundlegend schützt, wenn das Wetter einen Strich durch die Rechnung machen sollte. Auf ersten Tagestouren wird die BMW diesem Anspruch gerecht. Während sich

Fahrerausstattung:
Helm: Schuberth C4 Pro
Jacke: Vanucci VAJ-m 1
Hose: Vanucci Tour Fun II
Handschuhe: Vanucci Touring IV
Stiefel: Vanucci VTB 23

Aufrechter Oberkörper und sportlicher Kniewinkel deuten auf den Spagat der F 900 XR hin.

der Fahrer bei abgesenktem Windschild beinahe auf einem Naked Bike wähnt, schützt es auf hoher Position erstaunlich effektiv vor dem Fahrtwind.
Die entspannte Sitzposition, der wohlerzogene Antrieb und das leichte Handling sorgen dabei auf Anhieb für einen routinierten Umgang mit der unbekannten Maschine – ja, mit dieser XR würde ich sofort meine nächste Urlaubsreise antreten. Wann geht's los?

Nachgerechnet – die Preise der Ausstattungspakete

Unsere schicke Testmaschine ist nicht zum Basispreis von 11.400,-- Euro zu haben, sondern beinahe vollausgestattet. Das Comfort-Paket (670,01 Euro) enthält den Hauptständer, das Keyless-Ride-System und das elektronische Fahrwerk Dynamic ESA. Im Touren-Paket (410,-- Euro) sind der Tempomat und die Vorbereitung für den BMW-Navigator VI enthalten – das Navi selbst kostet nochmals 840,-- Euro.



Der höhenverstellbare Windschild der F 900 XR erinnert an die F 850 GS. Serienmäßig erweitert eine Connectivity-Funktion das BMW-Display.

Den Schaltassistenten Pro und den LED-Scheinwerfer mit seinem markanten Tagfahrlicht sowie dem adaptiven Kurvenlicht enthält das Dynamic-Paket (620,-- Euro). Fast ein Schnäppchen ist im Vergleich das Aktiv-Paket. Für 570,-- Euro fügt es der Ausstattung die Fahrmodi Pro, ABS Pro, DTC, Heizgriffe und Kofferhalter hinzu. Die braucht man, um den abgebildeten Satz lackierter Tourenkoffer einhängen zu können – Kostenpunkt 791,-- Euro. Den intelligenten Notruf mit SOS-Knopf am Lenker möchte man nicht mehr missen, sobald man das System einmal in Aktion erlebt hat. 265,-- Euro kostet das entsprechende Kreuzchen beim Vertragshändler. Derart ausgestattet summiert sich der Listenpreis des Testfahrzeugs auf 15.566,01 Euro.

Ganz ohne einen Cent Aufpreis ist die BMW F 900 XR bereits ab Werk mit der Connectivity-Option ausgestattet. Sie ermöglicht das Management von Anrufen und Musikwiedergabe über das Kombiinstrument und den Multicontroller der linken Lenkerarmatur. Zudem stellt sie die Pfeilnavigation der zugehörigen Smartphone-App auf dem TFT-Display dar, die seit Kurzem dem BMW Navigator IV Konkurrenz macht. Ob wir diese kostenlose Funktion vielleicht sogar häufiger nutzen als das klassische Navi, wird unser Dauertest zeigen. Einen Haken hat die Smartphone-Lösung allerdings von Beginn an: Eine USB-Buchse für die Stromversorgung des Mobilgeräts fehlt im Cockpit der F 900 XR. Die 12-Volt-Bordsteckdose sitzt bei ihr oberhalb der linken Fußraste im spritzwassergefährdeten Bereich, wo sie eher der Batteriewartung im Stand dienen dürfte, als der Aufnahme eines Ladeadapters.

Zwischenfazit

Abgesehen von Kleinigkeiten heimst die BMW F 900 XR bei ihrer Ankunft im Fuhrpark viel Lob ein. Die Verarbeitungsqualität liegt auf Topniveau. Oberklasse-Technik wie ein semiaktives Fahrwerk und das neue, adaptive Kurvenlicht sind zu fairen Konditionen zu haben. Auch wenn die vielen Helferlein den Preis in die Höhe treiben, ist unsere beinahe vollausgestattete F 900 XR knapp 1.400,-- Euro günstiger als das Basismodell der BMW S 1000 XR. Die beginnt erst bei 16.950,-- Euro – ohne Koffer, ohne Navi und ohne Extrawürste in der Ausstattungsliste.

BMW	F 900 XR
Motor	Zweizylinder, wassergekühlt, 4 Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	86 x 77 mm
Hubraum	895 ccm
Nennleistung	105 PS (77 KW) bei 8.500 U/min
max. Drehmoment	92 Nm bei 6.500 U/min
Verdichtung	13,1:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion bei 1.000 km, danach alle 10.000 km
Kraftübertragung	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad (Anti-Hopping)
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Endlos O-Ring-Kette mit Ruckdämpfung in der Hinterradnabe
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahlbrückenrahmen in Schalenbauweise
Federelemente vorn	43 mm Upside-Down-Teleskopgabel
Federelemente hinten	Aluminium-Zweiarmschwinge, direkt angelenktes Zentralfederbein
Federweg v/h	170 mm / 172 mm
Radstand	1.521 mm
Nachlauf	105,2 mm
Lenkkopfwinkel	29,5°
Räder	Aluminium-Gussränder
Reifen vorn	120/70 ZR 17
Reifen hinten	180/55 ZR 17
Bremse vorn	320 mm Doppelscheibenbremse, Vierkolben-Festsattel
Bremse hinten	265 mm Einscheibenbremse, Einkolben-Schwimmsattel
Assistenzsysteme	ABS, Fahrmodi
Maße/Gewichte	
Länge	2.160 mm
Breite (über Spiegel)	860 mm
Höhe (über Spiegel)	1.320 – 1.420 mm
Sitzhöhe	825 mm
Gewicht fahrfertig	219 kg
zul. Gesamtgewicht	438 kg
Zuladung	219 kg
Tankinhalt	15,5 Liter
Standgeräusch	92 dB(A)
Fahrgeräusch	77 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 11.400,-- Euro (ab Werk)**



Für 200 Euro extra ist die F 900 XR auch in Gold oder Rot zu haben.

KISKA.COM Foto: R. Schedl

READY TO RACE

DIE ABENTEUERLICHSTEN STRASSEN SIND OFFROAD

Ziele auf den Horizont und wähle den abenteuerlichsten Weg um dorthin zu gelangen. Mit überarbeiteter Ergonomie, aktualisierter Elektronik und weiteren innovativen Upgrades, die das Fahrverhalten verbessern, verteidigt die neue KTM 1290 SUPER ADVENTURE R ihren Status als ultimatives Kraftpaket für jedes Gelände.

ERFAHRE MEHR AUF KTM.COM

Gezeigte Fahrszenen bitte nicht nachahmen, Schutzbekleidung tragen und die anwendbaren Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beachten!
Die abgebildeten Fahrzeuge können in einzelnen Details vom Serienmodell abweichen und zeigen teilweise Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

KTM

MOTOREX Oil of Switzerland

Events 2021/22

Text: Thomas Krysch an; Foto: Harley-Davidson



Trotz sinkender Corona-Zahlen verhindern behördliche Einschränkungen auch im Sommer 2021 die Durchführung von Großveranstaltungen. Während die BMW Days 2021 bereits vor Saisonbeginn abgeblasen wurden, hielten andere Veranstalter an ihren Plänen fest. Wie nun bekannt wurde, müssen die Kawasaki Days am Technik Museum Speyer und die Hamburg Harley Days leider ebenfalls auf das Jahr 2022 verschoben werden. „Die berechtigten behördlichen Einschränkungen aufgrund der Pandemie sind für Veranstaltungen dieser Art leider nach wie vor groß. Wir hätten keinesfalls einen Event durchführen können, wie ihn unsere Gäste erwarten und verdienen. Und letztlich hat die Gesundheit aller Besucher und Mitarbeiter natürlich immer oberste Priorität“, heißt es von Harley-Davidson. Kawasaki bedauert die Entscheidung ebenfalls: „Trotz aller Fortschritte bei der Impfkampagne wird aus unserer Sicht ein unbeschwerter Event im August noch nicht möglich sein. Uns geht es dabei vor allem um die Gesundheit unserer Gäste, Partner und Mitarbeiter. Daher haben wir uns schweren Herzens entschieden, in diesem Jahr noch einmal auf die Kawasaki Days zu verzichten. Wir freuen uns jetzt umso mehr auf die große Party im kommenden Jahr!“ Nicht nur bei Kawasaki steht der Termin mit dem 21. und 22. Mai 2022 bereits fest. Harley-Davidson nennt den 24. bis 26. Juni für die Hamburg Harley Days 2022. Bei BMW steht der Juli 2022 für einen neuen Anlauf im Raum. Während die nächste Runde des Glemseck 101 ebenfalls auf den September 2022 verschoben werden muss, hat Harley-Davidson die European Bike Week am Faaker See bisher nicht abgesagt.

Aktuelle Termine 2021/22

	Wann?	Wo?	Weitere Informationen
Sturgis Motorcycle Rally	06.08 – 15.08.2021	Main Street, SD 57785 Sturgis, USA	www.rallysturgis.com
Harley-Davidson European Bike Week 2021	07.09 – 12.09.2021	Faaker See, A-9583 Faak am See	www.bikeweek.at
Concorso d’Eleganza Villa d’Este	01.10 – 03.10.2021	Villa d’Este, Via Regina 40 I-22012 Cernobbio	www.concorsodeleganzavilladeste.com
EICMA Milano	25.11. – 28.11.2021	Rho Fieramilano, SS. 33 del Sempione 28, I-20017 Rho	www.eicma.it
moto-austria	11.02. – 13.02.2022	Messe Wels, Messeplatz 1, A-4600 Wels	www.moto-austria.at
Motorräder Dortmund	03.03. – 06.03.2022	Messe Dortmund, Rheinlanddamm 200, 44139 Dortmund	www.zweiradmessen.de
Kawasaki Days	21.05. – 22.05.2022	Technik Museum Speyer, Am Technik Museum 1, 67346 Speyer	www.speyer.technik-museum.de
Hamburg Harley Days	24.06. – 26.06.2022	Hamburger Großmarkt, Auf der Brandshofer Schleuse 4, 20097 Hamburg	www.hamburgharleydays.de

MOTORRAD-DEMO IM SAUERLAND GENEHMIGT



Alle Infos zur Motorrad-Demo

Wo: Hagebaumarkt Arens u. Hilgert Neuenrade
Wann: Sonntag, den 1. August 2021, 11.00 Uhr
Infos: www.motorradfreunde-sauerland.de

Am 01.08.2021 findet, wie auch schon im Vorjahr, eine Motorrad-Demo unter dem Motto „Leis ist kein Scheiß“ im Märkischen Kreis statt. Sinn und Zweck dieser Aktion ist, zu demonstrieren, dass Motorradfahrer gesittet und ohne viel Krach ihrem Hobby nachgehen können. Im Vorjahr nahmen an der Ausfahrt rund 1.000 Motorräder teil. Ausrichter sind die Motorradfreunde Sauerland. Die Einhaltung der Corona-Vorschriften ist obligatorisch. Die Datenerfassung erfolgt per Luca App und ausliegenden Listen. Eine Anmeldung wird jedoch nicht nötig sein. Die Ausfahrt ist rund 40 Kilometer lang und wird von der Polizei unterstützt. Rund zwei Stunden lang wird für freie Durchfahrt gesorgt.

Sozialverträglich Motorradfahren als Protest gegen Verbote

Die Aktion richtet sich gegen Fahrverbote und Streckensperrungen. Um zu zeigen, dass die große Masse sich vernünftig verhält und Beschneidungen wegen Einzelner nicht hinzunehmen sind, wird es eine Plakataktion geben. Jeder kann sich der Demonstration anschließen. Auch Helfer werden noch gesucht.

Text: Alexander Klose; Foto: Adobe Stock



YAMAHA R7



Text: Thomas Kryschan; Fotos: Yamaha

Yamaha platziert die neue R7 zwischen den Supersportlern R1 und R3. Ihr Motor ist aus der MT-07 bekannt. Fahrwerk und Bremsen sind hingegen neu.

YAMAHA R7 – EIN NAME, DER VERPFLICHTET

Bis heute ist die Yamaha YZF-R7 unvergessen. Lediglich 500 Exemplare dieser Factory-Rennmaschine wurden im Jahr 1999 gebaut, um die Zulassung für die World Superbike Championship und das 8-Stunden-Rennen von Suzuka zu erhalten. Sie gilt als eines der begehrtesten japanischen Motorräder, die je gebaut wurden. Mit dem Namen R7 zollt das neueste Modell von Yamaha dem originalen Superbike YZF-R7 Respekt.
Die technische Basis der neuen R7 ist der vielgelobte CP2-Motor der MT-07 und Ténéré 700. Den neuen vollverkleideten Mittelklassesportler stattet Yamaha zudem mit radial montierten Vorderradbremsen, einer Upside-Down-Gabel und einer Anti-Hopping-Kupplung aus. Die neue R7 soll nicht nur leicht, kompakt und agil sein, sie verspricht in erster Linie großen Fahrspaß, sowohl auf der Rennstrecke als auch im Alltag. Durch die Kurbelwelle mit 270-Grad-Hubzapfenversatz bietet der flüssigkeitsgekühlte Zweizylinder ein hohes Drehmoment mit linearem Verlauf über ein breites Drehzahlband. Die maximale Leistung von 73,4 PS (54 kW) liegt bei 8.750 U/min an. Das maximale Drehmoment von 67 Nm bereits bei 6.500 U/min. In der R7 erhält der Motor eine neue ECU-Abstimmung, optimierte Lufteinlasskanäle, ein verbessertes Auspuffdesign und eine optimierte Kraftstoffeinspritzung. Für sportlichen Charakter und verbesserte Beschleunigung ist er zudem kürzer übersetzt.

QUICKSHIFTER OPTIONAL

Optional kann die neue R7 mit einem Quickshifter ausgestattet werden. Das einfache, aber effektive System (QSS) erkennt durch einen Schalter das Hochschalten. Die ECU unterbricht daraufhin für ein paar Millisekunden die Kraftübertragung, um schnelleres und reibungsloseres Hochschalten und somit eine bessere Beschleunigung zu ermöglichen. Der Rahmen der Yamaha R7 fällt schlank und kompakt aus, um ein agiles Handling und schnelle Richtungswechsel zuzulassen. Der Einsatz von Rohren mit unterschiedlicher Steifigkeit soll zudem die Balance der Maschine verbessern.
Das neue Fahrwerk spielte bei der Entwicklung der R7 eine wichtige Rolle, um dem Fahrer viel Gefühl für das Vorderrad zu vermitteln. Dazu kommt eine neue 41-mm-KYB-Gabel zum Einsatz. Sie ist in Vorspannung, Druck- und Zugstufendämpfung vollständig einstellbar. Da die Druckstufe im linken Holm sitzt und die Zugstufe im rechten, können Anpassungen schnell und einfach vorgenommen werden. Der Lenkkopfwinkel fällt mit 23,7 Grad vergleichsweise steil aus. Der Nachlauf von 90 Millimetern und der Radstand von 1.395 Millimetern sind kurz. Die Gewichtsverteilung ist mit 51 Prozent auf dem Vorder- und 49 Prozent auf dem Hinterrad beinahe ideal. Am horizontal montierten Zentralfederbein sind Federvorspannung und Zugstufendämpfung einstellbar. Ihren Platz im Stammbaum der R-Serie erkämpft sich die R7 nicht zuletzt mit ihrer Vorderradbremse mit radial montierten Vierkolben-Bremssätteln und einem radialen Brembo-Hauptzylinder. Mit einem Nassgewicht von 188 kg und kompakten Abmaßen verspricht die Maschine ein spielerisches Handling. Um hohe Topspeed-Werte zu erreichen, legt Yamaha Wert auf eine möglichst kleine Stirnfläche der Verkleidung. Der CP2-Motor entpuppt sich hierbei als perfekte Basis, ist er doch einer der schmalsten in der 700-ccm-Klasse.
Durch ihren minimalistischen Rohrrahmen ist die neue R7 sogar noch schmaler als die R3 und die R125. Mit ihren aggressiven Leuchten in den augengleichen Doppelscheinwerfern und dem M-förmigen Luftansaugkanal im Stil der YZR-M1 macht die R7 optisch auf dicke Hose.



Mit der legendären YZF-R7 hat die neue Yamaha R7 nur den Namen gemein.



Verglichen mit den kleineren Schwestern R3 und R125 ist die Stirnfläche der R7-Verkleidung schlanker.

Die symmetrischen Doppelscheinwerfer dienen dabei lediglich als Positionsleuchten, während sich in der Öffnung des Luftansaugsystems der eigentliche Scheinwerfer versteckt. Der Soziussitz kann zudem durch eine optionale Abdeckung ersetzt werden.
Neu entwickelte, leichte LCD-Instrumente mit hellen Ziffern auf dunklem Grund kennzeichnen das Supersport-Cockpit der Yamaha R7. Eine Ganganzeige, ein Schaltblitz und eine QSS-Anzeige (optional) sind ebenfalls mit an Bord.
Schon die Tracer- und MT-Modelle konnten mit ihren federleichten Felgen begeistern. Auch die R7 ist mit leichten 10-Speichen-Leichtmetallrädern ausgestattet. Die Reifen haben die Standarddimensionen 120/70ZR17 vorn und 180/55ZR17 hinten.

VERFÜGBARKEIT UND PREIS DER YAMAHA R7

Die neue R7 ist in zwei Farbvarianten verfügbar. Als Icon Blue sind die oberen und unteren Verkleidungsflächen und Räder blau lackiert, während die Seiten der Verkleidung in dunklerem Mattblau gehalten sind. Motor, Rahmenverkleidung und Schwinge haben



Yamaha	R7
Motor	Zweizylindermotor, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Hubraum	689 ccm
Nennleistung	73 PS (54 KW) bei 8.750 U/min
max. Drehmoment	67 Nm bei 7.750 U/min
Abgasnorm	Euro 5
Kraftübertragung	
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Brückenrohrrahmen
Federelemente vorn	Upside-Down-Gabel
Federelemente hinten	Schwinge, über Hebelsystem angelenktes Federbein
Federweg v/h	130 mm / 130 mm
Radstand	1.395 mm
Nachlauf	90 mm
Lenkkopfwinkel	23°
Reifen vorn	120/70ZR17M/C (58W)
Reifen hinten	180/55ZR17M/C (73W)
Bremse vorn	hydraulische 298-mm-Doppelscheibenbremse
Bremse hinten	hydraulische 245-mm-Scheibenbremse
Assistenzsysteme	ABS
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	835 mm
Gewicht fahrfertig	188 kg
Tankinhalt	13 Liter
Fahrzeugpreis	n. b.

ein Crystal-Graphite-Finish. In der Farboption Yamaha Black ist die R7 mit minimalen Grafiken und Akzenten erhältlich. Im glänzend schwarzen Finish sind Motor und Rahmen in Crystal Graphite gehalten. Die Auslieferung an europäische Yamaha-Partner beginnt ab Oktober 2021. Die unverbindliche Preisempfehlung wird laut Yamaha in Kürze bekanntgegeben.





Geräuschmessung in realen Fahrzuständen: Überarbeitete Typzulassung für Motorräder

Texte: Thomas Kryschan; Foto: IVM, BMVI, Ducati, Triumph

Um die Motorradlärmdebatte zu entschärfen, streben die Hersteller bei der Geräuschmessung im Zuge der Typprüfung für Motorräder an, einen größeren Bereich der realen Betriebszustände abzudecken. Das Verfahren nennt sich RD-ASEP (Real Driving Additional Sound Emission Provision). Die UN hat dem Vorschlag bereits zugestimmt. RD-ASEP wandelt sich damit von einer Selbstverpflichtung der Motorradindustrie zu einer verbindlichen Testreihe im Rahmen der Typzulassung.



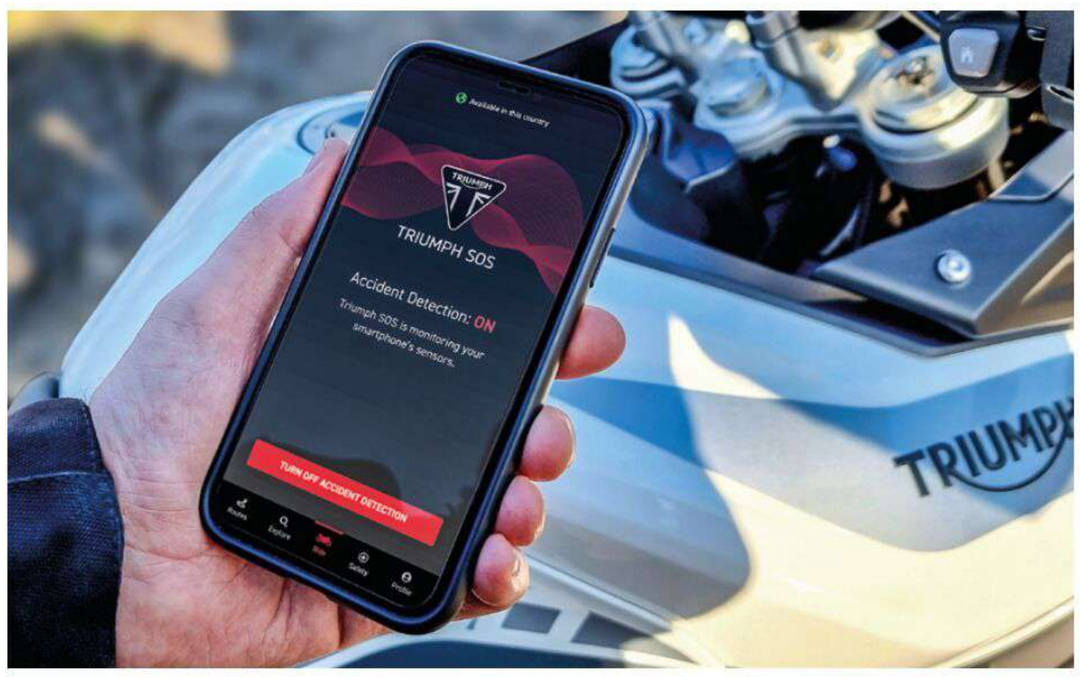
Real Driving Additional Sound Emission Provision

Das bisherige Prüffenster wird von 20 bis 80 km/h auf 10 bis 100 km/h ausgeweitet, um alle zulässigen Landstraßen- und Innerortsgeschwindigkeiten abzudecken. Außerdem müssen alle Gänge vom 1. bis zum 6. Gang geprüft werden und das bei jeder Beschleunigung bis hin zu 80 Prozent der zulässigen Nenndrehzahl des Motors. Die Emissionen müssen dabei unter der vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Grenzwertkurve bleiben.

Standgeräusch hat keinen Bezug zum Fahrgeräusch

Die Messung des Standgeräuschs bleibt hingegen wie sie ist, da sie ohnehin nie als Grenzwert vorgesehen war. Die Messung mit alltagstauglichen Mitteln wurde entwickelt, um Fahrzeuge auf die Einhaltung der Zulassungsbestimmungen überprüfen zu können. Unter festgelegten Rahmenbedingungen bei einer bestimmten Drehzahl kann eine erhebliche Abweichung vom in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Wert auf eine Manipulation oder einen Defekt hindeuten. Da es keinen Bezug zum Fahrgeräusch hat, sondern lediglich als Vergleichsgröße in Bezug auf den Neuzustand dient, hat jeder Fahrzeugtyp einen eigenen Wert eingetragen. Allein deshalb fehlt einer Zweckentfremdung des Standgeräuschpegels als Grenzwert für Streckensperrungen jede rechtliche Grundlage.

Triumph SOS-App erkennt Unfälle und alarmiert Rettungsdienste



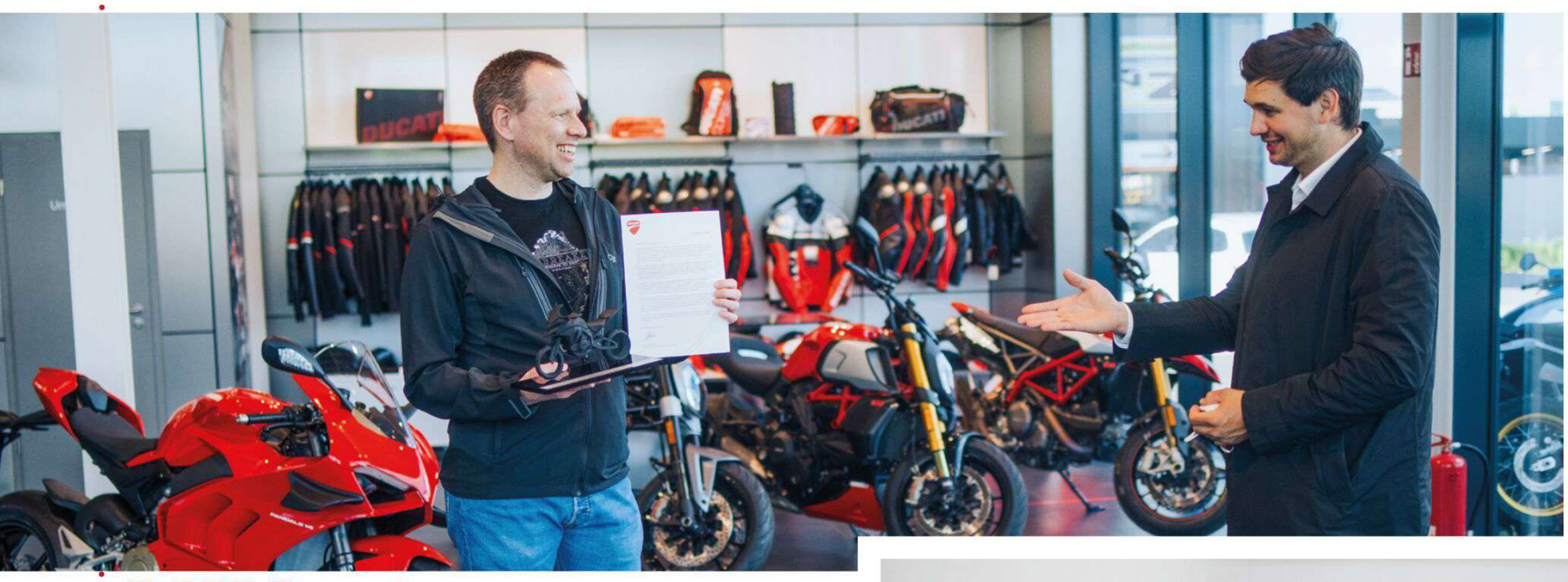
Die Triumph SOS-App ist ein markenunabhängiges Notfallwarnsystem. Der Service kann in den App-Stores für iOS und Android heruntergeladen werden.

Die Triumph SOS-App fürs Smartphone erkennt Unfälle

Weil nach einem Unfall jede Sekunde zählt, stellt Triumph mit der neuen SOS-App ein System vor, das Unfälle erkennt und bei Bedarf schnellstmöglich Hilfe alarmiert. Eine speziell auf Motorradfahrer zugeschnittene Anwendung überwacht die Sensoren des Smartphones und ergänzt damit die bestehende Sicherheitsausrüstung. Unabhängig von der Marke der Maschine kann die App von allen Motorradfahrern genutzt werden. Triumph-Fahrer profitieren darüber hinaus von einer kostenlosen, dreimonatigen Testphase.

Lebensrettende Daten gehen direkt an die Rettungsdienste

Das Notfallsystem nutzt die Google-Cloud, um die lebensrettenden Daten an die Rettungsdienste zu übermitteln, sobald ein Unfall erkannt und bestätigt wird. Das Smartphone sendet unter anderem die GPS-Position, die Fahrtrichtung, Motorraddetails und medizinische Informationen. Dadurch können Rettungskräfte den Unfallort schnell erreichen und Hilfe leisten. Eine Auto-Pause-Technologie verhindert dabei ein versehentliches Auslösen, damit der Fahrer ungestört seine Tour genießen kann. Geschwindigkeits- oder Telematikdaten des Motorrads zeichnet die App nicht auf und kann diese auch nicht an die Rettungsdienste übermitteln. Das System schützt Motorradfahrer in Europa und weiteren Ländern wie Großbritannien, der Republik Irland, Nordamerika, Australien und Neuseeland. Die Abonnementgebühr beträgt im deutschsprachigen Raum 4,99 Euro pro Monat. Der Service verlängert sich jeweils automatisch um einen weiteren Monat, kann aber monatlich ohne weitere Gebühren gekündigt werden, beispielsweise in den Wintermonaten. Die neue Triumph SOS-App kann ab sofort in den App-Stores für iOS und Android heruntergeladen werden.



5.000 Ducati Multistrada V4 verkauft

Obwohl gerade einmal sechs Monate seit der Markteinführung der neuen Multistrada V4 vergangen sind, meldet Ducati bereits 5.000 verkaufte Fahrzeuge. Die fünftausendste Ducati Multistrada V4 ist eine V4 S Sport in Vollausstattung. Ihr stolzer Besitzer Karl-Heinz Lebensieg nahm sie gemeinsam mit einem persönlichen Brief, der die Seriennummer der Maschine bestätigt, bei Ducati Ingolstadt in Empfang.





Honda CB500X

Text: Ralf Bielefeldt; Fotos: Bernd Ahrens

FUN HOCH X

Mit 48 PS beginnt das zweite Leben junger Motorradfahrer: Mehr Leistung hatten sie noch nie. Das macht den Aufstieg in die A2-Klasse für 18-Jährige zu einem echten Abenteuer. Perfekter Begleiter dafür: ein Adventure-Bike wie die Honda CB500X.

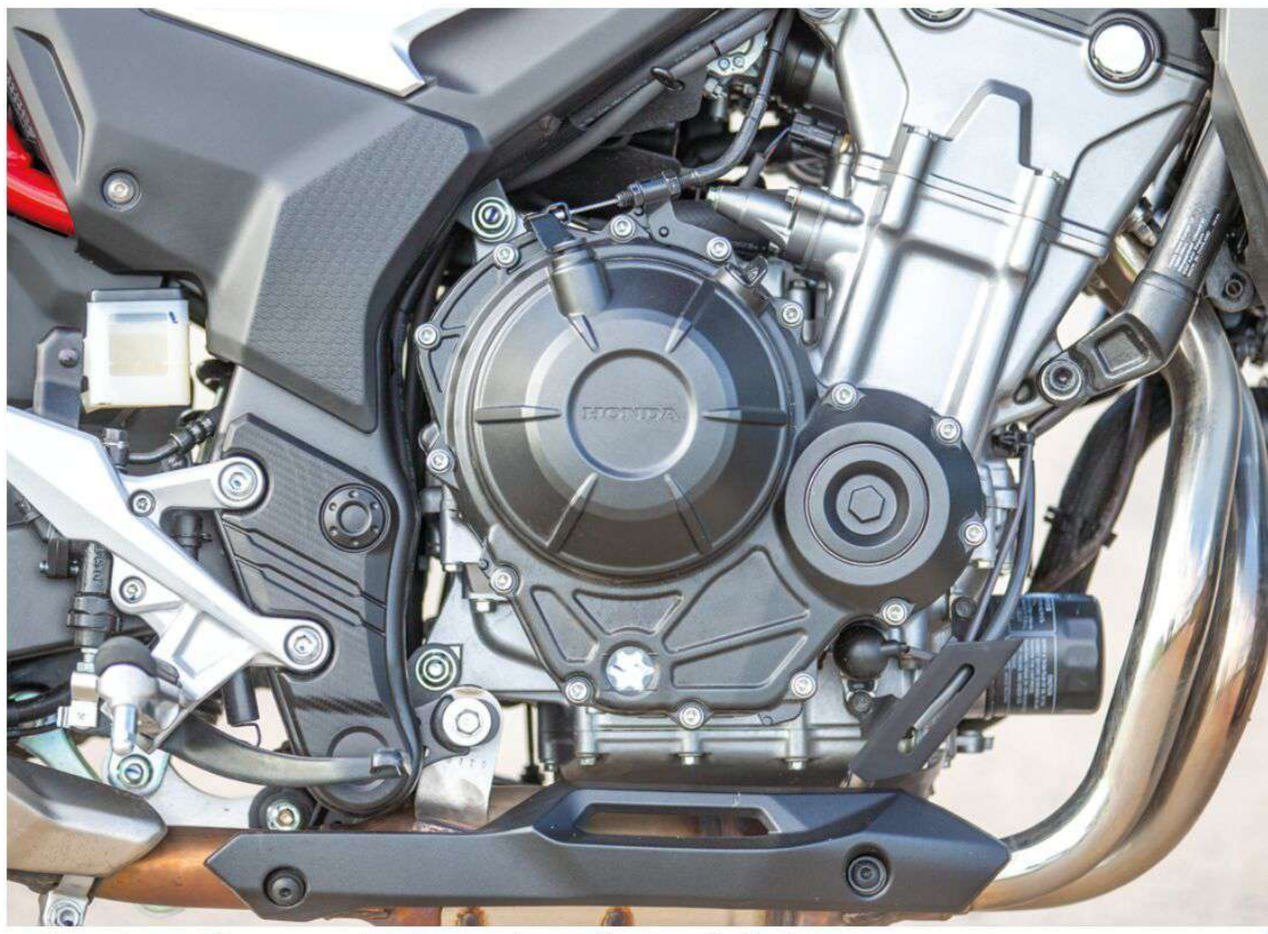
Tills Motorradwelt bestand bislang aus 15 PS. Zwei Jahre lang war seine Yamaha MT-125 für ihn das Maß der Dinge. Laut Tacho 130 km/h Spitze („bergab mit Rückenwind und Heimweh"), stets zuverlässig, optisch eine „Große", aber eben nur optisch. Till ist früh nach mehr, zumal Mutters KTM 390 Duke in der Garage lockt. Pünktlich zur Volljährigkeit hat er also seine A2-Lizenz in der Tasche. Und steigt für Motorrad & Reisen auf die Honda CB500X. Arbeitstitel intern: Till auf großer Fahrt. Und das in jeder Hinsicht.

Aufstieg in eine neue Antriebsklasse

„48 PS sind schon eine Ansage", gesteht er. „Mutters Duke ist auf 42 PS gedrosselt, die BMW G 310 R der Fahrschule hat 34 PS." So viel Leistung wie auf der hochbeinigen CB500X hatte er also noch nicht unterm Hintern. Hondas Einsteiger-Adventure-Bike wurde mit der Umstellung auf Euro 5 minimal nachgeschärft. Das maximale Drehmoment von 43 Nm liegt jetzt bereits bei 6.500 statt 7.000 U/min an. Der flüssigkeitsgekühlte DOHC-Parallel-Twin dreht munter bis 8.600 Touren. Das reicht locker, um die CB500X geschmeidig in die Kurven zu schmeißen und jederzeit Herr der (Straßen-)Lage zu sein.

Leichtgewicht trotz 60 kg mehr

197 Kilogramm bringt die schmale Honda vollgetankt auf die Waage. Das ist nix im Vergleich zu klassischen großen Reise-Enduros, aber eine Welt im Vergleich zu Tills MT-125: Die wiegt fahrbereit gerade einmal 138 kg. Macht gut 60 Kilo mehr bei 20 Millimeter mehr Sitzhöhe (830 mm). Aber: „Passt prima, auch mit meinen nur einssiebzig. Schön ausbalanciert", urteilt Till mit den Füßen am Boden. Die schmale Sitzbank



Blitzsauber: Leistung und Gehäuse des Reihenzweizylinders

und die schlanken Flanken der CB500X vermitteln bereits bei der ersten Sitzprobe Vertrauen. Dazu der breite Lenker. Till strahlt: „Gutes Gefühl".

Pures Fahren mit deutlich mehr Bums

Die Bedienung wirft keine Fragen auf: Blinker, Licht, Hupe auf der linken Seite, Notausschalter und Warnblinker auf der rechten – fertig. „Alles da, wo es hingehört", sagt Till. Gut, ein USB-Stecker ab Werk wäre schön gewesen für die digitale Jugend, aber nun, „geht ja auch so". Ein zusätzlicher Rohrbogen am Windschildhalter platziert Smartphone oder Navi bei Bedarf optimal im Sichtfeld.

Allrounder Rot steht ihr gut: Honda CB500X im klassischen Adventure-Bike-Look



Reisetauglich aufrechte Sitzposition, komfortable Sitzbank, breiter Lenker

Das LCD-Cockpit ist zwar optisch nicht der letzte Schrei, gibt aber zuverlässig Auskunft und verfügt sogar über eine Hochschaltanzeige. Die 41-mm-Teleskopgabel, auf der es thront, ist einstellbar. Gleiches gilt für das hintere ProLink-Mono-Federbein.



Schlicht, aber effektiv: Negativ-LCD-Display

Die Federwege betragen 150 mm vorn und 135 mm hinten. Genug, um auf Schotter souverän zu bestehen. 180 mm Bodenfreiheit lassen das ein oder andere Späßchen abseits befestigter Straßen zu. Vorn muss eine Zweikolben-Bremszange reichen. Mit 310 mm ist die Bremsscheibe aber ausreichend dimensioniert. Hinten greift eine Einkolben-Bremszange nach einer 240-mm-Scheibe. Auf jeglichen elektronischen Schischi mit Ausnahme des serienmäßigen Zweikanal-ABS verzichtet die CB500X. Keine Fahrmodi, keine mehrstufige Traktionskontrolle. Till sieht es entspannt: „Braucht man ja auch nicht mit 48 PS, oder?“ Pures Fahren steht auf dem Programm. Wie bei seiner kleinen Yamaha. Aber mit deutlich mehr Bums.

Windschild nur mit Werkzeug verstellbar

„Die geht echt super“, grinst Aufsteiger Till nach der ersten Session. „Die aufrechte Sitzposition ist der Hit, auch auf der Autobahn.“ Knapp 170 Spitze zeigte der Tacho mit geradem Rücken. „Ich hätte nicht gedacht, dass der Windschild so guten Schutz bietet.“ Einziger Kritikpunkt daran: Zum Verstellen braucht man Werkzeug. Vier Inbusschrauben wollen außen gelöst werden, um die Scheibe abzunehmen. Erst dann kommt man an die vier Inbusschrauben heran, die den Unterschied machen zwischen der Stellung „Windschild hoch“ oder „Windschild tief“. Größere Fahrer müssen sich relativ kleinmachen, wollen sie unterm Fahrtwind abtauchen. Till mit seinen 1,70 Metern fällt das deutlich leichter.



Könnte größer sein: Windschild mit zwei Positionen

Pro
+ drehfreudiger Motor
+ agiles Handling
+ bequeme Sitzposition
+ geringer Verbrauch

Contra
– 12 V nur optional
– kein USB-Anschluss ab Werk
– Windschild nur mit Werkzeug verstellbar

6-Gang-Getriebe ideal für Schaltfaule

Schaltung und Kupplung überzeugen ihn voll: „Die Gänge rasten schön leicht ein und das Ziehen der Kupplung geht super einfach.“ Daumen hoch auch für den Motor: „Zwischen 100 und 150 km/h hängt das Bike sehr gut am Gas, finde ich, auch ohne ständiges Schalten.“ Die knackige Abstufung des Sechsganggetriebes und das relativ breite Drehzahlband verleihen dem Honda-Twin fast etwas Automatikhaftes. Das wirkt sich auch positiv auf den Verbrauch aus. Laut WMTC-Messverfahren bescheidet sich die kleine Honda mit 3,6 l/100 km. Bei reiner Landstraßenfahrt bleibt sie sogar darunter. Bei konstanter Vollgasfahrt auf der BAB werden es laut Bordcomputer 5,1l/100 km. Alles im Rahmen.



Stylisch: roter Hilfsrahmen bei allen drei Lackierungen

189 kg maximale Zuladung

Tankstopps werden dank des großen 17,5-Liter-Tanks in der Regel nur alle 400 Kilometer fällig. Auch mit Gepäck. Davon gibt es reichlich für die CB500X: Honda hat Tank- und Heckpacktaschen im Programm, dazu Seitentaschen samt Halterungen. Ausrüster und Fachhandel bieten ebenfalls jede Menge Auswahl, um die maximale Zuladung von 189 Kilo sinnvoll auszuschöpfen. Optionen wie Hauptständer, seitliche Windabweiser, Handschutzbügel, Heizgriffe, Topcase (35 Liter), Sturzbügel, 12-V-Steckdose und getönter Windschild runden das Reisezubehörprogramm ab.

Der „Bullaugen“-Look des Motors greift Hondas Motorendesign aus den 60ern wieder auf. Die neuen Grafiken, die Honda mit dem Modelljahr 2021 auf Tank und Verkleidung eingeführt hat, betonen den jugendlichen Charme der CB500X. Drei Farben stehen aktuell zur Wahl: „Grand Prix Red“, „Matt Gunpowder Black Metallic“ und „Pearl Metalloid White“. Der Preis ist bei allen gleich: ab 6.754,-- Euro, macht 7.099,-- Euro inklusive Überführung. Tills Favorit ist passenderweise das Rot unseres Testbikes – das er nur schweren Herzens wieder hergibt.

Sein Fazit: „Coole Maschine. Ich hätte nicht gedacht, dass sie so leichtfüßig ist. Super Handling, toller Motor, großer Spaß. So habe ich mir das „Big-Bike-Feeling“ vorgestellt.“

Honda	CB500X
Motor	flüssigkeitsgekühlter Zweizylindermotor, 4 Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	67 x 66,8 mm
Hubraum	471 ccm
Nennleistung	48 PS (35 KW) bei 8.600 U/min
max. Drehmoment	43 Nm bei 6.500 U/min
Verdichtung	10,7:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion nach 1.000 km, danach jährlich oder alle 12.000 km
Kraftübertragung	
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahlrohrrahmen
Federelemente vorn	41-mm-Telegabel, Federvorspannung einstellbar
Federelemente hinten	Kastenschwinge mit Pro-Link-Aufhängung, Federvorspannung 5-fach einstellbar
Federweg v/h	150 mm / 135 mm
Radstand	1.445 mm
Nachlauf	108 mm
Lenkkopfwinkel	27,5°
Räder	Gussfelgen
Reifen vorn	110/80-19
Reifen hinten	160/60-17
Bremse vorn	310-mm-Einscheibenbremse mit Doppelkolben-Bremszange
Bremse hinten	240-mm-Einscheibenbremse mit Einkolben-Bremszange
Assistenzsysteme	ABS
Maße/Gewichte	
Länge	2.155 mm
Breite (über Spiegel)	825 mm
Höhe (über Spiegel)	1.410 mm
Sitzhöhe	834 mm
Gewicht fahrfertig	197 kg
zul. Gesamtgewicht	386 kg
Zuladung	189 kg
Tankinhalt	17,5 Liter
Standgeräusch	89 dB(A)
Fahrgeräusch	72 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 6.754 Euro,-- (ab Werk)**

SUZUKI GSX S1000

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Suzuki

Das Design der neuen Suzuki GSX-S1000 kombiniert gekonnt die Agilität eines Sportmotorrads mit der Aggressivität eines kraftstrotzenden Naked Bikes. Eine scharf konturierte, minimalistische Scheinwerfermaske mit übereinander angeordneten, sechseckigen LED-Scheinwerfern dominiert die Optik der Front. Die schmale Linie der vertikal angeordneten Leuchten steht dabei in Kontrast zum breiten 19-Liter-Tank mit ausladenden Seitenverkleidungen des Kühlers, deren Form an KTMs 1290 Super Duke erinnert. Die Seitenlinie wirkt muskulös und findet im kurzen Heck mit LED-Rücklicht einen minimalistischen Abschluss. Verglichen mit dem Vorgängermodell soll die Ergonomie sportlicher geworden sein. Mit schmalem Knieschluss und etwas breiterem konifizierten Lenker fällt die Sitzposition dennoch aufrecht aus.

Überarbeiteter Vierzylindermotor erfüllt Euro 5

Umfassend fällt auch die Überarbeitung des Reihenvierzylindermotors aus, dessen technische Basis der supersportlichen GSX-R1000 entstammt. Für den Einsatz in der GSX-S1000 ist er auf viel Kraft in unteren und mittleren Drehzahlen abgestimmt. Dazu verläuft die Drehmomentkurve flacher, deckt aber ein breiteres Drehzahlspektrum ab. Dieses Ziel erreicht Suzuki durch den Einsatz angepasster Profile für Ein- und Auslassnockenwellen. Sowohl Ventilhub als auch Ventilüberschneidung sind geringer als beim Supersportler GSX-R. Im Zusammenspiel mit einem überarbeiteten Layout des Luftfilterkastens und einer neuen Abgasanlage soll die GSX-S1000 auch akustisch begeistern.

Fahrmodi und elektronische Assistenzsysteme

In Sachen Elektronik schließt Suzuki zur Konkurrenz auf. Neben Ride-by-Wire und drei Fahrmodi bietet die GSX-S1000 eine fünfstufige Traktionskontrolle und einen bidirektionalen Quickshifter. Das Easy-Start-System automatisiert den Vorgang des Anlassens und das Suzuki Clutch-Assist-System (SCAS) reduziert die Bedienkräfte am Kupplungshebel. Es kombiniert die Funktion einer Anti-Hopping-Kupplung mit relativ weichen Kupplungsfedern. Da SCAS die Anpresskraft der Kupplung beim Beschleunigen erhöht, ist der Kraftschluss dennoch gewährleistet.

Stabiles Chassis mit einstellbarem Fahrwerk

Eine Stärke der GSX-S-Modelle ist seit jeher das handliche und stabile Fahrwerk. Auch bei der aktuellen



Suzuki	GSX-S1000
Motor	Vierzylinder, flüssigkeitsgekühlt, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum	999 ccm
Nennleistung	152 PS (112 kW) bei 11.000 U/min
max. Drehmoment	106 Nm bei 9.250 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	810 mm
Gewicht fahrfertig	214 kg
zul. Gesamtgewicht	186 kg
Tankinhalt	19 Liter
Standgeräusch	96 dB(A)
Fahrgeräusch	76 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 12.900,-- Euro (ab Werk)**

GSX-S1000 bestehen Rahmen und Schwinge aus leichtem Aluminium. An der Front kommt eine voll einstellbare 43-mm-Upside-Down-Gabel von KYB mit 120 Millimeter Federweg zum Einsatz. Das Zentralfederbein am Heck ist in Zugstufe und Federvorspannung einstellbar und bietet 130 Millimeter Federweg.

Alles beim Alten: Suzuki GSX-S1000 mit LCD-Cockpit

Trotz aller Neuerungen bleibt sich Suzuki beim Kombiinstrument treu. Auch die brandneue GSX-S1000 vertraut auf ein monochromes LCD-Display – in diesem Fall mit hellen Ziffern auf schwarzem Grund.

Farben, Preise und Verfügbarkeit

Neben der gezeigten Farbe namens Metallic Triton Blue ist die Suzuki GSX-S1000 in Glass Mat Mechanical Gray sowie Glass Sparkle Black erhältlich. Ihr Preis: 12.900,-- Euro zuzüglich Überführungskosten.



Vierkolben-Radialbremssättel und 310-mm-Bremsscheiben verzögern die GSX-S1000.



Die SCAS-Kupplung mit Anti-Hopping-Funktion verspricht reduzierte Bedienkräfte am Hebel.



Zwei sechseckige LED-Scheinwerfer sind übereinander angeordnet.



Honda RC30 Forever

Text: Alexander Klose; Fotos: Honda



Das Projekt „RC30 Forever“ kommt nach Europa, nachdem es 2020 in Japan eingeführt wurde. Für die RC30 stehen dann ca. 150 Originalteile zur Verfügung, die ab Mai 2021 über das Honda-Händlernetz bestellt werden können. Die RC30 wurde erstmals 1987 auf der Tokyo Motor Show vorgestellt und machte sich 1988 auf den Weg nach Europa. Sie ist auf rund 5.000 Einheiten weltweit limitiert und wurde entwickelt, um die Homologationsregeln zu erfüllen, die für die Teilnahme an der neu gegründeten Superbike-Weltmeisterschaft erforderlich waren.

Für die RC30 werden 150 Teile neu gefertigt

Ziel des Ersatzteilprogramms ist es, Besitzern einer VFR750R RC30 zu ermöglichen, ihr Motorrad weiterhin mit originalen Honda-Ersatzteilen zu erhalten. In diesem Rahmen produziert Honda ungefähr 150 neue Originalersatzteile für die RC30, die Motor, Fahrgestell, Verkleidung und Elektronik abdecken. Die Teileliste wurde gemeinsam mit etablierten RC30-Clubs in Japan und Europa erstellt. Zu Beginn des Projekts „RC30 Forever“ stellte man jedoch fest, dass keines der ursprünglichen Holzmodelle erhalten geblieben war. So mussten Originalzeichnungen digitalisiert, vergrößert und mit vorhandenen Teilen verglichen werden.

Der VFR750R (RC30)

Die RC30 wurde in der Hamamatsu-Fabrik von Hand gebaut und von einem flüssigkeitsgekühlten 748-ccm-90°-V4-Motor angetrieben. Sie ist mit der neuesten Renntechnologie der damaligen Zeit ausgestattet. Die Entwicklungsingenieure verwendeten am gesamten Bike Materialien wie Kohlefaser, Kevlar und Magnesium. Der Motor ist mit Titan-Pleuelstangen und einer Anti-Hopping-Kupplung ausgestattet. Räder und Bremsen verfügen über Schnellspanner. Die Federung ist voll einstellbar und verfügt über eine unverwechselbare einseitige Pro-Arm-Schwinge.

Das Erbe der RC30 wurde gefestigt, als 1988 und 1989 Fred Merkel mit ihr die Superbike-Weltmeisterschaft gewann. Sie gewann auch mehrere nationale und internationale Rennen, darunter Siege auf der Isle of Man in den Händen berühmter Fahrer wie Joey Dunlop, Carl Fogarty, Steve Hislop und Philip McCallen. Nun scheint der Fortbestand aller Modelle gesichert. RC30 Forever eben.

Honda	VFR750R (RC30)
Motor	Vierzylinder-Viertaktmotor, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Hubraum	748 ccm
Nennleistung	112 PS (82 kW)
max. Drehmoment	69 Nm bei 10.500 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	785 mm
Gewicht fahrfertig	208 kg
Tankinhalt	18 Liter



Das Herzstück der VFR750R RC30: 748 ccm Hubraum, 112 PS

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Javi Echevarría

RST FUSION
Motorrad-Lederjacke

Hergestellt aus feinstem Leder mit klassischer Optik und schönen Details begeistert die Fusion-Lederjacke viele auf den ersten Blick. Ihr Name ist Programm. Er leitet sich aus dem lateinischen „fusio“ ab, und bedeutet „Schmelze, Guss“, im übertragenen Sinne auch „Verschmelzung“. Bei der Lederjacke von RST verschmilzt der klassische Auftritt mit moderner Technik.



Im Ernstfall schützt ein Airbag, der in die RST Fusion integriert ist

Die Motorradjacke ist mit einem integrierten Airbag von In@ motion ausgestattet. Während der Fahrt soll nichts von ihm zu spüren sein. Erst bei einem Unfall löst er sicher aus und schützt den Fahrer optimal. Angesichts dieser Technik ist der Preis fair. Die Fusion-Jacke kostet 549,99 Euro. Hinzu kommt die Aktivierung der In@box. Der Kunde hat dabei die Wahl, die Box einmalig zu einem Preis von 399,-- Euro zu kaufen oder sie zu mieten. Die Miete liegt wahlweise bei 120,-- Euro pro Jahr oder 12,-- Euro pro Monat. Die Motorradjacken von RST sind über das BIHR-Händlernetz erhältlich.



Yamaha XSR125

Text: Thomas Krysthan; Fotos: Yamaha

Bei der neuen XSR125 setzt Yamaha dieselben hohen Qualitätsstandards an, die auch für XSR700 und XSR900 gelten. So kommen auch 16-Jährige und Besitzer des B196-Führerscheins in den Genuss, eine XSR zu fahren. Als jüngster Spross der Faster-Sons-Modelle vertraut das Leichtgewicht auf moderne Technik und agiles Handling. Ein neues Retro-Farbschema lässt sie zeitlos wirken. Redline, Tech Black und Impact Yellow heißen die drei Farben, die zur Wahl stehen.

Hightech zum Sparpreis

Ein flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Vierventilmotor bildet die Basis der Yamaha XSR125. Natürlich erfüllt er die Abgasnorm Euro 5. Der Antrieb ist baugleich mit den Motoren der Modelle MT-125 und R125. In allen drei Yamahas leistet er 15 PS (11 kW) und lotet damit das erlaubte Maximum der Führerscheinklasse A1 perfekt aus. Dank variabler Ventilsteuerung bietet er jedoch nicht nur Spitzenleistung, sondern soll bereits in unteren Drehzahlen ausreichend Drehmoment liefern. In der Stadt verbessert das die Fahrbarkeit und sorgt zugleich für Leistungsreserven auf Autobahnen und Landstraßen. Dort kann zudem das Fahrwerk seine Stärken ausspielen. Trotz einer hochwertigen 37-mm-Upside-Down-Gabel gehört die XSR125 zu den günstigen Bikes in ihrer Klasse. Dieser Spagat aus Preis und Leistung setzt sich auch bei der Voll-LED-Beleuchtung und dem Deltabox-Rahmendesign fort. Der Doppelholm des Rahmens verbindet in einer geraden Linie den Lenkkopf mit dem Schwingendrehpunkt.



Der Motor der XSR125 ist identisch mit dem der MT-125 und R125.



Neben MT-125 und R125 ist die XSR125 das dritte Yamaha-Modell in der beliebten 125er-Klasse.





Yamaha	XSR 125
Motor	Einzylinder-Viertaktmotor, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum	124 ccm
Nennleistung	15 PS (11 KW) bei 10.000 U/min
max. Drehmoment	11,5 Nm bei 8.000 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	815 mm
Gewicht fahrfertig	140 kg
Tankinhalt	11 Liter
Fahrzeugpreis	**ab 4.649,-- Euro (ab Werk)**

Individualisierbar mit Racer Kit und Urban Kit

Mit Yamaha-Originalzubehör kann die XSR125 ohne großen Aufwand individualisiert werden. Mit dem Racer Kit und dem Urban Kit werden zwei Zubehörpakete verfügbar sein. Das Racer Kit beinhaltet eine Scheinwerferverkleidung und Startnummerntafeln (vorn und seitlich). Im Urban Kit sind ein Windschild sowie Motorabdeckung, Kühlerverkleidung und Seitendeckel aus Aluminium enthalten. Kunden können die Kits von ihrem Yamaha-Partner vor Ort montieren lassen. Natürlich können die Bestandteile der Kits auch einzeln bestellt werden. Zudem bietet Yamaha einen Akrapovic-Schalldämpfer, einen Kennzeichenhalter, eine untere Seitenverkleidung, eine Cafe-Racer-Verkleidung, Knie-Pads und mehr an.

Verfügbarkeit und Preis

Die unverbindliche Preisempfehlung beträgt 4.649,-- Euro und setzt sich zusammen aus 4.399,-- Euro Fahrzeugpreis und 250,-- Euro Herstellernebenkosten.



can-am SPYDER

© 2021 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Alle Rechte vorbehalten. ®, TM und das BRP-Logo sind Marken von Bombardier Recreational Products Inc. (BRP) oder assoziierte Unternehmen. Bilder sind nicht vertraglich bindend. Für geltende Bedingungen und weitere Informationen besuchen Sie Ihren Can-Am On-Road-Händler oder canamonroad.com.

DUCATI HYPERMOTARD 950

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Ducati



Die Ergonomie der Hypermotard-Modelle erinnert an eine Supermoto.

Gute Nachrichten für alle Fans der Hypermotard-950-Familie. Ducati überarbeitet die Motoren und hievt damit alle drei Modelle über die Euro-5-Hürde. Von der Euro-4-Variante sind die neuen Hypermotards durch eine frische Lackierung zu unterscheiden. Der 937-ccm-Ducati-Testastretta-11°-Zweizylindermotor leistet nach wie vor 114 PS bei 9.000 U/min. Das maximale Drehmoment beträgt 96 Nm bei 7.250 U/min. Eine A2-Version mit 35 kW ist ebenfalls erhältlich. Dieselben Änderungen am Getriebe, die schon der Ducati Monster und der SuperSport 950 zu präziseren Gangwechseln verhelfen, sollen auch im Sattel der Hypermotard die Leerlaufsuche erleichtern.

Ducati Hypermotard 950 und 950 RVE

Vom Look der Supermotos leiten sich das Design und die Ergonomie der Hypermotard 950 ab. Der Doppelrohrauspuff unter dem Heck ist für diese Ducatis genauso charakteristisch wie der freie Blick auf die Technik.
Der breite Lenker sorgt für eine aufrechte Sitzposition, während die flache Sitzbank die nötige Bewegungsfreiheit sicherstellt. Die technisch identische RVE hebt sich von der Hypermotard 950 durch ihre spezielle Graffiti-Lackierung ab.

Ducati	Hypermotard 950 (RVE)	Hypermotard 950 SP
Motor	Zweizylindermotor, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder	
Hubraum	937 ccm	
Nennleistung	114 PS (84 KW) bei 9.000 U/min	
max. Drehmoment	96 Nm bei 7.250 U/min	
Maße/Gewichte		
Sitzhöhe	870 mm	890 mm
Gewicht fahrfertig	200 kg	198 kg
Tankinhalt	14,5 Liter	
Fahrzeugpreis	**ab 12.690,-- Euro (13.540,-- Euro) (ab Werk)**	**ab 16.790,-- Euro (ab Werk)**

Hypermotard 950 SP

Das Lackdesign der SP-Variante in den Farben des MotoGP-Teams ist grafisch an den Freestyle-Sport angelehnt und betont den spaßigen Charakter des Motorrads. Mit ihrem Öhlinsfahrwerk, längeren Federwegen, Marchesini-Schmiedefelgen und Quickshifter ist die SP das Topmodell der Baureihe.

Preise

Die Preise für die Hypermotard 950 beginnen bei 12.690,-- Euro, das RVE-Lackdesign kostet 850,-- Euro Aufpreis. Für das Topmodell Hypermotard 950 SP mit Öhlinsfahrwerk sind 16.790,-- Euro zu berappen.



Die Hypermotard 950 ist das Einstiegsmodell der Familie.



Ducati Hypermotard 950 SP



Die RVE hebt sich durch ihr Dekor vom Basismodell ab.

marushin® HELMETS

Est. 1958 in Tokyo/Japan

ÜBER 60 JAHRE ERFAHRUNG IN (D)EINEM HELM

Carbon Guardian Loop weiß



Marushin M-410 Klapphelme

ab 299 Euro

ERHÄLTLICH AUF

WWW.MARUSHIN.DE

ERWEITERTE 5-JAHRES-QUALITÄTSGARANTIE
AUF ALLE MARUSHIN PREMIUMHELME

ODER BEI UNSEREN PREMIUM-PARTNERN:

Motorrad Bauerschmidt in 98597 Breitungen/Werra - **Trittbrett Helden Regensburg** in 93059 Regensburg - **Hörl GmbH Pegnitz – Autohaus- und Motorradhaus** in 91257 Pegnitz - **Motorradecke-Richter** in 85716 Unterschleißheim bei München - **Kuntner Custom GmbH (Neueröffnung!)** in 74722 Buchen im Odenwald - **TBH emobility STORE Karlsruhe** in 76131 Karlsruhe - **MoFa Lounge (Motorcycle Fashion)** in 74653 Künzelsau - **Moto-Center Hamm** in 59073 Hamm-Heessen - **Biker Outfits** in 55545 Bad Kreuznach / Planig - **Schäfer's Car and Bike** in 50374 Erftstadt - **Motorrad BeyGo** in 51373 Leverkusen - **KFZ Schlegel (MotorPoint)** in 59557 Lippstadt - **Motcom Motorrad** in 53842 Troisdorf – Altenrath - **Brinker Motorcycles** in 49844 Bawinkel -- **Trittbrett Helden** in 44784 Bochum Mitte - **MHR Motorrad & Mehr** in 41748 Viersen - **MoBikes** in 52790 Neunkirchen / Siegen - **Autoteile- u. Motorradteile Kaarst** in 41564 Kaarst - **Heike Navarro** in 40471 Hilden bei Düsseldorf - **BIKE & Car Stendal** in 39576 Stendal - **TRANKVILE Eckernförde** in 24340 Eckernförde - **Trankvile** zweimal in Hamburg (20257 und 22769) und 24103 Kiel - **Trittbretthelden /Silas Yachting** in 17489 Greifswald - **Wendisch-PS** in 15234 Frankfurt / Oder - **US Chopper** in 03050 Cottbus - **BELLPALI Motorradmanufaktur** in 09125 Chemnitz - **BISOMO Bike Shop** in 06118 Halle (Saale)

Äpfel & Speck

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

Eine Runde um den Cima Tosa in der Brenta-Gruppe

Italien lockt. Obwohl sich im letzten Jahr mancher durch Berichte über Lärmvorschriften und Geschwindigkeitsbegrenzungen abschrecken ließ, gelten diese Einschränkungen nur für sehr wenige Straßen. Zum Motorradfahren zählen die italienischen Dolomiten nach wie vor zu den besten Regionen Europas. Das Brenta-Gebirge im Nordosten Italiens zählt zur Provinz Trentino. Westlich der Etsch gelegen, wird es geografisch oft nicht als Teil der Dolomiten angesehen, obwohl es geologisch eindeutig dazugehört. Unabhängig davon ist das gesamte Gebiet UNESCO-Weltkulturerbe und bietet beste Voraussetzungen für großartige Motorradtouren. Im vergangenen September ließen wir, Liz und Geoff, uns westlich des Cima Tosa (dem zweithöchsten Gipfel der Brenta-Gruppe) im Nebensaison-Skigebiet Madonna Di Campiglio nieder.

Auf 1.500 Metern Höhe dient unsere neue Heimat mit spektakulärem Blick auf die östlich gelegenen Berge als idealer

Gipfel der Cima-Tosa-Berge

Ausgangspunkt für Motorradtouren. Es ist noch früh am Morgen, als wir zu einer Rundfahrt starten, die uns einmal um den Cima Tosa herumführen soll. Pünktlich zum Sonnenuntergang wollen wir zurück sein – je nachdem, wie viele Stopps wir machen und wie lange wir beim Mittagessen versacken.

Spezialität Speck

Die Sonne ist gerade aufgegangen und hinterleuchtet die zerklüfteten Gipfel im nebligen Morgendunst, während die Gräser am Straßenrand noch mit funkelnden Tautropfen geschmückt sind. Auf den Fußrasten stehend fahren wir von unserem winzigen Apartment den holprigen und schmalen Weg hinunter zur SS239 (Viale Dolomiti di Brenta), die uns gen Süden führt.
Hinter dem kreisförmigen Wahrzeichen am Ortsausgang der Stadt Madonna windet sich die Straße zunächst durch bewaldete Abschnitte. Auch die ersten Haarnadelkurven sind bereits dabei. Auf unserem Weg zum Abzweig der SP53 passieren wir zudem zahlreiche Schilder mit der Aufschrift „Speck", der in dieser Region sowohl am Stück verkauft, als auch auf den Speisekarten der Restaurants angeboten wird. Beim italienischen Speck handelt es sich um einen trockenen, leicht geräucherten Schinken. Wir nehmen uns vor, ihn am Abend zu verkosten, denn die Sonne scheint bereits kräftig, als wir in das Tal hinunterfahren. Unsere Schatten drehen sich wiederholt um unsere Motorräder, während wir durch die Haarnadelkurven navigieren, und wir ahnen, dass das ein großartiger Tag im Sattel werden wird!

Das Tal flacht langsam ab. Wir halten uns links, um den Fluss Sarca (berühmt für das Fliegenfischen) zu überqueren, bevor wir in die hübsche Stadt Pinzolo kommen.

Erst hinter der Ortsdurchfahrt verlassen wir die SS239 über eine Linkskurve auf die Via Chiesa Nuova. Ab jetzt wird das Motorradfahren deutlich interessanter. Wir passieren die hübschen engen Kopfsteinpflasterstraßen von Bocenago. Der historische Dorfkern mit seinen verwitterten Steinmauern, gewölbten Türen, alternden hölzernen Fensterläden und vergitterten Fensteröffnungen wirkt wie ein Ort aus einer vergangenen Zeit. Ein uralter Mann, der sich auf seinen Stock stützt, während er uns verwundert betrachtet, vervollständigt die Szene.

Sant‘Antonio di Mavignola

Noch verläuft unsere Route parallel zur Hauptstraße zu unserer Rechten. Erst nachdem wir durch die Dörfer Fisto und Ches gefahren sind, schwingt die SP53 nach links und führt uns höher in den Wald hinein. Die Straße ist schmal, rissig, feucht und mit Blättern übersät. An manchen Stellen dringt nur wenig Licht durch das Blätterdach der Bäume, die weit über die Straße ragen und diese fast in einen Tunnel verwandeln. Eine niedrige Mauer am linken Straßenrand ist mit Flechten und Moosen bedeckt, die abschnittsweise bis auf die Fahrbahn wuchern. Die smaragdgrüne Welt, die uns da gerade umhüllt, wirkt fast ein wenig unheimlich.

Wir fahren durch eine Reihe von Haarnadelkurven, in denen uns zum Glück keine anderen Fahrzeuge entgegenkommen. Je höher wir kommen, desto lichter werden die Wälder und lassen immer häufiger die Sonnenstrahlen durchblitzen. Dann öffnet sich mit einem Mal der Wald zu unserer Linken und wir finden uns in einem wahren Shangri-La wieder. Warmes Sonnenlicht beleuchtet eine grasbewachsene Lichtung mitten im Nichts.



Haarnadelkurven über Preore

Wahrer Kurvenspaß

Der Wald zu unserer Rechten ist mit Pilzen übersät und auf dem Hügel steht eine einsame steinerne Berghütte. Wir halten an, um all das für einen Moment auf uns wirken zu lassen. Als wir das versteckte Paradies wieder verlassen, wechselt die Straßenoberfläche hinter dem Gipfel des kleinen Passes. Auf unserem Weg zurück zum Talboden ist der Belag relativ neu, die Landschaft offener und es stehen zahlreiche Häuser am Straßenrand. Einige steil abfallende Haarnadelkurven später beginnt nach der Ortsdurchfahrt von Montagne der echte Kurvenspaß. Zehn spektakuläre Spitzkehren winden sich hier durch den Wald nach Preore. Um sie aufs Bild zu kriegen, packen wir die Drohne aus. Aufgrund der vielen Bäume bietet nur sie die Möglichkeit, die Schönheit dieser Straße einzufangen. In Preore biegen wir links auf die SP34 ab und meiden erneut die Hauptstraße. Geschwungene Kurven führen uns durch die Dörfer Ragoli, Coltura, Stenico und das sehr malerische Sclemo, bevor wir auf die SS421 in Richtung „Lago di Molveno“ abbiegen. An dem wundervollen See legen wir heute unsere Pause ein.

Äpfel & Speck *Eine Runde um den Cima Tosa*

Im Hotel Lago Park Molveno genießen wir ein ausgezeichnetes Mittagessen. Man serviert uns Fisch mit Orangenscheiben und Spinatgnocchi auf der Terrasse mit Blick auf den See, der zu den schönsten Italiens gehört. Sonnenliegen und Sonnenschirme am steinigen Ufer in Kombination mit dem atemberaubenden Aquamarinblau des Wassers vermitteln das Gefühl, irgendwo am Mittelmeer zu sein.

Wir vergessen die Zeit und bleiben deutlich länger als geplant – aber wirklich gute Momente soll man genießen. Zurück auf den Motorrädern fahren wir auf der SS421 aus Molveno heraus und genießen für die nächsten fünfzehn Kilometer Kurve an Kurve durch bewaldete Abschnitte, die von sanften, grasbewachsenen Hügeln und kleinen, wunderschön gepflegten Dörfern unterbrochen werden.

Apfelbäume, so weit das Auge reicht

Die Straßen sind in gutem Zustand und es herrscht kaum Verkehr. Nur ein paar Traktoren wollen gelegentlich überholt werden.
Zwischen Cavedago und Spormaggiore passieren wir die imposanten Ruinen des Castel Belfort. Obwohl es wie ein relativ neuer Bau aussieht, wurde es bereits im Jahr 1311 errichtet, um die Bezirke Andalo und Molveno zu schützen. Nachfolgenden Bränden und Wiederaufbauten fielen jedoch die meisten seiner mittelalterlichen Merkmale zum Opfer. Als wir uns Spormaggiore nähern, öffnet sich die Landschaft zu unserer Linken. In einem weiten Tal erstrecken sich Apfelplantagen, so weit das Auge reicht. In regelmäßigen Reihen angepflanzt, sehen sie auf den ersten Blick wie riesige Weinberge aus.

Der wunderschöne Lago di Molveno

Ein freundlicher Apfelbauer



Apfelplantagen so weit das Auge reicht

Erst bei näherer Betrachtung erweisen sich die Reihen als Bäume voller Äpfel. Eine Folge von absteigenden Haarnadelkurven führt uns zügig die bergigen Hänge zum Fluss Noce am Talboden hinunter. Hier folgt unsere Route für ein kurzes Stück der SS43 nach Norden, bevor wir in Cressino auf die SP55 abbiegen.

Kurvenreiche Straßen durch gepflegte Obstplantagen

Jetzt sind wir wirklich im Apfelland! Das Trentino ist eine der wichtigsten Regionen zur Produktion der hochwertigen Früchte für ganz Europa. Anbau, Qualitätsprüfung und Verkauf werden von Genossenschaften geregelt. Die bekanntesten der zumeist biologisch angebauten Sorten sind Granny Smith, Golden Delicious, Red Delicious, Braeburn, Royal Gala und Fuji.

So weit das Auge reicht, schmücken ab dem Spätsommer gelbe und rote Äpfel die Plantagenreihen auf beiden Seiten



Malerische Scheune in Sclemo



der Straße. Große, grüne Sammelkisten liegen dann für die kommende Ernte bereit. Sogar die Luft riecht in dieser Zeit nach dem reifen Aroma der Früchte. Vermutlich muss jeder, der hier lebt, ein Apfelliebhaber sein, da es sonst kaum etwas anderes gibt. Wir biegen nach links auf die alte SP55 in Richtung „Lover“ ab. Eine schöne kurvenreiche Straße windet sich durch die gepflegten Obstplantagen und lässt gelegentlich den freien Blick über die sanften Hügel zu. Es macht uns so viel Spaß, dass wir eine zusätzlichen Schleife drehen, während wir uns in der Landschaft verlieren.

Zurück auf unserer Route folgen wir der Straße durch Flavon und Tuenno, um bei Cles auf die SS43 einzubiegen, die uns nach Norden führt. Erneut ändert sich die Landschaft. Die Obstwiesen fallen nun in steilen Terrassen zum See Santa Giustina rechts unter uns ab und sobald wir ihn passiert haben, weichen sie auf beiden Seiten der geschwungenen Straße dem Wald.



Golden Delicious Äpfel



Apfelplantagen in Lover

Wir überqueren den Fluss Noce, bevor wir links auf die SS42 in Richtung Madonna Di Campiglio abbiegen. Unsere Heimfahrt beginnt. Wir sind einmal komplett um den Cima Tosa herumgefahren und steuern nun nach Südwesten zurück ins Tal. Die Berge befinden sich nun zu unserer Linken, die Sonne steht bereits tief und ihr Licht wird immer wärmer. In dieser Stimmung macht es Freude, den schnell geschwungenen Kurven zu folgen. Nicht nur uns, sondern offensichtlich auch den heimischen Motorradfahrern, die auf diesem Streckenabschnitt immer wieder an uns vorbeibrausen.

Rückfahrt über Passo Campo Carlo Magno

In der Stadt Malè erreichen wir den Talboden. Die Straße verläuft hier relativ flach und plötzlich stockt unser Vorankommen im Berufsverkehr. So viele Fahrzeuge wie hier haben wir den ganzen Tag über nicht gesehen! Entsprechend langsam kommen wir voran und biegen an einem Kreisverkehr links nach Dimaro ab, um unsere Heimfahrt über den Passo Campo Carlo Magno nach Madonna di Campiglio in Angriff zu nehmen. Die Straße ist frisch asphaltiert und die untergehende Sonne wirft lange Schatten. Wir haben eine Restaurantreservierung für diesen Abend und sind spät dran. Doch zum Glück sind wir inzwischen keine Touristen mehr, sondern kennen den Pass in unserer neuen Wahlheimat bereits gut. Beste Voraussetzungen also für eine zügige Ankunft und zugleich ein gelungener Abschluss eines großartigen Tourentages.



Informationen zur Tour

Allgemeines

Das Trentino in Südtirol (Italien) bietet wunderschöne Bergstraßen und eine atemberaubende Landschaft. Aufgrund der Höhe auf einigen Straßen liegen die besten Fahrmonate zwischen Juni und Oktober. Es ist immer ratsam, zu überprüfen, ob bestimmte Straßen offen sind oder nicht. Geschwindigkeitsbegrenzungen in Italien: städtische Gebiete 50 km/h; kleinere Straßen außerhalb der Stadt 90 km/h; Hauptstraßen außerhalb der Stadt 110 km/h; Autobahnen 130 km/h. In Italien fährt man auf der rechten Straßenseite. In vielen Dörfern gibt es unzählige Radarkameras, wobei jedoch einige davon Plastikattrappen sind.
SS239 zwischen Dimaro und Pinzolo – höchster Punkt auf dieser Straße ist der Passo Campo Carlo Magno mit 1.682 m. Der Pass verbindet Val Rendena und Val di Sole. Im Westen befinden sich die Adamello Presanella-Berge und im Osten die Brenta-Dolomiten.
SP53 - Abkürzung durch eine kurvenreiche Forststraße zwischen Strembo und Preore. Nichts für schwache Nerven – sehr schmal und viele Haarnadeln.
SP34 in Richtung Sclemo und dann SS421 in Richtung Lago di Molveno. Der Lago di Molveno ist auf jeden Fall einen Besuch wert. Eingebettet am Fuße der Brenta-Dolomiten mit spektakulärer Aussicht.
SP73 zwischen Denno und Cles ist Apfelland. Die Straße schlängelt sich durch Apfelplantagen und malerische Dörfer.



Beste Reisezeit

Juni bis September, da es milde Temperaturen und wenig Niederschlag gibt. Der höchste Punkt der Route ist 1.682 m ü. NN und somit kann es im Mai noch Schnee geben. Es ist anzuraten, zu prüfen, ob die Straßen geöffnet sind.

Unterkunft

Über die aktuellen Regelungen zu touristischen Übernachtungen halten wir Euch in unserem Corona-Ticker auf dem Laufenden:
www.mundr.de/ugw

Motorradfahrerfreundliche Unterkünfte findet Ihr unter:
www.mrhotels.de

Anreise

Madonna di Campiglio ist circa 330 km von Rosenheim via E45 und A22 entfernt.
Die nähesten Flughäfen sind Bozen, Verona, Bergamo oder Mailand.

Sehens- und erlebenswert

Lago di Molveno
I-38018 Molveno

Cima Tosa
I-38078 San Lorenzo in Banale

Funivie Madonna di Campiglio
Via Presanella 12
I-38086 Madonna di Campiglio

Naturpark Adamello-Brenta
Via Nazionale 24
I-38080 Strembo

Kulinarisches

Die Südtiroler Küche ist eine Mischung aus österreichischem Alpenessen und italienischer Küche. Auf der einen Seite gibt es Speck (geräucherter Schinken), Knödel (die herzhaft oder süß sein können) und Strudel (insbesondere Apfelstrudel). Auf der anderen Seite gibt es typische italienische Gerichte wie Pasta und Polenta. Im Trentino ist Speck eines der beliebtesten Produkte und kann in fast jedem Dorf gegessen und gekauft werden. Bei der Herstellung dieser Speck-Schinken gibt es ein ganz besonderes Verfahren. Zuerst werden sie nach geheimen Rezepten mit einer Mischung aus Salz und Gewürzen eingelegt. Nach dem Würzen beginnt der Prozess des leichten Räucherns des Specks, der mit leicht harzigem Buchenholz stattfindet. Nach dem Räuchern müssen die Speck-Schinken altern (bis zu 22 Wochen). Dies führt zu einer hervorragenden Qualität von Speck.



www.motorradundreisen.de - Download-Code: APFELSPECK



Karten & Bücher

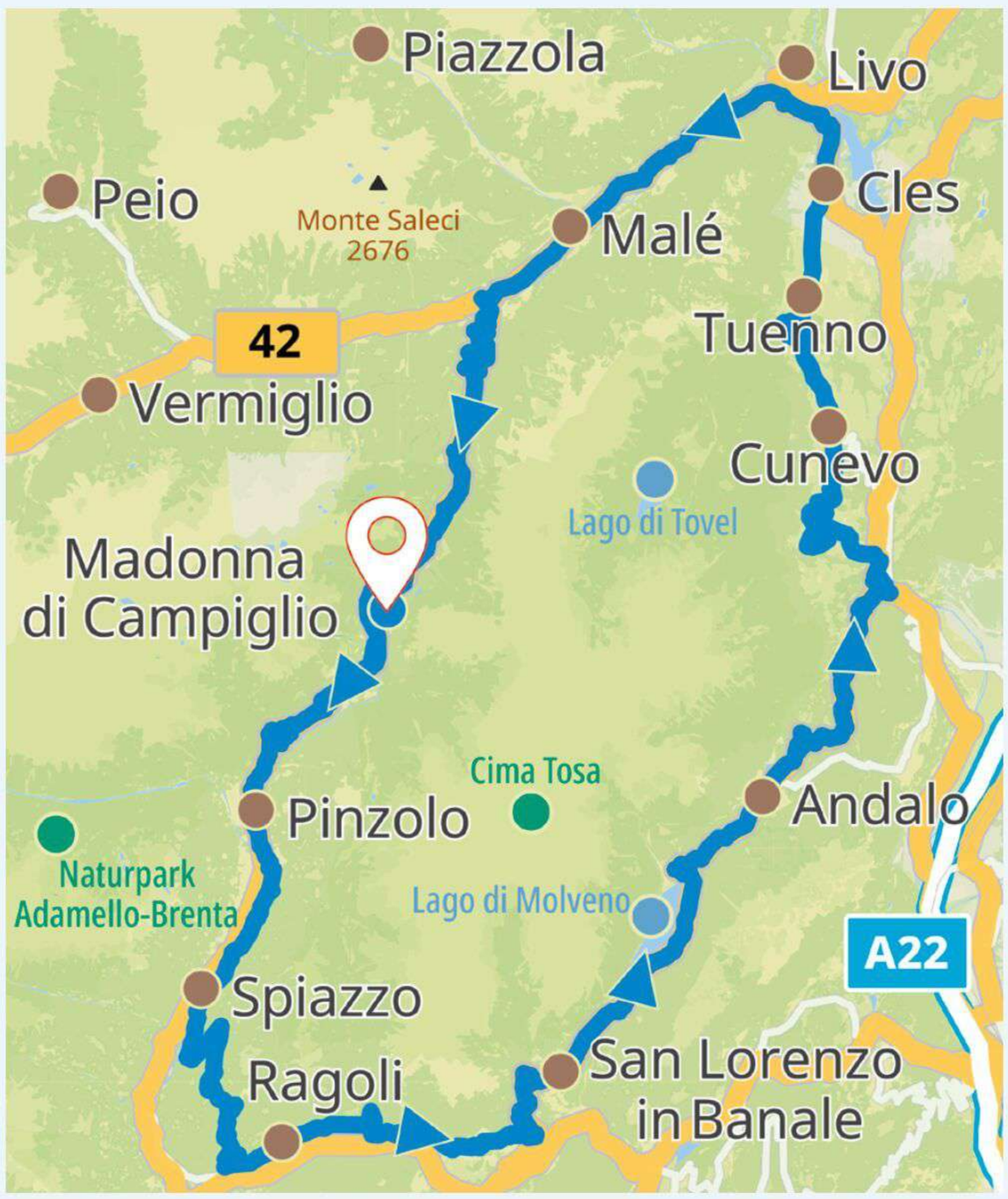
MARCO POLO
Karte Italien Blatt 3 Südtirol, Trentino, Gardasee
Maßstab 1:200.000
Preis: 9,95 Euro

Bezug: shop.motorradundreisen.de

Routenverlauf

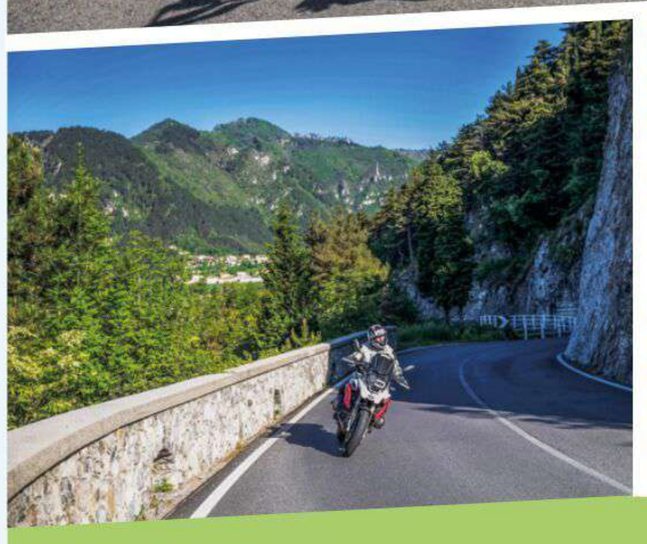
Gesamtkilometer: 150 km
Höchster Punkt: 1.682 m ü. NN

Routenverlauf:
Madonna di Campiglio – Pinzolo – Strembo – Montagne – Preore – Stenico – Sclemo – Lago di Molveno – Spormaggiore – Denno – Cles – Terzolas – Dimaro – Campo Carlo Magno – Madonna di Campiglio



Trentino & Gardasee erleben







Jetzt deine Reise finden unter:
www.mundr.de/htd

LUIS TRAVEL MOTORRADREISEN
KELLNER MOTORRADREISEN
ROOKIE-TOURS MOTORRADREISEN
curve & cultura
REISEN&ERLEBEN MOTORRAD-REISEN
Nicebike MOTORRADURLAUB

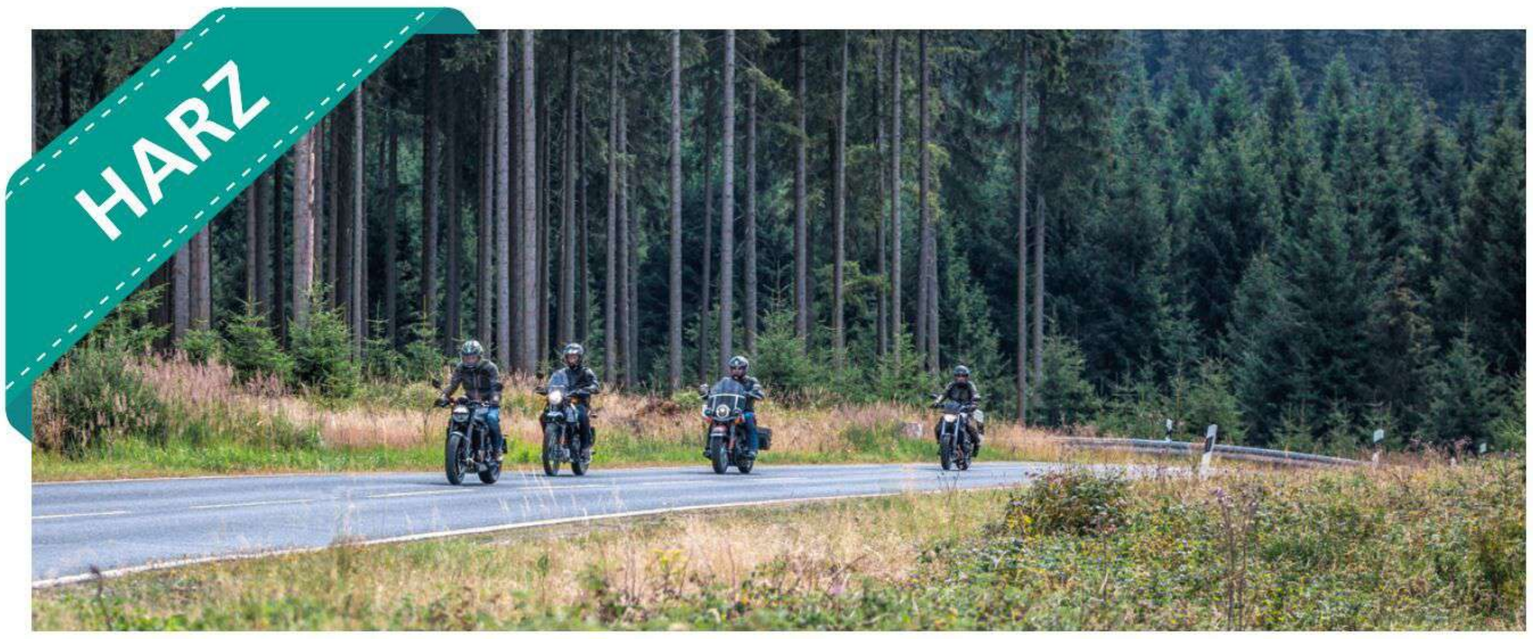
Lesertreffen 2021/2022

MOTORRAD & REISEN

LESERTREFFEN 2021

Unsere Leistungen bei allen M&R Lesertreffen:

- sieben Übernachtungen mit Halbpension
- mehrgängige Wahlmenüs am Abend
- fünf begleitete Touren mit Guides von M&R
- Gruppengröße: maximal 8 bis 10 Motorräder
- ein M&R Coolshirt
- Aborabatt oder ein Jahres-Premiumabonnement Motorrad & Reisen (nur Nicht-Abonnenten) pro Zimmer
- Reisesicherungsschein





Landhaus Schulze

Bei uns verbringt Ihr unvergessliche Stunden! Erlebt gemeinsam Natur pur im Harz – kleine Straßen, die sich über Berge und an idyllischen kleinen Seen entlang schlängeln, laden zu wunderbaren Motorradtouren und purem Kurvenspaß ein.

05.09. – 12.09.2021

Preise: Fahrer: ab 649,-- Euro
Sozia: ab 599,-- Euro
EZ-Aufschlag: 105,-- Euro

*Aborabatt: 20,-- Euro p. P. **





M&R LESERTREFFEN
AUSGEBUCHT

Landhotel Neuhof

01.08. – 08.08.2021

Hotel Goldner Stern

29.08. – 05.09.2021

Reisen weltweit

Bei uns findest Du eine riesige Auswahl an Motorradreisen. Reiseanbieterübergreifend haben wir für Dich die besten Angebote zusammengetragen.

Infos & Buchungen unter:
www.weltweit-motorradreisen.de

spare bis zu **25,-- Euro*** pro Person

Gutschein-Code: MR105

**Mindestreisewert: 500,-- Euro p. P., gülitg bis zum 31.07.2021, nicht kombinierbar mit anderen Aktionen*

LESERTREFFEN 2022



Hotel Sonnegg Leserwoche

19.09. – 26.09.2021

Preise:
Fahrer: ab 600,-- Euro
Sozia: ab 565,-- Euro
EZ-Aufschlag: ab 100,-- Euro



Hotel Sassor

Wir nehmen euch mit auf 5 Touren durch das wunderbare Ederbergland, Sauerland und Wittgensteiner Land. Nehmt mit unseren Tourguides die kurvigsten Strecken zu den schönsten Sehenswürdigkeiten dieser Region unter die Räder.

19.06. – 26.06.2022

Preise:
Fahrer: 699,-- Euro
Sozia: 649,-- Euro
EZ-Aufschlag: ab 0,-- Euro

*Aborabatt: 50,-- Euro p. P. **



Posthotel Pfunds

Begebt euch mit uns in das Herz des Dreiländerecks Italien, Schweiz und Österreich, umringt von den mächtigen 3.000er-Gipfeln der Ötztaler Alpen und des Samnaungebirges. Hier ist Fahrspaß pur garantiert.

11.09. –18.09.2022

Preise:
Fahrer: 699,-- Euro
Sozia: 649,-- Euro
EZ-Aufschlag: 105,-- Euro

*Aborabatt: 50,-- Euro p. P. **

** Der Aborabatt gilt für alle Teilnehmer, die von einem Abonnenten für das Lesertreffen angemeldet werden.*

50 JAHRE H-D SUPER GLIDE

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Harley-Davidson



Harley-Davidson Street Bob 114 (2021) und Super Glide (1971)

Mit der FX Super Glide schuf Harley-Davidson vor 50 Jahren das erste Factory-Custombike.

Die 1960er-Jahre waren geprägt vom Aufbegehren der Jugend gegen die von ihr als verkrustet wahrgenommenen Gesellschaftsstrukturen der westlichen Welt. Individualität wurde großgeschrieben, Althergebrachtes infrage gestellt: Kleidung, Haartracht, Beziehungen, Autos und – natürlich – Motorräder. Man sägte an Rahmen herum, entfernte Teile, die man für überflüssig hielt, und baute andere an, die man heutzutage als cool bezeichnen würde.

Willie G. Davidson, Enkel des Firmengründers William A. Davidson, war begeistert von dieser Szene. Man schrieb das Jahr 1963, als der junge Designer zusammen mit einem einzigen weiteren Mitarbeiter das Harley-Davidson Styling Department gründete – eine großartige Zeit für ihn, denn er konnte bei null anfangen und das Management ließ ihm freie Bahn.

Sechs Jahre später debütierte ein Film, der das Lebensgefühl jener Ära auf den Punkt brachte: Easy Rider. Der Streifen elektrisierte eine ganze Generation und verdarb ihr endgültig die Lust an konventionellen Serienmotorrädern. Doch suchte man in jener Zeit einen veritablen Harley-Davidson-V-Twin, wurde man nur in der Sportster-Familie oder bei den Big Twins fündig, während in so manchem Hinterhof ein findiger Schrauber daran werkelte, Motorräder zu individualisieren und dabei Elemente verschiedener Baureihen miteinander zu vermischen.



Harley-Davidson Low Rider (1977)

Ein Custom-Chopper von der Stange

Willie G. sann auf Abhilfe. So sehr er die Freiheit in der Company genoss, so klar waren seine Vorstellungen von dem, was er seinen Kunden bieten wollte: eine imposante Custom Maschine, die bereits serienmäßig ein so individuelles Feeling vermittelte, wie es die Chopper ausstrahlten, die in vielen Stunden mühevoller Arbeit entstanden waren.

1971 stand das Ergebnis seiner Überlegungen auf den Rädern. Es war die Synthese aus schlanker Gabel und schmalem Vorderrad einer XL Sportster sowie Rahmen, potentem Shovelhead-Triebwerk und fettem Hinterrad eines FL Big Twin. Darauf verwies das Typkürzel FX, das zugleich für Factory Experimental stand und die neue Super Glide zierte. Mit ihr legte die Motor Company den Grundstein zum Factory-Customizing, dem Custombike ab Werk. Ein Jahr nach der Premiere verschwand das von den Fans wenig geliebte Kunststoffheck namens Boat Tail, ein geschwungener Heck-Fender sowie eine kompakte, gestufte Sitzbank

harmonisierten das Design und verhalfen der Maschine zum endgültigen Durchbruch. Auf den Spuren der Super Glide folgten weitere Typen wie die Low Rider (1977) und die Wide Glide (1980).

Die Dyna-Familie

Aus den FX-Typen ging in den 80er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts die FXR-Familie (R für rubber mounted) hervor – die ersten Bikes, in denen der neue, vibrationsisoliert gelagerte Evolution-Motor und ein neuer Rahmen zum Einsatz kamen. 1991 debütierte die FXDB Sturgis, das erste Modell, das anstelle des R den Buchstabenzusatz D im Typkürzel trug, der für Dyna beziehungsweise Dynamic stand. Zu ihren Innovationen zählte der neue, im CAD-Verfahren (Computer Aided Design) entwickelte Rahmen. Ab 1999 wurden die Dyna-Typen vom seinerzeit neuen, vibrationsisoliert aufgehängten Twin-Cam-88-Motor mit zwei Nockenwellen angetrieben. Auf der Grundlage der umfassenden Überarbeitung, die der Dyna-Familie 2006 unter anderem einen neuen Rahmen, eine steifere Vorderradgabel, ein Sechsganggetriebe und einen 160 Millimeter breiten Hinterradreifen bescherte, erreichten diese Modelle 2007 mit dem schwingungsentkoppelt gelagerten Twin-Cam 96-Motor einen neuen Grad von Reife.

2012 hielt das Antiblockiersystem Einzug in die Dyna-Familie. Ebenfalls 2012 setzte die Dyna Switchback mit ihrem Twin Cam 103 die Messlatte in Sachen Motorkraft noch höher. Und in den folgenden Jahren wurden auch die anderen Dynas mit ABS und dem drehmomentstarken, 1.690 Kubikzentimeter großen V-Twin ausgestattet. Eine Ausnahme bildete die in begrenzter Stückzahl erhältliche Low Rider S, denn sie verfügte über den dank 1.801 Kubikzentimetern Hubraum noch potenteren Twin Cam 110.

Pünktlich zum 115. Firmenjubiläum im Jahr 2018 präsentierte Harley-Davidson unter dem Namen Softail schließlich eine vollkommen neue Plattform, die die bisherigen Baureihen Softail und Dyna miteinander vereinte. So nehmen inzwischen Maschinen wie die puristische Street Bob und die dynamische Low Rider S den Platz der 1971er-Super Glide ein – würdige Nachfahren einer Zweiradlegende, die einst neue Zielgruppen für Harley-Davidson erschloss.



Harley-Davidson Low Rider S (2021)

50 JAHRE HARLEY-DAVIDSON SUPER GLIDE



Super Glide (1971)



Super Glide (1973)



Super Glide (1976)



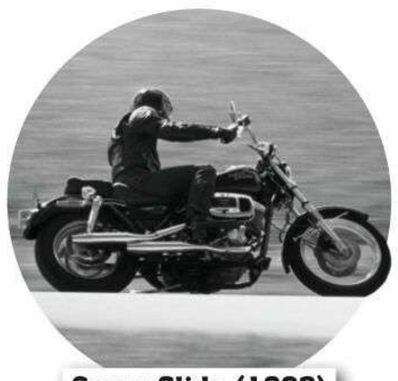
Low Rider (1977)



Sturgis (1980)



Wide Glide (1980)



Super Glide (1982)



Dyna Glide Sturgis (1991)



Dyna Super Glide Sport (1999)



35th Anniversary Super Glide (2006)



Low Rider S (2017)



Street Bob (2018)



Low Rider S (2020)



Low Rider S (2021)



Street Bob 114 (2021)

Mash Six Hundred

Text: Thomas Kryschan Fotos: Mariska Grob - MotoGrafie

Fahrerausstattung:
Helm: Hedon Epicurist 60's
Jacke: Louis DL-JM-1
Hose: Louis DL-PM-2
Handschuhe: iXS Tour ST-Plus
Stiefel: Daytona AC Classics GTX

Die Mash Six Hundred Classic mit 650er-Einzylindermotor nach Vorbild der Honda Dominator kommt im Juli 2021 auf den Markt. Mash versteht es, auf das Feedback der eigenen Kundschaft zu hören. Für lange Zeit war die Mash Five Hundred mit ihrem vierhundert Kubikzentimeter großen Einzylindermotor das leistungsstärkste Klassikmodell im Angebot des französischen Herstellers. Doch spätestens seit Dirt Track und X-Ride Classic mit 650-Kubik-Motor im Sortiment auftauchten, wurden die Rufe nach einer leistungsstärkeren Variante der Five Hundred lauter.



Ein Voll-LED-Scheinwerfer gehört zur Serienausstattung der Mash Six Hundred.

Seriennaher Prototyp mit 650er-Motor im Five-Hundred-Gewand

Bei einem Besuch des niederländischen Importeurs Motomondo steht er dann leibhaftig vor uns. Ein Prototyp nach Vorbild der Five Hundred mit dem großen Einzylindermotor – bekannt aus X-Ride und Dirt Track –, der seinerseits dem Honda-Dominator-Aggregat von 1988 nachempfunden ist. Ein Einzelstück. So einzigartig, dass die Verantwortlichen in Frankreich wohlweislich „vergessen"



Die klassisch gesteppte Sitzbank bietet ausreichend Platz für zwei Erwachsene.



Die beiden analogen Runduhren spendet die kleinere Five Hundred.

haben, den Zündschlüssel mitzuschicken, um mit allen Mitteln zu verhindern, dass sie jemand fährt. Wie schon bei der Entwicklung der X-Ride entstehen diese Prototypen in Handarbeit, ähnlich dem Bau eines Custombikes. Anschließend wird nach ihrem Vorbild das Serienmodell entwickelt. Und tatsächlich: Bei genauem Hinsehen sind zahlreiche Halter und Kleinteile noch handgeschnitzt. Ein ungeplanter Zwischenfall könnte also monatelange Arbeit zunichtemachen. Bei der Sitzprobe gefällt die aufrechte Fahrerhaltung. Selbst große Fahrer genießen einen entspannten Kniewinkel. Das klassisch schöne Cockpit mit zwei analogen Rundinstrumenten vor dem breiten Chromlenker kennen wir bereits von der Five Hundred.

Mash Six Hundred Classic mit 40 PS aus 644 Kubik

In der Mash-Nomenklatur wird die chromblitzende Schönheit auf den Namen Six Hundred hören und deutlich stärker motorisiert sein als die Five Hundred mit ihren 27 PS. Immerhin trennen beide Modelle knapp 250 Kubikzentimeter Hubraum. Die Six Hundred leistet 40 PS bei 6.000 Touren und wiegt dabei nur 181 Kilogramm. Ein ABS unterstützt die Scheibenbremsen. 320 Millimeter misst die Einzelscheibe an der Front, hinten sind es 240 Millimeter. Der luft-/ölgekühlte Motor startet elektrisch, besitzt eine elektronische Benzineinspritzung und erfüllt natürlich die Abgasnorm Euro 5. Die Verbrennungsrückstände entlässt er über eine verchromte 2-in-2-Auspuffanlage mit zwei Katalysatoren ins Freie.





Mit verchromter Auspuffanlage und angeschliffenen Kühlrippen erhält der Einzylinder eine klassische Note.

Preis und Verfügbarkeit

Die Ausstattung des Prototyps kann sich durchaus sehen lassen. An der Front sitzt ein LED-Scheinwerfer und die Bremsen sind mit Stahlflexleitungen ausgestattet. An den Stereofederbeinen am Heck ist die Vorspannung einstellbar. Durchweg solide wirkt die Verarbeitungsqualität der Maschine. Der wirkliche Hammer der Six Hundred ist aber ihr Preis: Lediglich 4.999,-- Euro soll sie kosten. Eine Probefahrt mit den Vorserienmodelle haben wir uns bereits gesichert. Wir halten euch auf dem Laufenden.



Mit 40 PS genügt der Six Hundred eine Bremsscheibe – natürlich mit ABS.



Der Honda-Dominator-Nachbau treibt bereits X-Ride und Dirt Track an.

Mash	Six Hundred
Motor	luft-/ölgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, OHC
Bohrung x Hub	100 x 82 mm
Hubraum	647 ccm
Nennleistung	40 PS (29 kW) bei 6.000 U/min
max. Drehmoment	50 Nm bei 4.500 U/min
Verdichtung	8,3:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Kraftübertragung	
Getriebe	5-Gang
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahlrohrrahmen
Federelemente vorn	41-mm-Telegabel
Federelemente hinten	Federbeine
Federweg v/h	125 mm / 95 mm
Radstand	1.420 mm
Nachlauf	131 mm
Lenkkopfwinkel	28°
Reifen vorn	100/90-19
Reifen hinten	130/70-18
Bremse vorn	320-mm-Scheibenbremse
Bremse hinten	240-mm-Scheibenbremse
Assistenzsysteme	ABS
Maße/Gewichte	
Länge	2.110 mm
Breite (über Spiegel)	780 mm
Höhe (über Spiegel)	1.170 mm
Sitzhöhe	830 mm
Gewicht fahrfertig	181 kg
zul. Gesamtgewicht	331 kg
Zuladung	150 kg
Tankinhalt	13 Liter
Standgeräusch	88 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 4.999,-- Euro (ab Werk)**

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 27. August 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

Gewünschte Abo-Variante (bitte ankreuzen)

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

Prämie: ❑ M&R Coolshirt (zzgl. 10,-- 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

MOTORRAD & REISEN

im Abonnement

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

INDIAN

Super Chief Limited

Text: Thomas Krysch; Fotos: Alexander Klose, Joséphine Eder

MIT IHREN KURZEN FENDERN UND DEM KLEINEN 15-LITER-TANK WIRKT DIE SUPER CHIEF LIMITED ERSTAUNLICH KOMPAKT. DENNOCH BRINGT SIE 335 KILOGRAMM AUF DIE WAAGE.



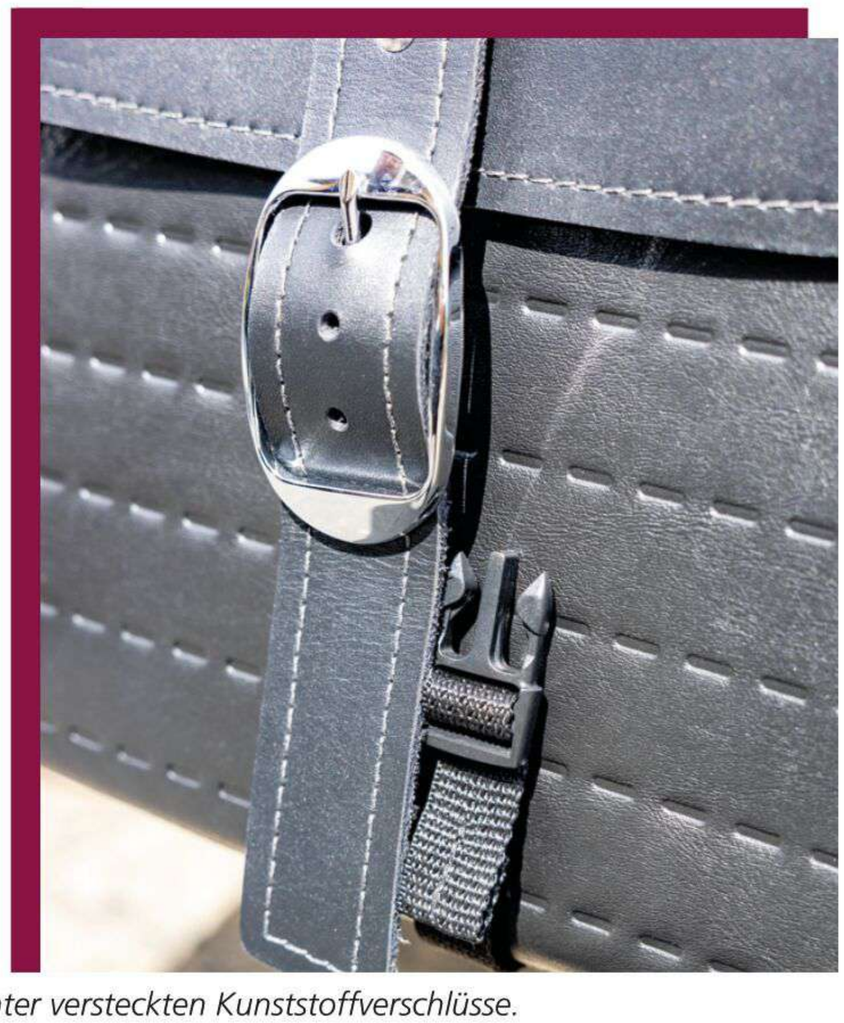
Retro-Modelle in Anlehnung an erfolgreiche Baureihen der eigenen Firmengeschichte liegen im Trend. So ernst wie Indian mit der Super Chief Limited nehmen das Thema jedoch nur wenige.

Genau einhundert Jahre ist es her, dass die erste Indian Chief im Jahre 1921 vorgestellt wurde. Entwickelt hatte die Maschine Ingenieur und Rennfahrer Charles Frankling, der ein Jahr zuvor bereits die Scout aus der Wiege gehoben hatte. Im Gegensatz zum Seitenventiler-V2-Motor der Scout mit seinen 606 Kubikzentimetern Hubraum verfügte die Chief jedoch über den vollen Liter Hubraum und zwei Nockenwellen.

100 JAHRE INDIAN CHIEF

Die Super Chief Limited ist im Jahr 2021 eines von drei Modellen, mit denen Indian den Stammbaum der berühmten Chief-Ahnenreihe fortsetzt. Als Basis dient nach wie vor ein stilechter Stahlrahmen, der bis heute den gleichen Radstand besitzt: 64 Zoll beziehungsweise 1.625,6 Millimeter sind es. Im Fall der Super Chief gelingt es dem Rohrwerk zudem, die Optik des alten Stahlrahmens nachzuahmen. Die beiden Federbeine verstecken sich dazu gekonnt hinter den serienmäßigen Satteltaschen. Von außen groß und kastig reduziert ein zerklüftetes Kunststoffinnenteil den Stauraum der ledernen Behälter.





Die Lederriemen der serienmäßigen Satteltaschen sind nur Zierde. Sie verdecken den Blick auf die darunter versteckten Kunststoffverschlüsse.

ZWEI SCHNELLSPANNER MIT JE EINER SICHERUNGSSCHRAUBE FIXIEREN DEN WINDSCHILD. MIT DEM PASSENDEN INBUS-SCHLÜSSEL GELINGT DER UMBAU BINNEN EINER MINUTE.



Mit 1,9 Litern Hubraum lässt sich die Super Chief Limited schaltfaul bewegen.

Es stellt den Abstand zu Auspuff und Fahrwerksteilen sicher. Meinen 20-Liter-Rucksack bringe ich dadurch in keinem der beiden Behälter unter, ohne ihn auszuräumen. Geschweige denn einen Helm. Für Wasserflasche, Geldsack und Mobiltelefon reicht der Platz aus, auch eine Regenkombi passt noch hinein. Das Gepäck für eine Zwischenübernachtung leider nicht. Dass die breiten Lederschnallen nur der Optik dienen und die Funktion ein Klick-Verschluss aus Plastik übernimmt, wirkt an der sonst so historisch angehauchten Super Chief etwas inkonsequent.

Als Antrieb der aktuellen Chiefs dient Indians luftgekühlter Thunderstroke-116-Motor. Mit einem Hubraum von knapp 1,9 Litern und einem Drehmoment von 162 Newtonmetern hat er mit dem einhundert Jahre alten Vorbild zwar wenig gemein – sieht man davon ab, dass es sich um einen luftgekühlten V2 handelt –, trotzdem zählt er im Modelljahr 2021 zu den schönsten Motoren auf dem Markt. Seine drehmomentstarke Charakteristik ist es zudem, die der Super Chief Limited zu ihrem souveränen Fahrverhalten verhilft. Ab rund 1.500 Touren liefert der Twin satten Vortrieb, sodass sich die Maschine die meiste Zeit im sechsten Gang bewegen lässt.

Fahrerausstattung:
Helm: Shark Citycruiser Dual Blank
Jacke: Modeka Moxy Lady
Hose: Modeka Idabella Lady
Handschuhe: Modeka Jayce
Stiefel: Daytona Lady Pilot GTX

Muss ausnahmsweise geschaltet werden, steht dem Motor ein exakt arbeitendes Getriebe zur Seite. Die Schaltwege fallen nicht übermäßig lang aus, die Leerlaufsuche gelingt auf Anhieb und auch die Kupplung verlangt nur geringe Bedienkräfte. Geschmackssache, besser gesagt Kopfsache, ist der Sound der Super Chief. Vom Straßenrand klingt sie wunderschön, souverän und satt, ohne dabei ein Krawallbruder zu sein. Mit einem Standgeräusch von 96 dB(A) überschreitet sie das willkürliche Limit auf einigen Tiroler Straßen leider um ein Dezibel. Im Sattel der Super Chief Limited ist das persönliche Klangerlebnis stark vom Helm abhängig. Mit einem offenen Jethelm auf dem Kopf kommt der Sound am authentischsten beim Fahrer an. Je besser der Helm den Schall dämpft, desto mechanischer wirkt der Klang des Thunderstroke 116 hinter der hohen Scheibe, die gut vor dem Fahrtwind und dessen Geräuschen abschirmt – zumindest bis 100 Stundenkilometer. Mit steigendem Tempo nehmen die Turbulenzen spürbar zu.
Auf beiden Seiten durch eine Inbusschraube und einen Schnellverschluss gesichert, ist die Scheibe übrigens mit

wenig Aufwand abnehmbar, was die Super Chief Limited zum Verwandlungskünstler macht. Natürlich stehen in Form von Chief und Chief Bobber gleich zwei Schwestermodelle bereit, die ab Werk ohne Scheibe ausgeliefert werden. Die Super Chief Limited ist jedoch die Einzige des Trios, die dem Besitzer die Wahl lässt und obendrein die Einzige, deren Motor und Auspuffanlage komplett verchromt sind, was dem Gesamtauftritt ungemein gut tut.

PLATZ FÜR GROSSE KERLE

Auf einigen Bildern mag die Indian beinahe zierlich wirken, bei der Sitzprobe wird jedoch klar: Wir haben es hier mit einem Full-Size-Cruiser zu tun. Fahrer jeder Größe genießen Bewegungsfreiheit auf dem breiten Sattel. Bequem fällt die Sitzposition aus. Auf den langen Trittbrettern haben Füße bis Schuhgröße 50 Platz. Der ausladende Lenker liegt lässig in den Händen und selbst das so klein wirkende Soziusbrötchen bietet europäischen Podexen ausreichend Fläche, auch wenn der Kniewinkel des Beifahrers spitz ausfällt. Niedrigere und höhere Sitzbänke für Fahrer und Sozius sowie eine Sissybar sind im Indian-Zubehör erhältlich. Entspannung macht sich bereits auf den ersten Metern breit. Nicht nur aufgrund der beruhigenden Schwingungen des Thunderstroke 116, sondern auch, weil die Masse der Indian den Vorwärtsdrang ein Stück weit zügelt. 335 Kilogramm bringt die Maschine mit vollem Tank auf die Waage. Einem gut motorisierten Pkw kann man damit problemlos folgen. Um ihn zu überholen, reicht es meist nicht. Für genüssliches Cruisen auf der Landstraße ist aber genügend Dynamik vorhanden. Für die Bremsen ohnehin. Mit einer einzelnen 300-mm-Bremsscheibe an der Front und begrenzter Schräglagenfreiheit ist vorausschauende Fahrweise Pflicht.



Die zuverlässig gripstarken Pirelli Night Dragon bringt die Super Chief Limited weder mit ihrem Längs- noch Querbeschleunigungsvermögen in Verlegenheit.



Die drei Fahrmodi ändern daran nur wenig und beeinflussen in erster Linie das Ansprechverhalten des Motors. Anders als der etwas ruppige Sport-Modus mit seinen unnötig harten Lastwechseln passen „Standard“ und „Tour“ deutlich besser zur harmonischen Chief. Auch zum Fahrwerk, das eher weich abgestimmt ist und dem auf schlechtem Belag irgendwann die Federwege ausgehen. Gerade einmal 75 Millimeter sind es am Heck.Ein Highlight der neuen Indians ist ihr vier Zoll großes rundes Farbinstrument. Es passt hervorragend zum klassischen Look der Chief-Modelle und bietet dem Fahrer dennoch sämtliche Funktionen, die wir von einem modernen Tourer erwarten. Die Anzeige lässt sich zwischen Tacho, Drehzahlmesser, Zusatzinstrumenten und Navigation umschalten. Selbst auf die Bedienung per Handschuh reagiert das Touchdisplay zuverlässig. Smartphone und andere Bluetooth-Quellen lassen sich ebenfalls mit dem Cockpit verbinden. Genial! Passend dazu strahlen Scheinwerfer, Blinker und Rücklicht dank LED-Technik hell und unübersehbar – zumindest fast. Gegen Tagträumer im Straßenverkehr ist selbst die hellste Lampe machtlos.
Serienmäßig ist die Super Chief Limited mit einer schlüssellosen Zündung, USB-Ladeanschluss, Tempomat und ABS ausgestattet. Gegen Aufpreis lässt sich die Ausstattung um klare und getönte Scheiben in unterschiedlichen Höhen,



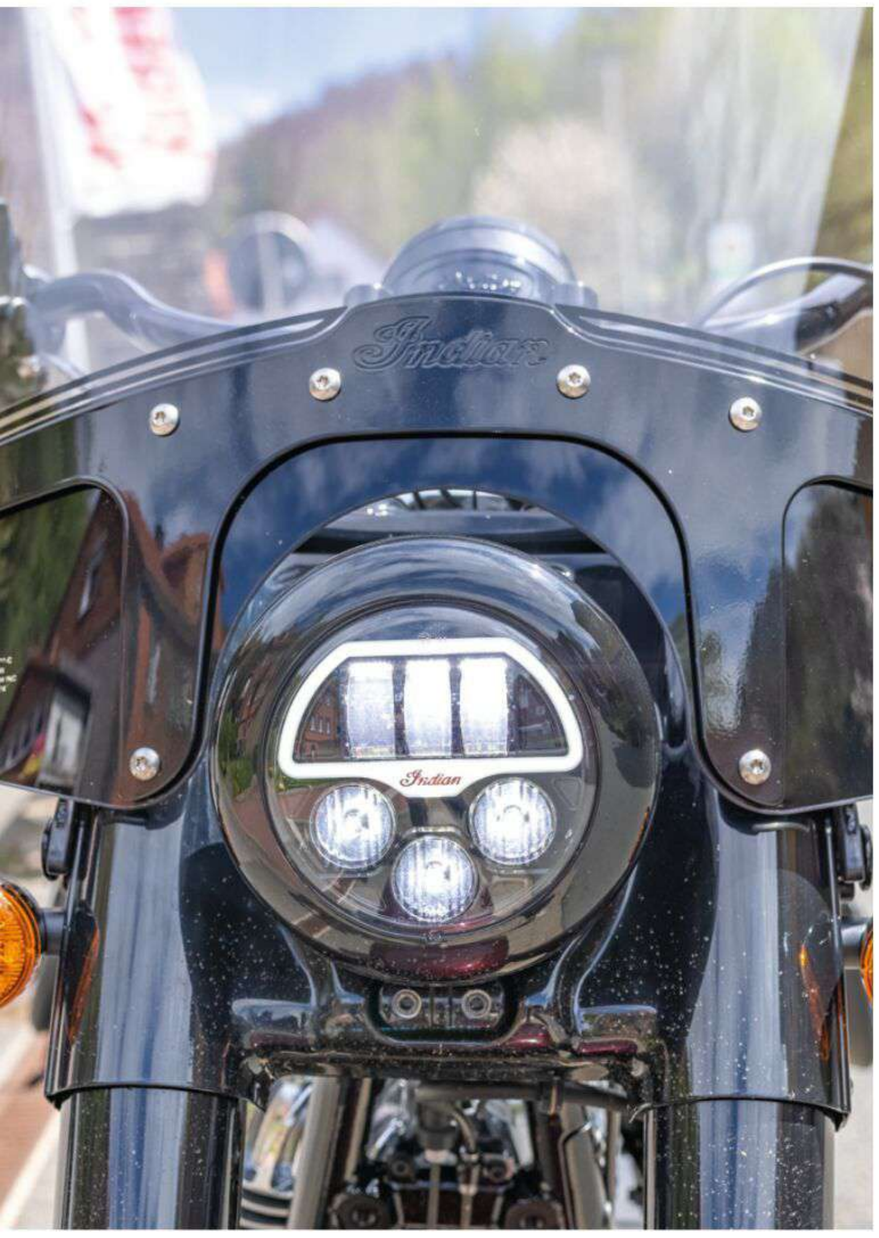




Das runde Touchdisplay lässt sich mit Handschuhen bedienen und ist ein toller Kompromiss zwischen Retro-Optik und modernem Infotainment.

Pro
+ innovatives Rundinstrument
+ drehmomentstarker Motor
+ Scheibe dank Schnellverschluss abnehmbar

Fahrerausstattung:
Helm: Hedon Epicurist 60‘s
Jacke: Louis DL-JM-1
Hose: Louis DL-PM-2
Handschuhe: Louis DL-GM-1
Stiefel: Daytona AC Classics GTX



LED-Scheinwerfer mit Indian-Logo



Contra
- Koffer mit geringem Nutzwert
- geringe Schräglagenfreiheit
- zahnlose Voderradbremse

Heizgriffe, Sturzbügel, Gepäckträger, Zusatzscheinwerfer und alternative Lenker erweitern.

FAZIT

Mit der Super Chief Limited hat Indian einen Cruiser im Programm, der Retro-Optik und moderne Technik gekonnt verbindet. Die klassischen Elemente wie der traditionelle Stahlrahmen und der luftgekühlte Motor fallen im Fahrbetrieb nicht negativ auf, was man über die zahnlose Vorderradbremse, die kurzen Federwege und die geringe Schräglagenfreiheit leider nicht sagen kann. Dafür trumpft die Super Chief Limited bei Beleuchtung und Elektronik auf. Das runde Touchdisplay zählt zu den elegantesten Cockpitlösungen, die in den letzten Jahren auf den Markt gekommen sind und durch die abnehmbare Scheibe bekommt man beinahe zwei Indians zum Preis von einer.

Indian	Super Chief Limited
Motor	Zweizylinder-Viertaktmotor
Bohrung x Hub	103,2 x 113 mm
Hubraum	1.890 ccm
Nennleistung	91 PS (67 KW) bei 4.300 U/min
max. Drehmoment	162 Nm bei 3.200 U/min
Verdichtung	11:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion nach 800 km, dann nach 4.000 km und 8.000 km, danach alle 8.000 km
Kraftübertragung	
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Zahnriemen
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahlrahmen
Federelemente vorn	Teleskopgabel
Federelemente hinten	doppelter Stoßdämpfer mit einstellbarer Vorspannung
Federweg v/h	132 mm / 75 mm
Radstand	1.626 mm
Nachlauf	131,5 mm
Lenkkopfwinkel	29°
Räder	Speichenräder
Reifen vorn	130/90B16 67H
Reifen hinten	180/65 B16 81H
Bremse vorn	halbschwimmende 300-mm-Doppelscheibenbremse, Vierkolben-Bremssattel
Bremse hinten	schwimmende 300-mm-Scheibenbremse, Zweikolben-Bremssattel
Assistenzsysteme	ABS, Fahrmodi, Tempomat
Maße/Gewichte	
Länge	2.286 mm
Breite (über Spiegel)	892 mm
Höhe (über Spiegel)	1.139 mm
Sitzhöhe	665 mm
Gewicht fahrfertig	335 kg
zul. Gesamtgewicht	526 kg
Zuladung	191 kg
Tankinhalt	15,1 Liter
Standgeräusch	96 dB(A)
Fahrgeräusch	75 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 22.490,-- Euro (ab Werk)**

SCRAMBLER 1200

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Triumph





Die überarbeiteten Motoren der Bonneville-Familie kommen im Modelljahr 2021 auch den Scramblern von Triumph zugute. Im Zuge des Euro-5-Updates verringern sich nicht nur die Emissionen, bei der Scrambler 1200 soll eine überarbeitete Auspuffanlage zudem den Temperaturhaushalt verbessern. Die Kurbelwelle verlor etwas an Schwungmasse. Eine speziell auf die Scrambler zugeschnittene Abstimmung verspricht satten Durchzug von ganz unten bis in den oberen Drehzahlbereich. Das maximale Drehmoment von 110 Nm liegt bereits bei 4.500 U/min an, während die Spitzenleistung von 90 PS bei 7.250 U/min erreicht wird.

KLASSISCHES DESIGN – MODERNE TECHNIK

Die Triumph Scrambler 1200 mit ihrer klassisch geformten Sitzbank, dem 16-Liter-Kraftstofftank mit Monza-Tankdeckel und Edelstahlband sowie dem hochgelegten Doppelauspuff vereint die Optik eines Scramblers der 1950er- und 60er-Jahre mit moderner Technik. Sie bietet zudem ein Fahrwerk, das auch für Abstecher ins Gelände bestens gerüstet ist. Eine Showa-Gabel mit langen Federwegen, voll einstellbare Öhlins Federbeine an einer kräftig dimensionierten Schwinge und ein 21-Zoll-Vorderrad sprechen eine deutliche Offroad-Sprache. Brembo-M50-Radialbremssättel an 320 mm großen, schwimmend gelagerten Bremsscheiben sorgen auch auf der Straße für adäquate Verzögerung. Im Modelljahr 2021 stellt Triumph den Varianten XC und XE eine Steve McQueen Edition zur Seite, die weltweit auf eintausend Fahrzeuge limitiert ist. Mit der Scrambler 1200 XE in Matt Khaki Green erweitert zudem eine neue Farbe das Angebot.

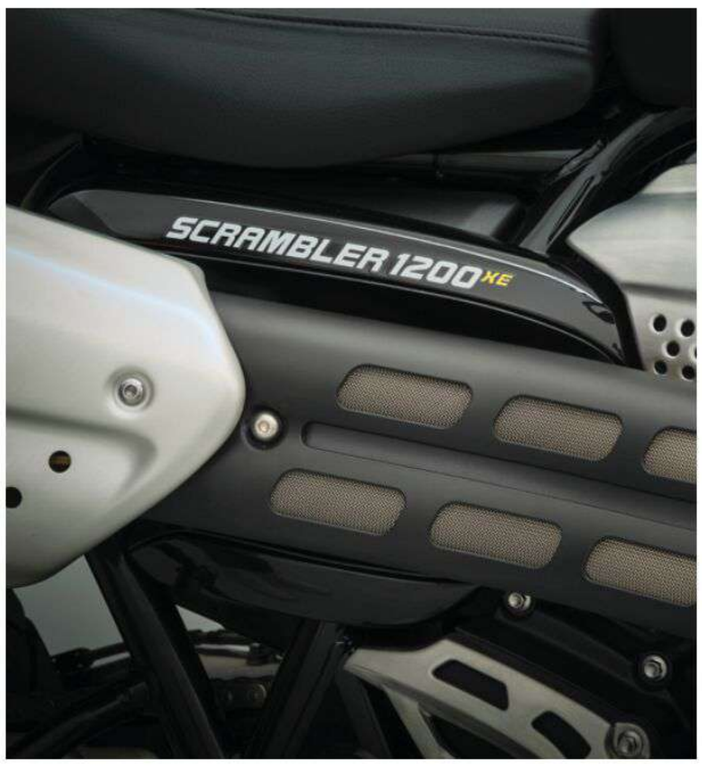
Schon beim Vorgänger aus dem Jahr 2018 war die Verarbeitungsqualität hoch. Aluminiumkotflügel, Seitendeckel mit Scrambler 1200-Schriftzug aus gebürstetem Aluminium, ein Aluminiummotorschutz und seitlich eingespeichte Räder mit schlauchlosen Reifen – es braucht eine Weile um sämtliche Details der Scrambler 1200 zu entdecken. Mit über 70 lieferbaren Zubehörteilen lässt sich diese Liste beliebig erweitern: Fly Screen, Gepäcktaschen, Tankrucksack, Nebelscheinwerfer und ein Hauptständer erhöhen bei Bedarf die Tourentauglichkeit. Hochgelegter Frontkotflügel, Lenkerstrebe und Scheinwerfergitter sprechen Offroad-Fans an. Bereits ab Werk sind XE und Steve McQueen Edition mit Handprotektoren, Brembo-MCS-Hebeln, einer goldenen Gabel und einer verlängerten eloxierten Aluminiumschwinge ausgestattet.

UNTERSCHIEDE BEI DER ELEKTRONIK

Bei den Assistenzsystemen gibt es durchaus Unterschiede zwischen den Scrambler-Modellen XC und XE. Allen gemein sind das farbige TFT-Instrument und beleuchtete Schalter sowie Armaturen. Sechs Fahrmodi bietet die XE: Road, Rain, Sport, Off-Road, Off-Road Pro und Fahrer-konfigurierbar. Sie passen die Gasannahme, die Traktionskontrolle und die ABS-Einstellungen an. Die etwas günstigere XC muss auf den Off-Road-Pro-Modus verzichten. Nur die XE verfügt außerdem über ein kurvenoptimiertes ABS und eine kurvenoptimierte Traktionskontrolle. Voll-LED-Beleuchtung mit Tagfahrlicht, schlüssellose Zündung, Tempomat mit Einknopf-Bedienung sowie USB-Ladebuchse haben dagegen alle Scrambler 1200. Ebenso eine drehmomentun-







Mit Smartphone-Konnektivität und Brembo-M50-Monoblock-Bremssätteln verfügt die klassisch aussehende Scrambler über modernste Technik.

terstützte Kupplung und die innenliegende Verkabelung für die als Zubehör erhältlichen Heizgriffe. Optional kann über das „My TRIUMPH"-Konnektivitätssystem telefoniert, Musik gehört, die Pfeil-Navigation genutzt oder eine Go-Pro-Kamera gesteuert werden.

SONDERMODELL STEVE MCQUEEN EDITION

Auf eintausend Stück ist die Steve McQueen Edition der Triumph Scrambler 1200 limitiert. Technisch entspricht das Sondermodell der besser ausgestatteten XE-Variante. Darüber hinaus ist sie in Competition Green lackiert und trägt ein Steve McQueen-Branding auf dem Tank sowie auf der aus dem Vollen gefrästen Lenkerklemmung. Die umfangreiche Serienausstattung der XE erweitert Triumph um ausgewählte Teile aus dem Scrambler-Zubehörprogramm und liefert die fortlaufend nummerierten Fahrzeuge mit einem Echtheitszertifikat mit den Unterschriften des TRIUMPH-CEO Nick Bloor sowie Steves Sohn Chad McQueen aus. Das Sondermodell wurde gemeinsam mit der Familie McQueen entwickelt, inspiriert von der originalen Triumph TR6, die durch den legendären Sprung über den Stacheldraht im Filmklassiker „The Great Escape" aus dem Jahr 1963 berühmt wurde. Mit Knieschonern aus gebürsteter Folie, hochgezogenem vorderen Kotflügel, Motorschutzbügel aus Edelstahlrohren, Aluminiumkühlerschutz, handgemalten, goldenen Zierlinien und goldenen Heritage Triumph-Logos ist sie die am besten ausgestattete Scrambler 1200 aller Zeiten.

PREISE

Die Preise beginnen bei 13.850,-- Euro für die XC (Österreich 16.400,-- Euro). Die Scrambler 1200 XE kostet in Deutschland 14.850,-- Euro, in Österreich 17.600,-- Euro. Für die limitierte Steve McQueen Edition sind jeweils 1.000,-- Euro Aufpreis fällig: In Deutschland kostet sie 15.850,-- Euro, in Österreich 18.600,-- Euro.





Die limitierte Steve McQueen Edition ist die am besten ausgestattete Scrambler 1200 aller Zeiten.



Mash Seventy:

Preis-Leistungs-Hit in der 125er-Klasse

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Mash

Für gerade einmal 2.500,-- Euro ist die Mash Seventy die günstigste 125er des französischen Herstellers – und zugleich die meistverkaufte. Neben dem geringen Fahrzeuggewicht von 127 Kilogramm stellt auch der gutmütige Charakter des 11 PS starken Einzylinders niemanden vor eine unlösbare Herausforderung. Er ist ein sanftmütiger Geselle. Lastwechselreaktionen sind praktisch nicht feststellbar. Komfortabel schnurrt die Seventy so von A nach B. Das Getriebe arbeitet unauffällig, die Leerlaufsuche gelingt problemlos, einzig der Kupplungshebel dürfte sich etwas leichter ziehen lassen. Mit 17-Zoll-Bereifung – vorn 90 Millimeter breit, hinten 100 Millimeter – ist die Seventy sehr handlich. Auf der Geraden ist ausreichend Spurtreue vorhanden, erst im Kurvenverlauf werden Korrekturen nötig, sobald sich Bodenwellen auf der Fahrbahn breit machen. Das einfache Fahrwerk ist lediglich in der Vorspannung der hinteren Federbeine verstellbar, der gebotenen Leistung aber gewachsen. Serienmäßig sind ein CBS-Bremssystem und schwarze Stahlflexbremsleitungen mit an Bord. Bravo!

Mash	Seventy
Hubraum	125 ccm
Nennleistung	11 PS (8 kW) bei 9.000 U/min
Gewicht fahrfertig	127 kg
Preis	**ab 2.499,-- Euro (ab Werk)**

Viel 125er fürs Geld

Derart ausgerüstet schwimmt der Fahrer in aufrechter Sitzposition entspannt im Verkehr mit. Landstraßentempo erreicht selbst die kleine Seventy problemlos. Ihre straff gepolsterte Sitzbank ist zwar schmal, dafür aber ausreichend lang, um



zwei Erwachsene zu transportieren. Dem Sozius bietet dabei ein stabiler Rohrbügel die Möglichkeit sich festzuhalten. Generell ist die Mash Seventy erstaunlich solide und liebevoll verarbeitet. Und das zu einem rekordverdächtigen Preis.

Mit der Black Seven erweitert Mash die 125er-Palette um ein Modell mit 15 PS und schöpft damit die Führerscheinregularien optimal aus. Statt dem luftgekühlten Einzylinder nach Vorbild der Suzuki GN 125 kommt dazu ein Hyosung-Motor mit vier Ventilen und Wasserkühlung zum Einsatz. Drehzahlen weisen bei diesem Motorenkonzept den Weg zum Glück. Lässt man den kleinen Single laufen, glaubt man ihm seine Leistungsangabe gern. Verglichen mit der Seventy tritt die Black Seven souveräner auf – nicht nur aufgrund ihrer Mehrleistung. Das gesamte Motorrad wirkt moderner und massiver. Das macht sich auf der Waage in Form von zehn zusätzlichen Kilogramm bemerkbar. Während der Fahrt ist davon wenig zu spüren. Eine Generation jünger wirkt auch das Fahrwerk der wassergekühlten 125er. Sie liegt stabiler auf der Straße. Das Limit bestimmt die Erstbereifung von Timsun, die bei erster Gelegenheit durch taugliche Gummis ersetzt werden sollte.

Die vergleichsweise breite Sitzbank der Black Seven ist komfortabel gepolstert. Im Cockpit ergänzt ein digitales Display die beiden analogen Instrumente. Auch die Black Seven verzögert mit Scheibenbremsen und ABS, ist ab Werk mit Stahlflexleitungen und LED-Scheinwerfer ausgestattet.



MASH BLACK SEVEN

15 PS dank Wasserkühlung

VERWIRRENDE MODELLBEZEICHNUNGEN

Die wassergekühlte 125er läuft unter dem Namen Black Seven, obgleich wir ein Vorserienmodell in Dunkelgrün mit der Aufschrift „British Seven“ fuhren. Auf der Website des Herstellers ist unter dieser Bezeichnung allerdings ein luftgekühltes Modell geführt. Den Unterschied macht neben dem Motor vor allem der Preis. Während die luftgekühlte British Seven ab 2.795,-- Euro zu haben ist, kostet die wassergekühlte Black Seven in der Farbe Grün 3.599,-- Euro.

Mash	Black Seven
Hubraum	125 ccm
Nennleistung	15 PS (11 kW) bei 9.000 U/min
Gewicht fahrfertig	137 kg
Preis	**ab 3.599,-- Euro (ab Werk)**

Mash Two Fifty



Fahrerausstattung:
Helm: Hedon Epicurist 60's
Jacke: Louis DL-JM-1
Hose: Louis DL-PM-2
Handschuhe: Louis DL-GM-1
Stiefel: Daytona AC Classics GTX

Für Fans der Mash Seventy, die nicht an die 125-Kubik-Klasse gebunden sind, ist die Mash Two Fifty eine Empfehlung. Aus dem doppelten Hubraum schöpft sie 18 PS, die die Fahrt auf der 250er zum spaßigen Erlebnis machen. Drehfreudig, quirlig, ausreichend stark und trotzdem frei von jeder Tücke, spricht sie spontan auf die Befehle der Gashand an. Mit 141 Kilogramm ist sie zudem kaum schwerer als die 125er des Herstellers.

Reifenoptik zu Lasten des Handlings

Fahrverhalten und Erstbereifung können hingegen nicht überzeugen. Zwar verbaut Mash an der Front eine moderne Upside-Down-Gabel, allerdings hat das Heck der Two Fifty ein Eigenleben. In Kurven kippt es so übereifrig in Schräglage, dass der Fahrer gegenhalten muss. Gefährlich ist das zwar nicht, fühlt sich jedoch gewöhnungsbedürftig an. Vermutlich sind die Timsun-Reifen in Flat-Track-Optik der Grund für dieses Problem. Die Seventy mit ähnlicher Fahrwerksgeometrie und Straßenreifen bleibt davon jedenfalls verschont. Mit ihr teilt sich die Two Fifty auch die gefällige Ergonomie – das CBS leider nicht. Die 250er wird ohne Kombi-Bremssystem ausgeliefert. Dafür ergänzen eine digitale Tankuhr und ein Hauptständer die Serienausstattung. Mit einem Preis von 3.699,-- Euro kostet die Two Fifty lediglich einhundert Euro mehr als die Black Seven mit 125 Kubik. Gemessen daran ist der Fahrspaß pro Euro hoch. Die Kosten für einen tauglichen Satz Reifen sollten Interessenten jedoch bereits beim Kauf mit einkalkulieren.

Mash	Two Fifty
Hubraum	249 ccm
Nennleistung	18 PS (13 kW) bei 7.500 U/min
Gewicht fahrfertig	140 kg
Preis	**ab 3.699,-- Euro (ab Werk)**



Mash	Five Hundred
Hubraum	397 ccm
Nennleistung	27 PS (20 kW) bei 6.500 U/min
Gewicht fahrfertig	160 kg
Preis	**ab 4.199,-- Euro (ab Werk)**

Die charmant inkonsequente Nomenklatur der Mash-Modelle setzt sich bei der Five Hundred fort. Sie begnügt sich mit einem Hubraum von 400 Kubikzentimetern, was dem grandiosen Fahrspaß dennoch nicht im Wege steht. Mit seiner wunderbaren Drehmomententfaltung fährt sich der 400er beinahe elastischer als der 650 Kubikzentimeter große Motor der Six Hundred, die ihr ebenfalls in dieser Ausgabe findet. In unteren und mittleren Drehzahlen fühlt er sich deutlich kräftiger an, als die Leistungsangabe von 27 PS vermuten ließe. Dieser Dampfhammer-Charakter passt hervorragend zur lässigen Ergonomie der chromglänzenden Maschine. Aufrecht sitzend fährt sich die Five Hundred geschmeidig aus der Hüfte, biegt handlich ums Eck und stampft ab dem Scheitelpunkt spontan drauf los – unabhängig vom eingelegten Gang.

Kleiner Dampfhammer

Das Getriebe funktioniert dabei ebenso unauffällig wie die Scheibenbremsanlage mit ABS. Aufsteigen und genießen – mehr muss man nicht tun. Aber man kann. Wer den Oldschool-Auftritt auf die Spitze treiben will, kann die Five Hundred nicht nur elektrisch starten. Sie besitzt sogar einen Kickstarter! So viel Oldtimer-Flair, gepaart mit moderner Einspritzung, gibt es bei keinem anderen Hersteller. Noch dazu zu einem Preis von gerade einmal 4.199,-- Euro.





125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal



Text: Eckart Nohns; Fotos: Christine Laux-Lewin



Die Kanal-"Gang" – Start der Tour am Aussichtspunkt an der Kanalschleuse in Kiel.

Eins, zwei, fünf – die Zahlenkombination passt in diesem Jahr zum Alter des Nord-Ostsee-Kanals und auch zu uns, den NOK-Bikern. Bei unserem Rainer entstand die Idee, sie für eine spezielle Tour zu nutzen. Der Nord-Ostsee-Kanal gehört weltweit zu den meistbefahrenen, künstlichen Wasserstraßen für Seeschiffe. Im 125. Jubiläumsjahr wollen wir alle zwölf der nutzbaren Kanalfähren überfahren. Zurück soll es über zehn Brücken und durch einen Tunnel gehen.

Mit diesem Auftrag macht sich Ecki daran, schöne Routen zu planen. Ein Termin und ein netter Übernachtungsplatz in Brunsbüttel werden gefunden



und die Nord-Ostsee-Kanal-Biker, mit regelmäßigem Treffpunkt in Großkönigsförde, freuen sich auf eine gemeinsame Ausfahrt. Unsere bunte Gemeinschaft existiert seit 12,5 Jahren. Gegründet von emsigen Motorradfahrern in Großkönigsförde, die gern in Gemeinschaft unterwegs sein wollten. Von Choppern über Sportler und Tourer bis hin zu Reiseenduros reicht das markenübergreifende Motorradspektrum.

An einem Samstag Anfang September des Coronajahrs treffen wir uns an der nett gelegenen Aussichtsplattform an der Kieler Schleuse. Dreizehn Mitfahrer – also aufgerundete zwölfeinhalb, um wieder auf die Jubiläumszahl zu kommen – wollen und können dabei sein. Auf der Plattform gibt es viele lesenswerte Infos zur Kanalentwicklung und einige visuelle Darstellungen.





Fähr geht vor. Am Samstag queren wir alle Fährverbindungen.



Freie Platzwahl im Imbiss Höhe Fähre Breiholz

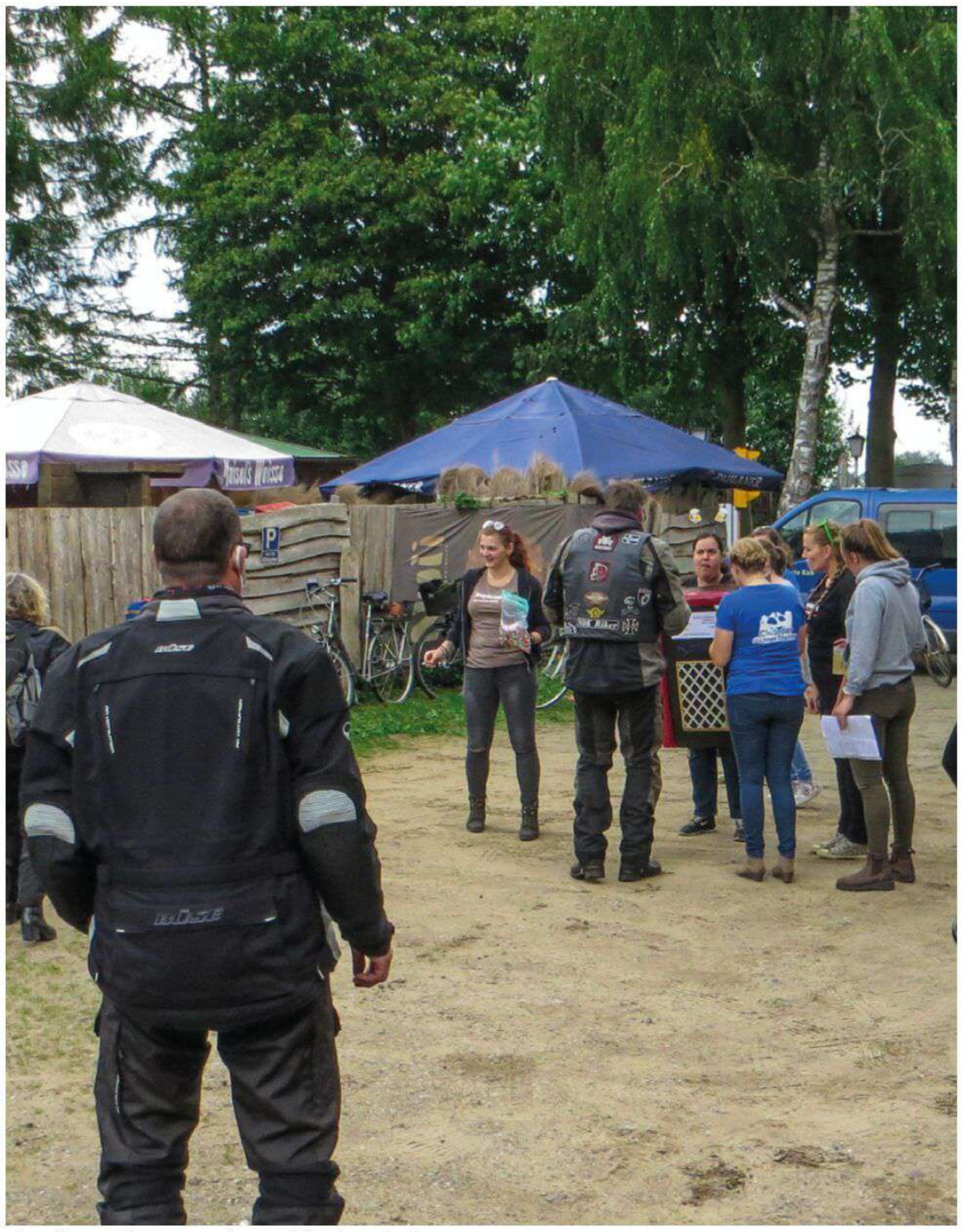
Auch dafür lohnt sich ein Besuch. Außerdem ist es immer interessant, wer hier ein- und ausgeschleust wird.

Nach der Abfahrt führt uns das Navi zunächst in die falsche Richtung. Es dauert ein wenig bis uns das klar wird und wir bewusst zur geplanten Route zurücksteuern. Es ist immer nett, wenn man einen Pulk von Leuten anführt und merkt, dass etwas schiefläuft.

Wir erreichen die erste von zwölf Fähren in Landwehr von der Südseite, während wir noch auf bekannten Strecken im Nahbereich unseres Standardtreffpunkts unterwegs sind. Christine springt dann und wann von ihrem Soziaplatz, um Fotos von der Landschaft und den Fährüberfahrten aufzunehmen. So läuft das über viele schöne Fährquerungen weiter. Wir haben zumeist Glück und müssen selten allzu lang warten.



Auch auf dem Parkplatz – Abstand halten



Ausflugs-Austausch an frischer Luft

In Breiholz steuern wir unseren ersten längeren Halt an. Coronabedingt haben wir unser Eintreffen im Vorfeld terminlich abgesprochen. Es empfängt uns nicht nur ein netter Einkehrplatz, sondern auch eine fröhliche Gruppe junger Damen, die einen Junggesellinnenabschied an der frischen Luft feiert. Das wird genutzt für einen gemeinsamen Plausch mit Gesang, guter Laune und einer kleinen Spende für die Junggesellinnenkasse.



Längste Rollersitzbank am Kanal



Kanal-Stopp mit tollem Blick von der Kanal-Meisterei

Wir genießen die kurzweilige Pause, nutzen sie für Benzingespräche und um einen Happen zu essen. Die geplante Route führt über kleine und manchmal holprige Wege. Nicht immer zur Freude der Fahrer von Choppern und schwergewichtigen Maschinen. Das Fährqueren des Kanals bietet abwechslungsreiche Panoramen und wir kommen gut voran. Die Stimmung in der Gruppe ist gut und das Wetter zeigt sich zumeist von seiner besten Seite.

Auf dem Weg nach Burg, hinter der Hochdonner Fähre, passieren wir einen besonderen Standort in Neuendorf-Sachsenwalde. Es handelt sich um die tiefste Landstelle der Bundesrepublik Deutschland. Sie liegt 3,54 Meter unter Normalnull. Ohne Deiche wäre unser Aufenthalt hier nicht möglich. Wir nutzen ihn für eine gemütliche Pause und einige Fotos.

Der Himmel hat sich ein wenig bewölkt. Es reicht allerdings nur für wenige Tropfen. Wir sind froh, dass wir unsere Unterkunft in Brunsbüttel erreichen, ohne unsere Motorradklamotten auf Wettertauglichkeit testen zu müssen. Einige unserer Partner und Freunde sind auf anderen Wegen mit dem Auto hierhergekommen, damit wir den Abend gemeinsam verbringen können. Fußläufig erreichen wir einen netten Italiener. Hier gibt es gutes Essen, anregende Getränke und launige Gespräche.



Der nächste Morgen startet mit einem reichhaltigen Frühstück. Das Wetter spielt wieder mit. Wir haben uns bewusst für die Fährfahrten am Samstag entschieden, da wir am heutigen Sonntag mit längeren Wartezeiten gerechnet hätten. Das kann uns jetzt egal sein, da wir nur über durchgehende Straßen fahren. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist dadurch höher, unsere Sicht über die Landschaft ist es ebenso.

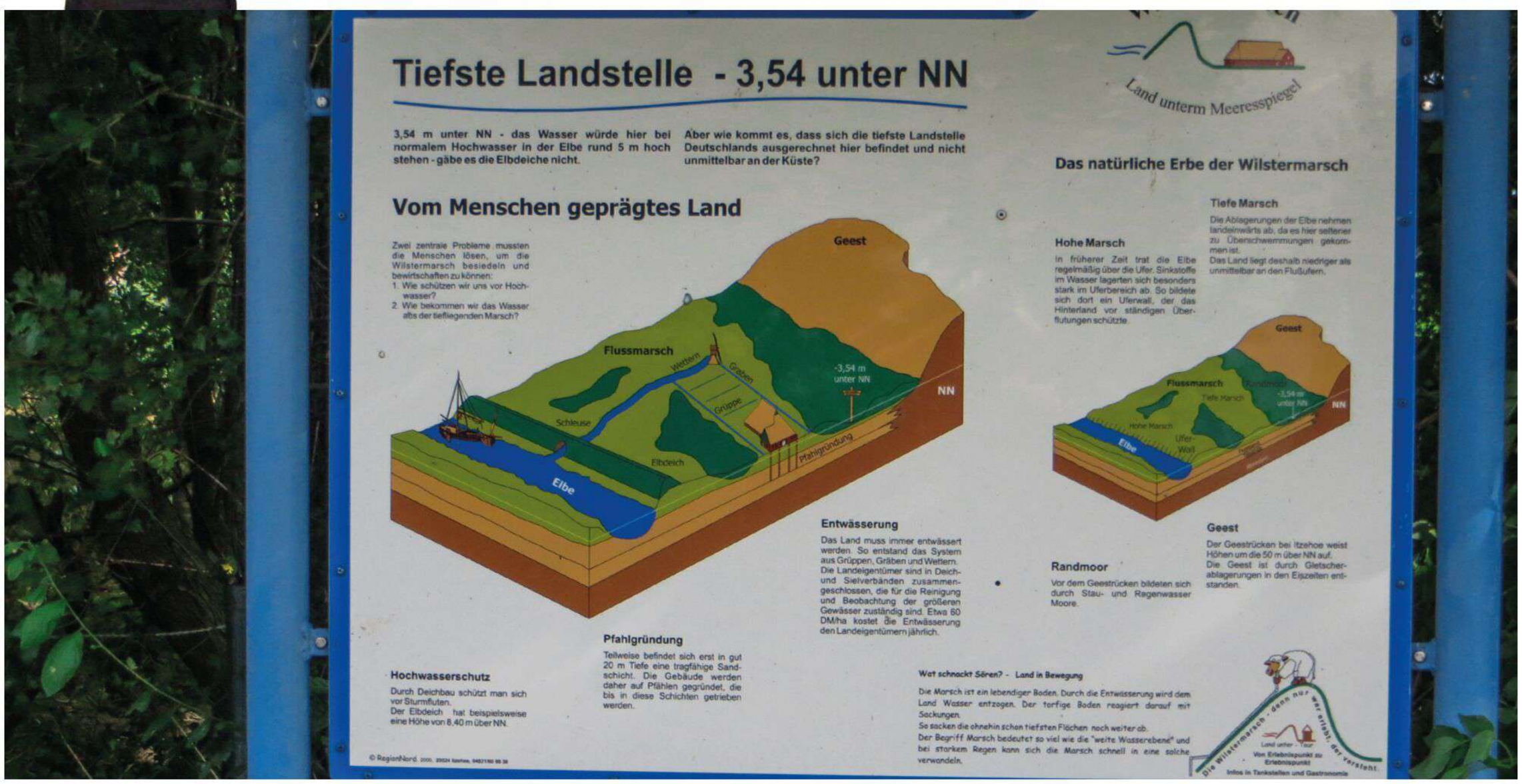
Wir kommen weiterhin gut voran. An der Gieselauschleuse halten wir. Sie trennt die Eider vom Nord-Ostsee-Kanal und bietet sich als Haltepunkt an, um einen Schluck zu trinken und die Landschaft zu genießen. Wenig später kehren wir in Osterrönfeld in der Kanal-Meisterei ein. Sie liegt direkt am Nord-Ostsee-Kanal und bietet eine tolle Sicht auf vorbeifahrende Schiffe. Auch hier gilt es einige Coronaregelungen einzuhalten. Die gute Laune verderben sie uns allerdings nicht. Schräg gegenüber – auf der anderen Kanalseite – liegt die Brückenterrasse. Sie beinhaltet eine Schiffsbegrüßungsanlage. Hier gibt es Erklärungen zu den vorbeifahrenden Schiffen und manch nette Geschichte.

Unser Weg führt weiter Richtung Heimat. Wir lassen es uns nicht nehmen, die Levensauer und die Holtenauer Brücke jeweils doppelt auf den getrennten Brückenteilen zu überqueren. Unser Zielpunkt ist der Thiessenkai in Holtenau auf der dem Startpunkt gegenüberliegenden Kanalseite. Hier gibt es noch ein Abschlussgetränk und Gespräche.

Wir sind froh, dass wir diese Tour gefahren sind und freuen uns auf nächste, gemeinsame Ziele.



„Oh, wie tief bin ich gesunken." Bernd, beim Test der tiefsten Landstelle Deutschlands.



Informationen zur Tour

Allgemeines

Der Nord-Ostsee-Kanal teilt Schleswig-Holstein, verbindet die Nordsee mit der Ostsee und verkürzt dadurch die Wegestrecke für Schiffe, die ansonsten um Dänemark herumführt. Diese Bundeswasserstraße gehört weltweit zu den meistbefahrenen künstlichen Wasserstraßen für Seeschiffe und hat eine Länge von 98 Kilometern.

Anreise

Der Startpunkt in Kiel ist über die heranführenden Bundesstraßen oder fernläufig über die A1 oder A7 gut und schnell zu erreichen.

Sehens- und erlebenswert

Schleswig-Holstein bietet für Motorradfahrer tolle Reviere. Diese Tour kann wunderbar dazu dienen, das nördlichste Bundesland besser kennenzulernen. Entlang des Nord-Ostsee-Kanals gibt es viele landschaftlich schöne Einkehrpunkte und natürlich die Landeshauptstadt Kiel, mit ihrer schönen Ostseelage und kulturellen Möglichkeiten.

Besondere Highlights sind die tiefste Landstelle der Bundesrepublik und schöne Panoramen auf und über dem Kanal im Verlauf der Tour.

Unterkunft



Hotel Wikingerhof
Tetenhusener Chaussee 1
24848 Kropp
Tel.: +49 4624 700

Anfrage & Buchung unter:
www.mrhotels.de

Beste Reisezeit

Die vorgestellte Route kann je nach Wetterlage vom Frühjahr bis in den Winter unter die Räder genommen werden. Von Plattenwegen, kleineren, landschaftlich reizvollen Wegen bis zu kurzen Autobahnüberführungen ist alles dabei.

Karten & Bücher

MARCO POLO
Deutschland Blatt 1
Schleswig-Holstein
Maßstab 1:200.000
Preis: 9,95 Euro

Bezug: shop.motorradundreisen.de

Routenverlauf

Gesamtkilometer: 340 km
Höchster Punkt: 52 m ü. NN

Routenverlauf:
Kiel (Kanal-Aussichtsplattform am südlichen Kanalufer) – Landwehr – Sehestedt – Schacht-Audorf – Breiholz – Oldenbüttel – Fischerhütte – Hohenhörn – Hochdonn – Burg – Brunsbüttel

Brunsbüttel – Hohenhörn – Grünental – Rendsburg – Kiel/Holtenau (Tiessenkai am nördlichen Kanalufer)



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

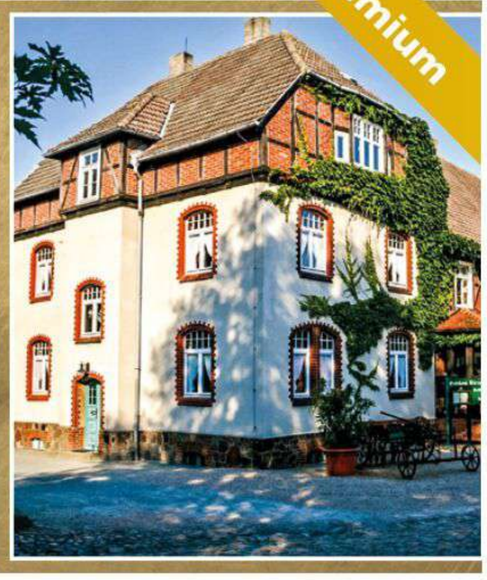
Altmark

Zwischen Elbe und Havel

Premium

Gutshaus Büttnershof
Büttnershof 38
39606 Iden – Büttnershof
+49 39390 81046
www.gutshaus-buettnershof.de





3-Tages-Biker-Gutsherrenfeeling – Büttnershof! – ab 124,-- Euro

Bayerischer Wald

Bayerischer Kurvenspaß

Premium



Landhotel Neuhof
Neuhof 4
94579 Zenting
+49 9907 925
www.landhotel-neuhof.de



Übernachten im Bayerischen Wald! – ab 46,-- Euro

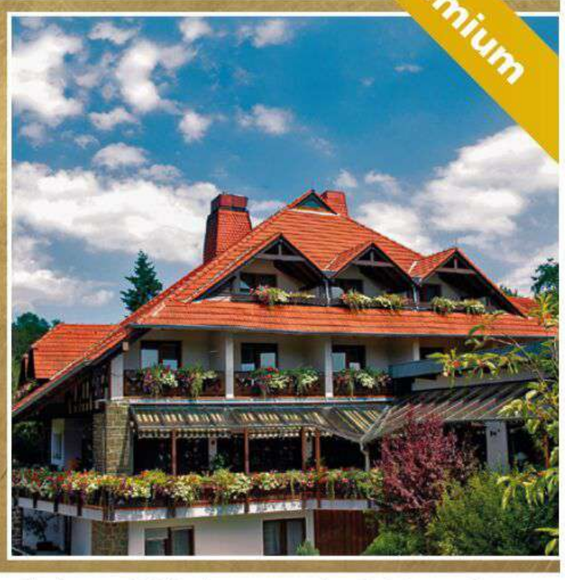
Pfälzer Wald

In der idyllischen Pfalz

Premium



Hotel Reweschnier
Kuseler Straße 1
66869 Blaubach/Kusel
+49 6381 923800
www.reweschnier.de



Motorradurlaub in der Pfalz – sieben Nächte – ab 419,-- Euro

Salzburger Land

Traumtouren am Großglockner

Premium

Hotel Sonnegg
Iglsbergweg 552
A-5753 Saalbach
+43 6541 7142
www.sonnegg.at





Motorradurlaub am Großglockner – 7 Nächte ab 565,-- Euro

Harz

Traumtouren im Harz

Premium

Landhaus Schulze
Osteroder Straße 7
37412 Herzberg am Harz
+49 5521 89940
www.landhaus-schulze.de





Harz-Bike Wochenende! – ab 149,-- Euro

Ederbergland

Fahrspaß im Ederbergland

Premium



Hotel Sassor
Berliner Straße 17
35088 Dodenau (Battenberg)
+49 6452 939939
www.hotel-sassor.de



Ederberglandtour mit 2 Übernachtungen! – ab 124,-- Euro

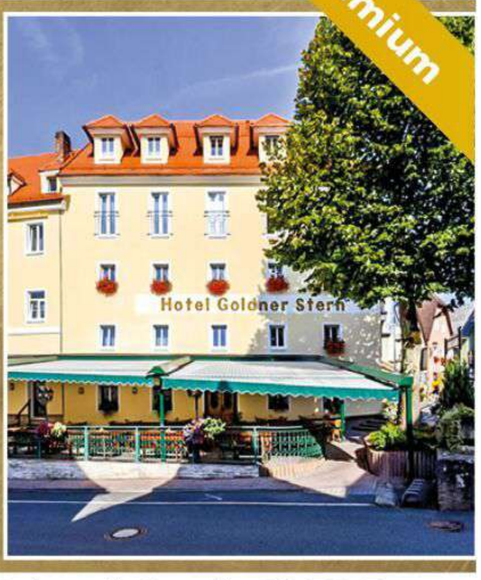
Fränkische Schweiz

Im Herzen Oberfrankens

Premium

Hotel Goldner Stern
Marktplatz 6
91346 Muggendorf
+49 9196 92980
www.goldner-stern.de





Übernachten in der Fränkischen Schweiz! – ab 42,50 Euro

Tirol

Samnaun & Stilfser Joch

Premium

Posthotel Pfunds
Stuben 32
A-6542 Pfunds
+43 5474 5606
www.post-pfunds.at





Bikers Short Stay! – 3 Nächte – ab 178,-- Euro

M&R Premiumhotels

Premium

M&R Premium Hotelpartner freuen sich nicht nur über ihren Besuch, sondern sind auf Motorradfahrer spezialisiert. Hier gehören Benzingespräche am Abend und das Knattern von Motoren am Morgen zum guten Ton.

Angebot & Buchung unter:
www.mrhotels.de

Viele M&R Hotels gewähren einen Preisnachlass von 5 % für Abonnenten.

Allgäu

Landgasthof Sonne
Dorfstraße 7
87675 Stötten am Auerberg
+49 8349 211
www.landgasthofsonne.de



Bayerischer Wald

„Das Reiners“
Grüb 20
94481 Grafenau
+49 8552 9649-0
www.dasreiners.de



Bodensee

Hotel Seerose
Auf der Mauer 3
88131 Lindau/Bodensee
+49 8382 24120
www.seerose-lindau.de



Brandenburg

Waldhotel Seelow
Waldsiedlung/Eichendamm 9
15306 Seelow
+49 3346 88883
www.waldhotel-seelow.de



Dahlener Heide

Zu den Schildbürgern
Lindenweg 2
04808 Frauwalde
+49 34262 61333
www.hotel-zu-den-schildbürgern.de



Eifel

Hotel am Schwanenweiher
Am Schwanenteich 2
56864 Bad Bertrich
+49 2674 93600
www.hotel-am-schwanenweiher.de



Hotel Dehren
Kurfürstenstr. 30
56821 Ellenz-Poltersdorf
+49 2673 1325
www.hotel-dehren.de



Hotel Eifeler Hof
Büchelstraße 7
54668 Ferschweiler
+49 6523 386
www.eifeler-hof.de



Hotel Haus Kylltal
Dorfstraße 4
54655 Zendscheid
+49 6563 2810
www.kylltal.com



Elbe-Müritz

Hotel am Müritz-Nationalpark
Specker Str. 71
17192 Waren
+49 3991 62190
www.hotel-nationalpark.de



Elbsandsteingebirge

Gasthof Lichtenhainer Wasserfall
Kirnitzschtalstraße 11
01855 Sebnitz OT Lichtenhain
+49 35971 53733
www.lichtenhainer-wasserfall.de



Erzgebirge

Panorama Hotel Oberwiesenthal
Vierenstraße 11
09484 Oberwiesenthal
+49 37348 780
www.panoramahotel-oberwiesenthal.de



Landhaus Bergidyll
Niederschlag 20
09471 Bärenstein
+49 37347 1327
www.landhaus-bergidyll.de



Gasthof Oehme
Eppendorferstraße 3
09579 Grünhainichen/Borstendorf
+49 37294 1592
www.gasthof-oehme.de



Harz

Altora Eisenbahn-Themenhotel
Bahnhofstraße 24/26
38855 Wernigerode
+49 3943 40995100
www.hotel-wernigerode-altora.de



Holsteinische Schweiz & Ostsee

Hotel Wikingerhof
Tetenhusener Chaussee 1
24848 Kropp
+49 4624 700
www.wikingerhof.de



Hunsrück

Landhotel Karrenberg
Straßheck 3
55481 Kirchberg
+49 6763 93080
www.landhotel-karrenberg.de



Boutique-Hotel Jungenwald
Wildbadstraße 227
56841 Traben-Trarbach
+49 6541 818491
www.hotel-jungenwald.de



Anfrage & Buchung unter:
www.mrhotels.de

Loreley-Rheintal

Das Loreley Weinstübchen
Bahnhofstraße 16
56346 Sankt Goarshausen
+49 6771 7068
www.loreleyweinstuebchen.de



Pension Scheid
Kirchstraße 3
56348 Kestert
+49 6773 7188
www.hotel-pension-scheid.de



Mittelfranken

Motel Domino
Am Birnbaum 36
90449 Nürnberg
+49 911 25570327
www.motel-domino.de



Mosel

Pension „Zum Mühlental"
Mühlenweg 2 a
56290 Mörz bei Kastellaun
+49 6762 8627
www.hotel-zummuehlental.de



Landhotel Ringelsteiner Mühle
Elztal 94
56254 Moselkern
+49 2672 910200
www.ringelsteiner-muehle.de



Villa Tummelchen
Schloßstr. 22
56812 Cochem
+49 2671 910520
www.moselpension.de



Odenwald

Hotel zur Alten Brücke
Obere Neckarstrasse 2
69117 Heidelberg
+49 6221 739130
www.hotel-zur-alten-bruecke.de



Ostsee

Pension am Hochufer
Zum Hochufer 1
18551 Lohme/Rügen
+49 38302 92 47
www.pension-hochufer.de



Rhön

Hotel Sonnenblick
Haus Sonnenblick 1
36179 Bebra – Weiterode
+49 6622 9310
www.sonnenblick.de



Sauerland

Landidyll Hotel Lindenhof
Zum Spreit 9
57334 Bad Laasphe
+49 2752 5402
www.lindenhof-cordes.de



Landhotel Mühlengrund
Nuhnetalstraße 114
59955 Winterberg-Züschen
+49 2981 584
www.hotel-muehlengrund.de



Viele M&R Hotels gewähren einen Preisnachlass von 5 % für Abonnenten.

Schwäbische Alb

Landgasthof Rössle
Albstr. 9
89558 Steinenkirch
+49 7332 92390 0
www.roessle.steinenkirch.de



Tagungszentrum Blaubeuren
Hessenhöfe 33
89143 Blaubeuren
+49 7344 959200
www.tagungszentrum-blaubeuren.de



Schwarzwald

Gasthof zum Löwen
Freudenstädter Str. 131
75337 Enzklösterle
+49 7085 7321
www.loewen-enztal.de



Hotel Enz Residenz
Friedenstraße 1
75337 Enzklösterle
+49 7085 9244060
www.enzresidenz.de



Schwarzwaldhotel Roter Bühl
Pfauß 4
77796 Mühlenbach
+49 7682 533
www.roter-buehl.de



Schwarzwald Panorama
Uhlandstraße 40
75323 Bad Wildbad
+49 3831 200500
www.hotel-schwarzwald-panorama.de



Landgasthof Engel
Steingrün 16
77793 Gutach
+49 7833 9555 630
www.engel-gutach.de



Thüringer Wald

Hotel Rennsteig
Am Badehaus 1
98666 Masserberg
+49 36870 800
www.hotel-rennsteig.com



Hotel Frankenblick
Am Kirchberg 15
98666 Masserberg OT Schnett
+49 36874 93711
www.werrapark.de/hotel-frankenblick



Unterfranken

Hotel & Gasthaus Zum Goldenen Ochsen am Schlossgarten
Karlstraße 16
63739 Aschaffenburg
+49 0 6021-23132
www.zumgoldenenochsen.de



Anfrage & Buchung unter:
www.mrhotels.de

Weserbergland

Gasthaus „Zum Lindenwirt"
Weißehütte 14
34399 Wesertal
+49 5574 402
www.gasthauszumlindenwirt.de



Hotel Montana Lauenau
Hanomagstr. 1
31867 Lauenau
+49 5043 91190
www.montana-hotels.de



Hotel Ambiente
Herminenstraße 11
31675 Bückeburg
+49 5722 9670
www.ambiente-hotel.de



Hotel Höxter am Jakobsweg
Hauptstraße 24
37671 Höxter
+49 5278 9525989
www.hotelamjakobsweg.de



Westerwald

Hotel zur Post
Neuwieder Straße 44
56588 Waldbreitbach
+49 2638 9260
www.hotelzurpost.de



Dolomiten

Sonnenhotel Gurschler
Am Kaserer Egg 3
I-39015 St. Leonhard in Passeier
+39 0473 656194
www.sonnenhotels.it



Hotel Florian
Ruacia Straße 25
I-39048 Wolkenstein/Gröden
+39 0471 792040
www.florian.bz.it



La Para
Str. Sarjei 14
I-39030 St. Vigil in Enneberg
+39 0474 501959
www.lapara.it



Gasthof Kircher Sepp
Rosengartenstraße 27
I-39040 Barbian
+39 0471 650074
www.kirchersepp.com



Weisses Rössl
Fraktion St. Peter 16
I-39040 Lajen
+39 0471 796244
www.weissesroessl.bz



Anfrage & Buchung unter:
www.mrhotels.de

Friaul

Hotel Bellavista
Viale Edelweiss 11
33020 Ravascletto
+39 0433 66089
www.bellavistaravascletto.it



Sardinien

Hotel Cardedu
Localita su Scusorgiu
I-08040 Cardedu (NU)
+39 07827 69004
www.hotelcardedu.it/de



Vinschgau

Hotel Lamm
Hauptstraße 67
I-39027 St. Valentin a. d. Haide
+39 0473 634641
www.hotel-lamm.it



Hautes Alpes

La Neyrette
St. Disdier
FR-05250 Le Dévoluy
+33 4925 88117
www.la-neyrette.com/de



Luxemburg

Hotel DAHM
57, Porte des Ardennes
LU-9145 Erpeldange-sur-Sûre
+352 8162551
www.hotel-dahm.lu



Steiermark

Hotel Garni Endless-Sports
Gaishorn Nr. 5
A-8783 Gaishorn am See
+43 3617 21345
www.feiernmitfreunden.at



Böhmen

Resort Stein
Skalka 10
CZ-35002 Cheb
+420 354 423301
www.resortstein.cz

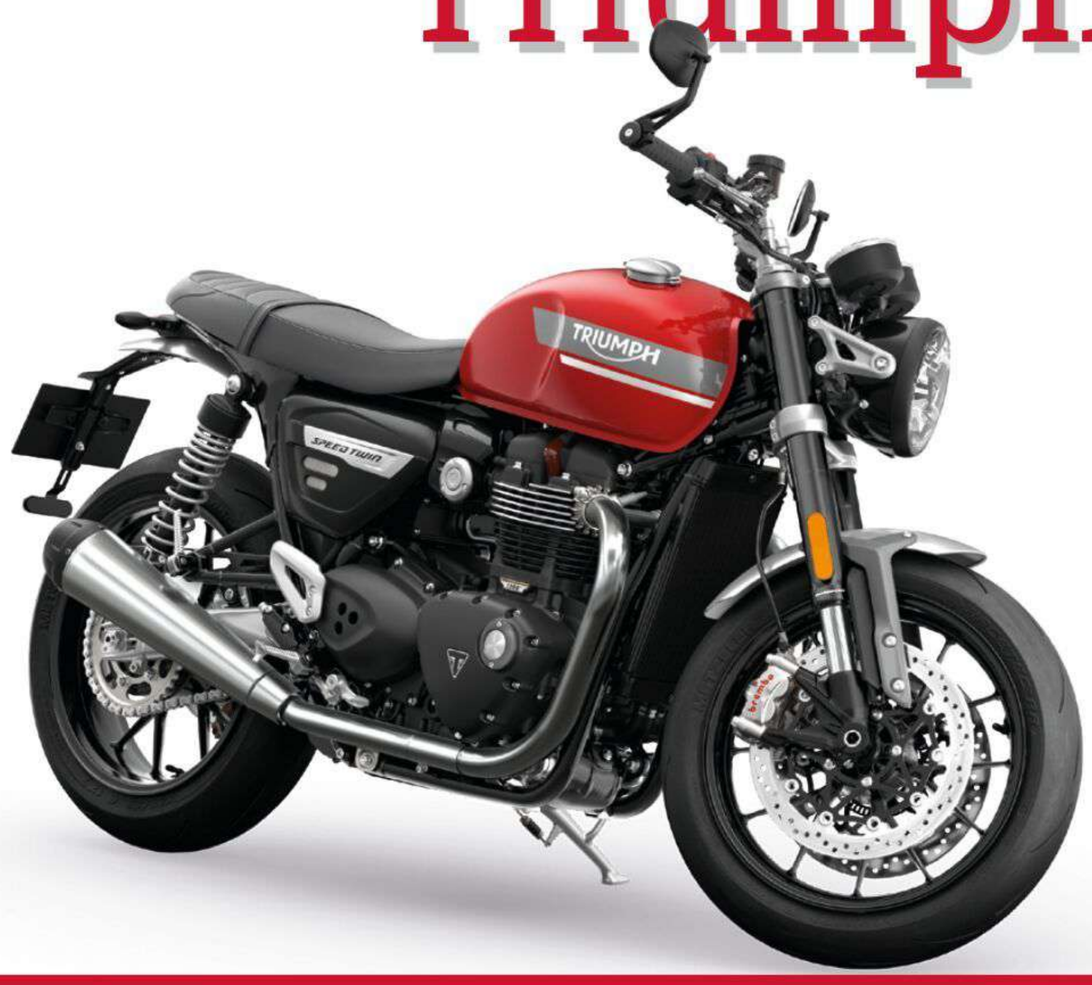


Von den Bergen bis ans Meer!

Motorradfahrer sind in diesen Häusern immer herzlich willkommen. Jedes Motorradhotel hält zudem spezielle Sonderangebote bereit. Akkurate Komfortzimmer, leckeres Essen und Superstimmung bieten alle Motorrad & Reisen Motorradhotels für ein gutes Preis-Leistungsverhältnis an. Viele M&R Hotels gewähren außerdem einen Preisnachlass von 5 % für Abonnenten.

Triumph Speed Twin

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Triumph





Modell-Update:

- + 3 PS
- 320-mm-Bremsscheiben
- Brembo-M50-Sättel
- Cartridge-Gabel



Triumph macht seine Bonneville-Familie fit für Euro 5. Als letzter Spross der „Modern Classics“ kommt die schnelle Speed Twin dran, der Urvater aller Triumph-Parallel-Twins. 1938 aus der Taufe gehoben, kam die Speed Twin 2018 als dynamische Neuauflage auf den Markt – und beschert den Briten seitdem sehr solide Verkaufszahlen.

Drei PS mehr Leistung

Mehr als 11.000 Einheiten hat Triumph bislang auf die Straße gebracht von dem „Sporty Naked Bike“, das zwischen Bonneville T120 und Thruxton RS rangiert. Jetzt gibt es ein umfassendes Update für „noch präziseres Handling und noch mehr Fahrspaß“ trotz restriktiverer Abgasnorm. Der 1.200-ccm-Twin leistet fortan 100 PS – das sind drei PS mehr als bislang, allerdings liegen sie etwas später an (7.250 statt 6.750 U/min). Dafür lässt das maximale Drehmoment jetzt früher die Wangentaschen ins Helmfutter flattern: Unverändert 112 Nm bei nun 4.250 statt 4.950 U/min versprechen eine vollere Drehmomentkurve. Der durchschnittliche Verbrauch soll sich mit 5,1 Liter je 100 km weiterhin im Rahmen halten.



Very british: abgesteppte Sitzbank aus dem Zubehör



Stilvoll: eloxierter „Monza“-Tankdeckel

Neue Tankgrafik und Farben

Auffälligste optische Änderung der neuen Modellgeneration ist die Tankgrafik: Statt des breiten schwarzen Streifens, der sich über beide Seiten des Tanks erstreckt, gibt es künftig ein eher dezentes, zweiteiliges Farbband, das nur einen Teil des 14,5-Liter-Tanks bedeckt. Bei der edlen Variante in Matt Strom Grey wird es von einem dezenten gelben Streifen ergänzt, beim neuen leuchtend roten Red Hopper setzen zwei unterschiedliche Grau-/Silbertöne Akzente. Das zeitlose Jet Black bleibt sich treu und unifarben.

Schalldämpfer jetzt aus gebürstetem Edelstahl

Krümmer und Schalldämpfer sind künftig aus gebürstetem Edelstahl; bislang streckten sich Letztere in Mattschwarz gen hinteren Kotflügel. Den und das vordere Pendant fertigt Triumph weiterhin stilecht aus gebürstetem Aluminium, genau wie die Fersenschützer und Teile der Seitenverkleidungen.
Die neuen Scheinwerferhalterungen sind wie der Monza-Tankdeckel eloxiert. Vorn spendieren die Briten eine hochwertigere Upside-Down-Gabel von Marzocchi (43 mm) mit Cartridge-Dämpfung für ein „noch vertrauenerweckenderes und komfortableres Fahrverhalten". Auch die drei Riding-Modes bekommen ein Upgrade.

Größere Bremsscheiben vorn

Schmaler Schrittbogen, moderate Sitzhöhe (809 mm), entspannte Sitzposition auch auf langen Strecken – das Konzept der sportlichen Speed Twin passt für Fahrer nahezu aller Größen. Bestmöglichen Grip sollen die neuen Metzeler-Racetec-RR-Reifen liefern. Triumph zieht sie bei der Erstausrüstung über die neuen, leichteren Aluminium-Gussräder im 12-Speichen-Look. Die Bremsleistung wurde laut Triumph weiter verbessert. Vorn setzt die neue Speed-Twin-Generation jetzt auf Brembo-Vierkolben-M50-Radial-Monobloc-Bremssättel mit zwei 320-mm-Scheiben (vorher 305 mm), hinten verzögert ein schwimmend gelagerter Nissin-Zweikolben-Hinterradbremssattel mit 220-mm-Scheibe.

Triumph	Speed Twin
Motor	Zweizylindermotor, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder, SOHC
Hubraum	1.200 ccm
Nennleistung	100 PS (73 KW) bei 7.250 U/min
max. Drehmoment	112 Nm bei 4.250 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	809 mm
Gewicht fahrfertig	216 kg
Tankinhalt	14,5 Liter
Fahrzeugpreis	**ab 12.550,-- Euro (ab Werk)**

Mehr als 50 Zubehörteile

Das Zubehörangebot ist nach wie vor üppig. Customizing gehört in der Roadster-Szene zum guten Ton. Triumph hat unter anderem diverse Sitzbänke im Angebot, dazu Motordeckel, Heizgriffe, Gepäckoptionen und Tankpolster. Ab Juli 2021 rollt die neue Speed Twin auf die Straße. In Deutschland kostet sie 12.550,-- Euro zuzüglich Lieferkosten (Österreich: 14.700,-- Euro). Das entspricht einem Preisaufschlag von 300 Euro, 2+2-Garantie und 24 Monate Mobilitätsgarantie inklusive.



Doppelt gut: zwei Rundinstrumente, zwei kleine Infodisplays



BMW

R 18 Classic

Text: Ralf Bielefeldt; Fotos: Markus Jahn, BMW

DIE MEDITATIONS-MASCHINE

Reisen führen einen in ferne Länder. Die BMW R 18 Classic entführt ihren Fahrer gleich mal in eine andere Welt. Landstraßen werden zu Highways, verwunschene Nebenstrecken zu Boulevards. Motorradfahren als Zen-Erlebnis. „Ommmh“, „Boah, ey“ und „Good Vibrations“ inklusive.



Strahlemann: Voll-LED-Beleuchtung und reichlich Chrom

Das Jahr 2021 ging für die BMW R 18 schon mal gut los: Im Februar kam der nostalgische Tourer R 18 Classic auf den Markt, im April meldete BMW Motorrad, dass seit der Markteinführung des „Big Boxer“ im September 2020 bereits mehr als 13.000 Einheiten der First Edition verkauft wurden, und im Mai präsentierten die Bayern die neuen „Option 719 Parts“ für die R 18 und R 18 Classic.

Neue Sitzbank mit Sitzheizung, neue überfräste Räder, neues Designpaket im Streamliner-Look – und die grandiose neue Lackierung Galaxy Dust metallic/ Titansilber 2 metallic. Der Flip-Flop-Lack schimmert je nach Lichteinfall violett bis türkisblau und fasst einen „Spiegel“ auf dem Tank ein. Krönendes Topic des Showlacks ist der Smoke-Effekt der legendären BMW R 90 S. Echt groovy.

SCHICKE DICKE AUF GROSSER FAHRT

Bei der Testfahrt in Bayern wartet die R 18 Classic im bekannten First-Edition-Look auf uns – tiefschwarz mit weißer Doppellinierung, eine Hommage an berühmte Modelle wie die BMW R 5 von 1936. Vorsichtig lugt die Sonne durch die Wolkendecke. Ein erster zarter Lichtstrahl weckt Hoffnung auf höhere Temperaturen. Dann mal los, meine schicke Dicke. Lässig stützt sich die R 18 Classic auf ihrem langen Seitenständer ab. Echter Harley-Style. 365 Kilogramm Fahrgewicht wollen aus der Halbschrägen in die Vertikale gewuchtet werden, bevor es losgeht. Uff. Da weiß man, was man hat. Die BMW R 18 ist ein Unikum – pur und



Striptease: Der Windschild ist ohne Werkzeug demontierbar



Seitenvergleich: Baut man die Anbauteile ab, wird die R 18 Classic zur R 18.

als Reiseversion Classic, die die Anfänge der großen tourentauglichen Cruiser zitiert. Eine Designikone, die schon im Serientrimm jedem Custombike die Schau stiehlt.

1.802 ccm Hubraum machen den „Big Boxer“ von BMW Motorrad bekanntlich zum größten Boxermotor, den die Bayern jemals gefertigt haben. Fast ein Drittel (111 kg) des Leergewichts der R 18 Classic geht auf sein Konto. Sobald die Maschine in Bewegung ist, verliert die Zahlenspielerei an Gewicht. Souverän wie ein Gran-Turismo-Coupé blubbert die schwarze Schönheit über den Asphalt. Spurtreu und fahrstabil wie ein Schoner.

COOLES DETAIL: DIE ABNEHMBARE SCHEIBE

Ein bisschen Zutrauen in die eigenen fahrerischen Fähigkeiten kann anfangs natürlich nicht schaden. Unwillkürlich beschleicht einen auf den ersten Metern die Angst, die Fuhre könnte zur Seite kippen und nicht mehr zu halten sein. Nicht auszudenken, wie blöd eine fette Beule in den aufwendig bearbeiteten Zylinderköpfen aussähe. Oder in den endlosen Chromendrohren. Und dann noch das Aufrichten... Gott bewahre.

Optisch unterscheidet sich die Classic von der nackten BMW R 18 durch den großen Windschild, die beiden LED-Zusatzscheinwerfer, die schwarzen Satteltaschen im Bagger-Style, den serienmäßigen Doppelsitz, das 16-Zoll-Vorderrad und den schnörkellosen Serienauspuff. Wegen des tief hängenden Edelgepäcks muss er ohne die Fishtail-Optik der R 18 auskommen.



Big Boxer: 1.802 Kubikzentimeter Hubraum



Fahrerausstattung:
Helm: Arai Quantic
Jacke: Spidi Mission-T
Hose: RST Pro Series
Handschuhe: Rukka R-Star
Stiefel: Carhartt Detroit


Einziger Unterschied dann: das 16-Zoll-Vorderrad der Classic.

Die Sitzhöhe liegt mit 710 mm eine Fingerbreite über der 20 Kilo leichteren R 18 (690 mm).

Sehr praktisch: Der Windschild lässt sich mit zwei Handgriffen abnehmen. Einfach unten rechts und links den Schnappverschluss lösen (am besten mit Handschuhen), dann kann man die große Scheibe easy aus der Halterung heben – und in umgekehrter Reihenfolge wieder montieren.

WOW-SOUND UND ENTSCHLEUNIGUNGS-GEN

Der Look ohne schmückende Scheibe – aber mit Zusatzscheinwerfern und schwarz belederten Koffern – hat durchaus auch seinen Charme. Gefühlt macht er das Fahren sogar leiser.

BMW R 18 Classic

Pro
+ bärenstarker Boxer
+ exklusives Zubehör
+ leicht individualisierbar

Contra
– hohes Gewicht
– kurze Federwege
– geringe Schräglage



Der Anstellwinkel des Windschilds führt bei einer Größe von knapp 1,80 Meter zu nicht ganz unerheblichen Fahrtwindgeräuschen am Helm. Faltet man sich ein bisschen zusammen, herrscht augenblicklich Ruhe hinter dem Windschutz to go. Das unfassbare Drehmoment der Big-Boxer-BMW lenkt die Aufmerksamkeit eh auf andere Dinge. Die R 18 Classic zieht nahezu ansatzlos aus niedrigsten Drehzahlen von dannen. Mehr als 3.500 Touren braucht kein Mensch auf diesem Bike. Der Sound dazu: großartig. Tief, sonor, majestätisch, aber nie zu laut. Good Vibrations garantiert.
Die Höchstgeschwindigkeit gibt BMW mit „über 180 km/h“ an, den Verbrauch mit 5,6 l/100 km. Letzteres kam bei unserer Ausfahrt durchs Berchtesgadener Land ziemlich genau hin. Daran hat das zenartige Fahrverhalten, das der Blick auf majestätische Berge, gemütlich wiederkäuende Kühe und gelb-grüne Löwenzahnwiesen auslöst, sicher seinen Anteil. Die R 18 Classic entschleunigt. Auch in Kurven. Mehr als gut 30 Grad Schräglage sind werkseitig nicht vorgesehen. Wozu auch. Das Schrapp-Schrapp-Schrapp der Fußrasten oder optionalen Trittbretter (150,-- Euro Aufpreis) bringt nur unnötige Unruhe in die Meditationsphase. Durch die geringe Sitzhöhe hat man die Nase auch so nah genug am Asphalt.

KULTIVIERT UND EMOTIONAL

Das Fahrwerk macht einen prima Job. Herzstück ist ein Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl. Das Fahrerlebnis ist gleichermaßen kultiviert wie emotional. Dem hinteren Zentralfederbein in der Zweiarmschwinge geht zwar nach nur 90 Millimetern der Federweg aus, aber das steckt die R 18 Classic – wie ihre identisch aufgebaute nackte Schwester – entspannt weg.
Der Standrohrdurchmesser vorn beträgt üppige 49 mm, der Federweg 120 mm. Auch bei der Classic-Variante schmücken Gabelhülsen die Teleskopgabel. Radstand (1.731 mm), Nachlauf (150 mm), Lenkkopfwinkel (32,7°) – alles identisch mit der „puren“ R 18. Einzig das Vorderrad haben die BMW-Ingenieure ausgetauscht: Die nackte R 18 rollt vorn auf 19 Zoll und hinten auf 16 Zoll, die R 18 Classic trägt vorn und hinten 16 Zoll. Für adäquate Verzögerung sorgen zwei Scheiben vorn und eine Scheibe hinten. Der Durchmesser beträgt jeweils 300 mm. Cruisertypisch leistet die Fußbremse auch allein gute Arbeit. Das teilintegrale ABS-System gibt einem ein gutes Gefühl beim Verzögern.



Das rockt: drei Fahrmodi und Fahren ohne Scheibe

ADAPTIVES KURVENLICHT UND KEYLESS RIDE

Echte Kinder der Neuzeit sind der große Rundscheinwerfer in LED-Ausführung und die kleinen LED-Blinker, die hin-



ten gleichzeitig als Rücklicht dienen. Das Rundinstrument präsentiert sich im Analog-Look mit Display. Optional bietet BMW für die R 18 ein adaptives Kurvenlicht an (Headlight Pro, 390,-- Euro). Die Funktion wird bei erkannter Dunkelheit aktiviert und funktioniert mit Abblendlicht und Fernlicht.
Voraussetzung fürs Ausleuchten dunkler Ecken sind eine Fahrgeschwindigkeit von mindestens 10 km/h und eine Schräglage von wenigstens 7 bis maximal 25 Grad.
Der große Tropfentank fasst 16 Liter Sprit, vier davon sind Reserve. Somit bleiben rechnerisch fast 70 Kilometer bis zum rettenden Tankstopp. Gestartet wird schlüssellos per Keyless Ride. Drei Fahrmodi hat der BMW-Cruiser serienmäßig an Bord. Sie tragen bekanntlich die originellen Namen Rock, Roll und Rain. Ebenfalls Serie sind die abschaltbare automatische Stabilitätskontrolle (ASC) und die Motor-Schleppmoment-Regelung (MSR). Gegen Aufpreis gibt es unter anderem Hill Start Control fürs Anfahren am Berg (100,-- Euro) und eine Rückfahrhilfe (970,-- Euro), die per Hebel am Motorblock eingelegt und über den Starterknopf aktiviert wird. Schwer nachzuvollziehen: Heizgriffe kosten auch beim Reise-Cruiser extra (220,-- Euro). Dafür ist der Tempomat Serie.

SATTELTASCHEN UND SOZIUSSITZ ABNEHMBAR

Die ans Bike geschraubten Satteltaschen bieten jeweils 15,5 Liter Gepäckvolumen. Werden die Innentaschen benutzt, beträgt das Volumen jeweils 10 Liter. Unter den Metallschnallen verbergen sich Steckverschlüsse zum Öffnen beziehungsweise Schließen. Vorn und hinten sorgt ein Druckknopf für sauberen Sitz des Deckels. Praktisch: Mitgelieferte Blindschrauben verschließen die Bohrungen am Bike, wird es mal ohne Satteltaschen gefahren. Auch das Soziuskissen ist problemlos demontierbar, frei nach der „easy to customize"-Maxime der BMW-Heritage-Familie.
25.100,-- Euro begehrt BMW Motorrad für die R 18 Classic. Ein selbstbewusster Preis für ein fraglos außergewöhnliches Motorrad. Zum Vergleich: Das Pendant von Harley-Davidson, die Heritage Classic, gibt es ab 22.595,-- Euro. Die Super Chief Limited von Indian kostet 22.490,-- Euro (alle Preise zuzüglich Liefernebenkosten). Stilvoll reisen geht ins Geld.

BMW	R 18 Classic
Motor	luft-/ölgekühlter Zweizylinder-Boxermotor
Bohrung x Hub	107,1 x 100 mm
Hubraum	1.802 ccm
Nennleistung	91 PS (67 KW) bei 4.750 U/min
max. Drehmoment	158 Nm bei 3.000 U/min
Verdichtung	9,6:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	über 180 km/h
Wartungsintervalle	alle 10.000 km
Kraftübertragung	
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kardan
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Doppelschleifen-Stahlrahmen mit angeschraubten Unterzügen
Federelemente vorn	49-mm-Teleskopgabel
Federelemente hinten	Stahl-Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein
Federweg v/h	120 mm / 90 mm
Radstand	1.731 mm
Nachlauf	150 mm
Lenkkopfwinkel	32,7°
Räder	Speichenräder
Reifen vorn	130/90 B16
Reifen hinten	180/65 B16
Bremse vorn	300-mm-Doppelscheibenbremse, Vierkolben-Festsattel
Bremse hinten	300-mm-Einscheibenbremse, Vierkolben-Festsattel
Assistenzsysteme	ABS, Traktionskontrolle, Fahrmodi, Motorschleppmomentregelung
Maße/Gewichte	
Länge	2.440 mm
Breite (über Spiegel)	1.397 mm
Höhe (über Spiegel)	964 mm
Sitzhöhe	710 mm
Gewicht fahrfertig	365 kg
zul. Gesamtgewicht	560 kg
Zuladung	195 kg
Tankinhalt	16 Liter
Standgeräusch	95 dB(A)
Fahrgeräusch	80 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 25.100,-- Euro (ab Werk)**



Fürs Wochenende reicht es: 15,5 Liter Stauraum pro Satteltasche

OPTION 719 FÜR BMW R 18 UND R 18 CLASSIC: EDLES WERKSZUBEHÖR FÜR DEN BIG BOXER

Seit der Präsentation des Big Boxer stürzen sich Customizer aus aller Welt auf die BMW R 18 und R 18 Classic. Mit der Option 719 legt BMW Motorrad jetzt in Form von Werkszubehör nach, das eine Individualisierung mit historischen Wurzeln ermöglicht. Seit Jahrzehnten steht der interne Code „719" für exklusive Sonderausstattungen, ausgefallene Sonderwünsche und Einzelstücke. Die Teile werden ab September 2021 verfügbar sein.

Option 719 Designpaket AERO

Das Option 719 Designpaket AERO besteht aus Ventildeckeln, Frontdeckel und Ansaugschnorchel-Covern aus gebürstetem Aluminiumblech. Die Oberflächen sind farblos eloxiert. Filigrane Luftschlitze in den Zylinderkopfhauben sollen an die Streamliner der 1920er- und 1930er-Jahre erinnern. Highlights setzen Plaketten aus massivem Kupfer an Front- und Seitendeckeln. Sie sind verchromt und weiß teillackiert. Optisch erinnert sie damit an die historischen, mit Emaille ausgelegten Embleme.

Die 719 Sitzbank stellt eine exklusive Alternative zur Seriensitzbank dar. Bei unveränderter Seriensitzhöhe verbaut BMW eine integrierte Sitzheizung und legt sich bei der Verarbeitung mächtig ins Zeug. Schwarze Materialien verziert eine rautenförmige Steppprägung, ein gestickter BMW Schriftzug und das 719-Symbol.

Lackierung in Galaxy Dust metallic/ Titansilber 2 metallic

Bei der Farbe Galaxy Dust metallic handelt es sich um einen Flip-Flop-Lack, der je nach Lichteinfall violett bis türkisblau schimmert. Große Pigmente sorgen bei Sonneneinstrahlung für einen zusätzlichen Effekt. BMW kom-

Text: Thomas Kryschan; Fotos: BMW



Die Felgen sind in Silber und Schwarz erhältlich.



Flip-Flop-Lack und silberne Flächen gehen mit einem Smoke-Effekt ineinander über.



biniert den besonderen Lack mit Flächen in Titansilber 2 metallic, wobei beide Farben mit einem Smoke-Effekt – bekannt von der legendären R 90 S – ineinander übergehen. Zusätzlich umrandet eine weiße Doppellinierung die silbernen Flächen.

Räder AERO und ICON

Zwei Leichtmetallgussradsätze stehen für die Option 719 zur Wahl: AERO und ICON, jeweils im Sechsspeichen-Design, sind in den Grundfarben Silber matt beziehungsweise Schwarz matt erhältlich. Für Akzente sorgen filigrane überfräste Rippen an den Speichen. BMW spricht dabei vom „Contrast Cut", da das bearbeitete Aluminium einen sichtbaren Kontrast zu den Lackfarben der Räder bildet.

R 18 und R 18 Classic

Beide R-18-Modelle stehen in der Tradition historischer BMW-Motorräder. Sie nehmen technisch als auch optisch Anleihen an berühmten BMW-Modellen wie der R 5. Die Markteinführung erfolgte mit den edel ausgestatteten First-Edition-Modellen, deren Produktion Ende Juli 2021 ausläuft. Mehr als 13.000 Einheiten der First Edition wurden bereits gefertigt.



In die 719 Sitzbank ist eine Sitzheizung integriert.





Text: Ralf Bielefeldt. Fotos: Hersteller

Produkttest:

Morris Fenderbaum Fahrzeugbox

Morris Fenderbaum. Klingelt da was im Hinterkopf? Ich löse mal auf: Das ist einer der Hauptcharaktere in der Actionkomödie „Auf dem Highway ist die Hölle los“. Sammy Davis Jr. hat besagten Fenderbaum gespielt, anno 1981 an der Seite von Dean Martin und Burt Reynolds. Lange her, der schräge Spaß über das legendäre, höchst illegale Autorennen „Cannonball Run“ von Küste zu Küste in den USA.

Brandaktuell ist dafür die Fahrzeugbox von Morris Fenderbaum. Unter dem Markennamen hat sich das Hamburger Startup S-Plus-Sports dem Großreinemachen im Alltag verschrieben. „Effizient, hochkonzentriert, nachhaltig“ – auf diese Eigenschaften legt Gründer Michael Oswald Hübener gesteigerten Wert. Ebenso auf „entwickelt in Deutschland, produziert in der EU“. Das Besondere an seinen schicken schwarzen Sprühflaschen: Sämtliche Produkte funktionieren ohne Wasser. Aufsprühen, kurz einwirken lassen, abwischen, gut is. Eine Flasche ersetzt laut Hersteller bis zu fünf komplette Motorradwäschen und spart so locker 300 Liter Wasser. Das schont Ressourcen – und ermöglicht schaumfreie Blitzwäschen in der Garage, vor der Haustür oder beim Foto-Stopp.

Die Fahrzeugbox besteht aus dem „Highperformance 3.0 Fahrzeugreiniger“, dem „Glas- und Flächenreiniger“ und dem – jetzt nicht lachen – „Superflausch Mikrofasertuch“. Das hat eine Hochflorseite fürs Saubermachen und eine Niederflorseite fürs Polieren – und ist in der Praxis ein echtes Zaubertool! Schmutz verschwindet darin auf geradezu magische Weise. Nach zigfacher Anwendung kann und sollte das 40 mal 40 Zentimeter große Superflausch-Quadrat bei 60 Grad in der Maschine gewaschen werden, dann kann der Mikrofaser-Zauber weitergehen.

Der Reiniger enthält unter anderem Carnaubuwachs und Silikon. Die verschließen kleinste Poren im Lack, verspricht Morris Fenderbaum, verhindern so das Wiederanhaften von Schmutz und schützen gleichzeitig die Oberfläche.

Fazit

Bei bislang drei Testbikes haben Spray und Superflausch ganz vorzüglich funktioniert. Lack, Felgen, Kunststoffteile – ratzfatz sauber. Schmodder, Bremsenabrieb, Insekten, Spritzwasserreste – wisch und weg. Ganz erstaunlich. Auch der Scheibenreiniger zeigt sehr gute Ergebnisse bei minimalem Arbeitsaufwand.

Aufpassen muss man nur, dass sich in den Tiefen des Superflauschtuchs nicht irgendwo kleinste Steinchen oder hartnäckige Schmutzpartikel einnisten. Dann drohen feine Kratzer. Darum lieber die Reiniger gut einwirken lassen und im Zweifel zwei- oder dreimal kurz aufsprühen. Und das Tuch regelmäßig ausschlagen. Alle Produkte gibt es auch einzeln. Im Fachhandel und im Internet.

Mehr unter: www.morris-fenderbaum.de
Preise: Fahrzeugbox: 27,99 Euro
Fahrzeugreiniger 3.0: 14,99 Euro (500 ml)
Glas- und Flächenreiniger: 12,99 Euro (500 ml)
Superflausch Mikrofasertuch: 14,99 Euro

ARAI QUANTIC

Text: Ralf Bielefeldt; Fotos: Bernd Ahrens





Arai schickt einen neuen Tourenhelm auf die Straße. Quantic ist sein Name. Und der steht für eine neue Generation von sportlichen Integralhelmen. Innerhalb der Arai-Helmpalette ist der Quantic zwischen dem Sporthelm Profile-V und dem Racehelm RX-7V angesiedelt. Alles nur aus dem oberen Regal, lautet die Quantic-Losung.

Starke Außenschale, weiche Innenschale. Das ist die Sicherheitsmaxime von Arai. Mit 1.600 Gramm ist der Quantic kein echtes Leichtgewicht. Dafür hält er bereits der neuen Norm ECE R22-06 stand. Das macht ihn zu einem der ersten Helme dieser Güte. Der Quantic ist leise, sehr gut verarbeitet – und er verfügt über praktische Features wie eine „versteckte" Kabeltasche im hinteren Polster und eine unsichtbare Lüftung im neuen 3D-Logo auf der Stirn. Hier muss man einmal kurz umdenken: Schieber bündig mit dem Arai-Logo abschließend bedeutet „Lüftung offen", Schieber oben herausragend bedeutet „Lüftung geschlossen". Gefühlt ergibt es anders herum eigentlich mehr Sinn.

Zehn Looks hat Arai für den Quantic zum Start komponiert. Die sechs mehrfarbigen Modelle (729,-- bis 769,-- Euro) reichen vom dezenten „Face Blue" in Blau-Grau-Schwarz bis zum aufmerksamkeitsstarken „Face Fluor Yellow" mit signalgelben Akzenten. Über alle modischen Zweifel erhaben sind die Uni-Helme (649,-- Euro) in Schwarz matt oder glänzend, Weiß und „Modern Grey". Ein echtes Sicherheitsplus im Falle eines Falles ist das bewährte Notentriegelungssystem ERS.

Der Tragekomfort des Quantic ist vom Feinsten. Der organisch geformte Helm liegt eng, aber „flauschig" an, ohne irgendwo zu drücken oder einem über Gebühr die Wangentaschen zu verformen. Und er ist wirklich ausgezeichnet belüftet. Das neuartige Quantic-Belüftungssystem setzt auf zwölf Lüftungsöffnungen. Sechs führen vorn hinein, sechs am Hinterkopf hinaus. Vor dem ersten Tragen sollte man sich die Einlassmechanismen gut anschauen, sonst wundert man sich an kalten Tagen, warum es so luftig zugeht im Quantic trotz vermeintlich geschlossener Öffnungen.

Eine entscheidende Durchzugsweiche befindet sich hinten „im" Spoiler. Wer die Drei-Wege-Entlüftung (zu/halb auf/voll auf) auf dem geistigen Schirm hat, kann sie auch während der Fahrt problemlos bedienen. Für Statistiker: Laut Arai konnte der Luftzug im Helm durch das neue Belüftungssystem bei rund 50 km/h um 40 Prozent gesteigert werden. Bei zirka 120 km/h durchströmen immer noch rund sieben Prozent mehr Luft den Helm. Die Pinlockscheibe kann man so gesehen eigentlich in der Originalverpackung belassen: Die Tendenz zu beschlagen ist minimal.

Einzig die Visierarretierung – abgeleitet von Arais Formel-1-Helmen und identisch mit Profile-V und RX-7V – erfordert ein bisschen Übung. Mit Sommerhandschuhen klappt das Entriegeln problemlos.

Fazit: „High-Speed-Komfort für die Langstrecke" verspricht Arai – und hält Wort. Der Quantic ist ein großartiger Universalhelm für Alltag und Touren. Toller Tragekomfort auf langen Strecken, angenehm leise, die Brillenbügel passen perfekt in die Führung. Die Belüftung ist top. Ein echter Kauftipp!

Arai Quantic

UVP: ab 649,-- Euro,
Größen: XS–XL

Passgenauigkeit/Tragekomfort 18/20

+ luftiges Tragegefühl
+ sehr gute Passform
+ großes Gesichtsfeld
+ schön große Kopföffnung
+ Visier leicht zu wechseln
– Sicherungshebel für Visierverschluss mit dicken Handschuhen schwer zu bedienen

Material/Verarbeitung 20/**20**

+ exakt schließendes, arretierbares Visier
+ hochwertig verarbeitet
+ waschbares Futter (gebürstetes Nylon)

Sicherheit 10/**10**

+ neue Prüfnorm ECE R22-06
+ laminierte Schalenkonstruktion
+ Notentriegelungssystem (ERS)
+ Doppel-D-Ring-Kinnriemenverschluss

Windgeräusche 14/**15**

+ gute Aerodynamik
+ organisch geformte, glatte Schale
+ gute Dämmung
+ leise auch mit geöffnetem Visier
+ Luftabweiser am Hinterkopf

Gewicht 5/**10**

1.600 Gramm in Größe M

Ausstattung 13/**15**

+ herausnehmbare Polsterteile
+ kratzfestes Visier
+ Pinlock-Visier
+ vorbereitet für Intercom
+ Tasche am Hinterkopf
+ feste Kinnabdeckung
+ Brillenführung
+ Kinnbelüftung mit Wechselfilter
– keine Sonnenblende

Belüftung/Beschlag 10/**10**

+ mehrstufig gleitendes Visier mit Belüftung über den Augen
+ vorbildliche Luftzirkulation bei warmen Temperaturen
+ sechs getrennt regelbare Lufteinlässe
+ sechs Luftauslassöffnungen
+ dreistufige Kinnbelüftung
+ Atemabweiser



90

- 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: Alexander Klose, Thomas Kryschan; Fotos: Bee

Beeline Moto

Pocket-Navigation für das Motorrad im Praxistest

Das Beeline Moto reduziert Platzbedarf und Gewicht auf ein Minimum. Warum es keine vollwertige Alternative zum Navigationsgerät ist, zeigt unser Test.

Das eigentliche Gerät darf in erster Linie als einfach wirkendes, externes Display für die zugehörige Smartphone-App verstanden werden. Es ist extrem leicht, handlich und beschränkt sich auf das Wesentliche. Nach kinderleichter Kopplung mit dem Smartphone wird es während der Fahrt am Lenker oder am Ausleger des Spiegels befestigt. Das Mobiltelefon selbst darf nach Aktivierung von Standort und Bluetooth geschützt in der Tasche bleiben. Beeline Moto besitzt oben, unten, links und rechts je eine Taste. Damit lässt sich das Gerät einschalten, der Akkustand abfragen, die Uhrzeit anzeigen und eine Verbindung zur kostenlosen App herstellen.

GPX-Routen können importiert werden

Sie bietet die Möglichkeit GPX-Routen zu importieren. Das funktionierte mit unseren Routen einwandfrei, zügig und ohne Probleme. Die Routenberechnung erfolgt über die Beeline App auf dem Smartphone und ist eine simple Punkt-zu-Punkt-Navigation. Die App ist sehr übersichtlich gestaltet und intuitiv bedienbar. Da Suche und Kartenmaterial auf Google Maps zurückgreifen, ist eine Internetverbindung zum Download der Karten unumgänglich. Vorab installierte Offline-Karten können Abhilfe schaffen. Die Routenplanung gelingt blitzschnell. Sowohl Adressen als auch Sonderziele werden sicher gefunden. Über unser gekoppeltes Sena 50S erkennt die App sogar Spracheingaben fehlerfrei. Eine Sprachausgabe gibt es hingegen nicht.

Der Navigationskomfort während der Fahrt: Durchwachsen

Während der Fahrt weicht der positive Ersteindruck einer gewissen Ernüchterung. Grund ist die Aufbereitung der Informationen. Die Pfeilnavigation im Display zeigt nicht etwa den nächsten Abbiegevorgang an, sondern stets die Himmelsrichtung des nächsten Wegpunktes. Mitten in der Sahara, im Einsatz als GPS-Kompass, wäre das eine feine Sache. Die Akkulaufzeit von

bis zu 30 Stunden käme dann gerade recht. Für Rundtouren und in kurvigem Gebirge ist der Nutzen sehr begrenzt. Als Abbiegehinweis dient ein winziger Punkt, der auf dem kontrastarmen und alles andere als spiegelfreien Display nicht immer gut zu erkennen ist. Schon gar nicht bei entsprechenden Vibrationen und Regen. Auch verschmilzt dieser zweitweise mit dem Kompasssymbol, sodass auf den ersten Blick nicht zu erkennen ist, in welche Richtung es gehen soll. Etwa fünfzig Meter bevor auf eine neue Straße eingebogen werden soll, richtet sich der Punkte nochmals neu aus. Dabei kann sich seine Position sogar um 180° verändern, wenn vor der Kreuzung noch eine Kurve gefahren wird. Ein Wechsel zwischen den Optionen „Kompassnavigation" und „Routennavigation" ändert daran wenig, außer dass die Kompassnavigation direkt die Luftlinie zum letzten Wegpunkt anzeigt, was auf der Straße noch sinnloser erscheint. An Kreuzungen mit mehreren Abbiegemöglichkeiten, etwa halbrechts und rechts, kommt die Neujustierung zudem zu spät. Das Gerät erweckt den Eindruck, eher für den Fahrradbereich zu taugen. Wird ein Fahrbahnwechsel nötig, hat man kaum eine Chance zu reagieren. Um den Frust etwas zu reduzieren, helfen eine Abbiegeanzeige bei Kreisverkehren und ein Countdown, der die Entfernung zum nächsten Abzweig herunterzählt, die richtige Ausfahrt zu treffen. Eine Umkehrung der Darstellung mit einem großen, gut sichtbaren Pfeil für die nächste Abbiegevorschrift oder einem Piktogramm, das den Abzweig anzeigt und – will man daran festhalten – dem kleinen, umlaufenden Punkt für die Himmelsrichtung, quasi als nette Zusatzinfo, wäre komfortabler.

Routenneuberechnung und Wegpunktsprünge werden nicht angekündigt

Kurz nach Verpassen einer Abfahrt deutet ein Farbwechsel des Pfeils von Weiß auf Schwarz darauf hin, dass die geplante Route verlassen wurde. Eine Neuberechnung der Route erfolgt ohne Nachfrage oder Hinweis und funktionierte in unserem Test nur schleppend. So fuhren wir gut fünf Kilometer bis eine neue Route ausgearbeitet wurde, die uns dann zu einem gänzlich anderen Wegpunkt in der Nähe führen wollte und die geplante Route über den Haufen warf. Für die Navigation von A nach B, bei der es nur darum geht, zügig das Ziel zu erreichen, stellt das sicher kein Problem dar. Plant man jedoch eine komplexe Tour, beispielsweise in Form einer Acht, sind Fehler vorprogrammiert. Steigt man an einer anderen Stelle als dem geplanten Startpunkt in die Route ein, so wird der verpasste Zwischenteil ohne Nachfrage ausgelassen. Eine Navigation zum Startpunkt der Route, wie es in vielen Navigationsgeräten Standard geworden ist, gibt es nicht.

Preis

Preislich liegt das Beeline Moto bei stolzen 176,95 Euro. Zusätzliche Halter liegen nochmals zwischen 17,95 Euro und 34,95 Euro, wobei die günstigste Befestigung aus einem Plastikteil und einem wenig robusten Gummi besteht. Sie ist für den Motorradeinsatz nicht zu empfehlen. Betrachtet man den Materialeinsatz, erscheint das Gerät übermäßig teuer. Auch Triumph bietet den Winzling über die Vertragshändler der Marke an. Der Preis beträgt dann 238,-- Euro inkl. der stabileren Aluminium-Halterung. Die Nutzung der App ist generell kostenlos.

Fazit

Tolle, aber verbesserungswürdige Idee. Im Moment ist das Beeline Moto leider nur für einfache Navigationsaufgaben geeignet. Wer auf der Suche nach einer minimalistischen Richtungsanzeige ist, wird beim Beeline Moto fündig. Den vollen Funktionsumfang eines Navigationsgeräts ersetzt es nicht.

Beeline Moto
UVP: ab 176,95 Euro

Bedienung/Praxis	12/**25**
+ leicht zu montieren + kinderleichte Bedienung – Darstellung missverständlich – Navigationshinweise winzig	
Material/Verarbeitung	5/**10**
+ Gehäuse hochwertig verarbeitet – Halter aus Kunststoff erweckt wenig Vertrauen – Befestigung an Lenker oder Spiegelarm erfolgt mit Gummibändern	
Ausstattung/Funktionen	10/**20**
+ wetterfestes Gehäuse – ohne Smartphone und App nicht funktionsfähig – keine Sprachausgabe – geringer Funktionsumfang	
Lieferumfang	10/**15**
+ Gerät, Halter und Lade-Adapter im Lieferumfang enthalten – stabiler Halter aufpreispflichtig	
Akku	8/**10**
+ 30 Stunden Akkulaufzeit – Akku fest verbaut	
Display/Touchscreen	2/**20**
+ integrierte Displaybeleuchtung – kontrastschwaches, sehr kleines schwarz-weiß-Display – kein Touchscreen	

47
- AUSREICHEND -

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



Germot Racetrack
UVP: ab 69,90 Euro
Größen: 7–13

Passgenauigkeit	13/**15**
+ ergonomischer Schnitt + Knöchelprotektor nicht spürbar – fällt in Größe 12 etwas kleiner aus als üblich	
Material/Verarbeitung	15/**20**
+ äußerlich in dreifarbigem Leder hochwertig verarbeitet – unsaubere Nähte und überstehendes Material im Inneren	
Tragekomfort	10/**15**
+ komfortabel durch vorgekrümmte Form + angenehmes Stretchmaterial zwischen den Fingern – Druckstellen an den Fingern	
Praxistauglichkeit	15/**15**
+ leichter Einstieg dank weit öffnender Stulpe + Klettverschlüsse an Handgelenk und Stulpe mit großzügigem Verstellbereich	
Ausstattung	10/**10**
+ zusätzlicher Gummizug am Handgelenk + Belüftungen auf den Fingern + Wildleder im Griffbereich	
Wetter	5/**10**
+ verhindert im Sommer schweißnasse Hände – nicht wasserdicht	
Sicherheit	14/**15**
+ sicherer Sitz + Knöchelschutz durch Hartschalenprotektor + Protektoren im Handflächenbereich + Innenhand- und Handballenverstärkung + Materialdopplungen – kleiner Finger nicht am Ringfinger fixiert	
M&R: gut	82/**100**

Hätte unser Testexemplar nicht die beiden scheuernden Druckstellen an den Fingern, wäre der Germot Racetrack eine echte Empfehlung für sonniges Wetter.

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



GERMOT RACETRACK



Text: Thomas Kryschan; Foto: Alexander Klose

Beim Erstkontakt gefällt der Germot Sommerhandschuh Racetrack mit ergonomisch korrektem Schnitt und seiner vorgekrümmten Form.

Bequemer Schnitt

Keinen Widerstand leistet der sportliche Handschuh beim erfreulich leichten Einstieg. In Größe 12 fällt er minimal kleiner aus als erwartet. Positiv fallen Stretcheinsätze zwischen den Fingern auf, die den Tragekomfort nochmals erhöhen, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen.

Sitzt sicher ohne die Beweglichkeit einzuschränken

Während der Fahrt kann der Handschuh mit gutem Griffgefühl bei perfekter Beweglichkeit der Finger punkten. An heißen Tagen verschaffen Belüftungen auf den Fingern und am Handrücken etwas Kühlung, perforierte Bereiche gibt es nicht. Dass der Germot Racetrack als sportlicher Sommerhandschuh auf eine wasserdichte Membran verzichtet, ist klassenüblich. Wie von selbst gleitet seine große Stulpe beim Einstieg über die Jacke und wird über einen breiten Klettverschluss in der Weite justiert. Der ausreichend lange Klettriegel am Handgelenk ist komfortabel zu bedienen und sorgt für sicheren Sitz. Dass bei hochpreisigen Sporthandschuhen der kleine Finger zum Schutz vor Verletzungen üblicherweise am Ringfinger fixiert wird, gerät eher zur Randnotiz. Der Germot Racetrack verzichtet darauf.

Kleinigkeiten trüben das gute Gesamtbild

Etwas getrübt wird das gute Gesamtbild unseres Testexemplars auf mehrstündigen Touren. Im Inneren des rechten Handschuhs erzeugt überstehendes Material eine Druckstelle in einer Fingerbeuge. Links scheuert eine raue Naht am Knöchel des Mittelfingers. Verletzungen oder Blasen erzeugen die beiden Stellen zwar nicht, fallen aber gerade deshalb als störend auf, weil sich der Handschuh ansonsten so schmeichelhaft unauffällig verhält.

Bezug: www.germot.de



Text: Thomas Kryschan; Fotos: daytona, Mash Motors

Daytona TransTourMan GTX

Als Hersteller von Crossstiefeln kannte man Daytona bisher nicht. Der erste Vorstoß in diese Richtung nennt sich TransTourMan GTX. Der Hersteller bezeichnet ihn als Reiseendurostiefel mit Cross-Genen. Und das trifft den Nagel ziemlich auf den Kopf. Der recht klobig aussehende, hohe Stiefel erweist sich im Test als äußerst komfortabel. Verglichen mit manch steifem Crossstiefel gelingt der Einstieg kinderleicht. Neben dem tief herunter reichenden Reißverschluss und den dadurch weit öffnenden Schaft ist auch der Knöchelbereich großzügig geschnitten. Unserer Ansicht nach zu großzügig: Selbst bei komplett zusammengeschobener Verschlussschnalle sitzt der geschlossene Stiefel sehr locker um den Knöchel.

Dem Komfort während der Fahrt kommt das natürlich entgegen. Auch im Bereich des Vorderfußes bietet er viel Platz. Bequem wie ein Tourenstiefel fährt es sich mit dem TransTourMan GTX. Während der Schaltvorgänge schränkt er die Beweglichkeit des Knöchels nicht unnötig ein. Wie eingegipst, muss sich niemand fühlen.

Trotzdem stellen wir auch im Offroad-Einsatz fest: Mit dem Potential einer schweren Reiseenduro kann der Daytona-Stiefel abseits befestigter Wege problemlos mithalten. Auf den Fußrasten stehend bietet er mit seiner verwindungssteifen Sohle angenehm viel Stabilität. Auswechselbare Verschleißteile in der rutschfesten Sohle – genau dort wo sich die scharfkantigen Fußrasten ins Gummi graben – machen deshalb Sinn. Ein massiver Schienbeinprotektor, eine kunststoffverstärkte Ferse, Schalthebelverstärkung und Knöchelschutz komplettieren die Ausstattung. Großflächiger Besatz mit griffigem Nubukleder auf der Innenseite des Stiefels sorgt für guten Halt und vermittelt Sicherheit.

Fazit:
Der Daytona TransTourMan GTX ist äußerst komfortabel auf der Straße und dennoch ausreichend stabil für leichte Offroad-Einsätze. Der hohe Schaft stützt gut. Dank Membran hielt er während des Testzeitraums auch unter widrigen Bedingungen dicht. Clever und nachhaltig ist das auswechselbare Fußrasten-Verschleißteil in der Sohle des Stiefels.

Bezug: www.louis.de
Testmotorrad: Mash X-Ride 650 Classic, KTM 890 Adventure

Daytona TransTourMan GTX

UVP: ab 519,95 Euro,
Größen: 38 – 49

Passgenauigkeit 12/**15**

+ angenehm breiter Vorderfußbereich
+ breiter Klettverschluss am Schaft mit großem Verstellbereich
– am Knöchel zu weit

Material/Verarbeitung 20/**20**

+ hochwertige Verarbeitung
+ gefettetes, wasserabweisendes Rindleder
+ Kunststoffverstärkungen
+ Besatz mit Nubukleder

Tragekomfort 15/**15**

+ kinderleichter Einstieg durch weit öffnenden Schaft
+ Komfort eines Tourenstiefels mit Sicherheitsfeatures eines Crossstiefels

Praxistauglichkeit 15/**15**

+ runder Fersenbereich rollt beim Gehen komfortabel ab
+ ausreichend beweglich beim Schalten
+ Schnalle, Reiß- und Klettverschluss mit Handschuhen leicht zu bedienen

Ausstattung 10/**10**

+ Schafthöhe ca. 35 cm (in Größe 47 gemessen: 38 cm)
+ Klima-Einlegesohle, anatomisch geformt
+ spritzwasserdichte, gepolsterte Schaftabschlüsse
+ großflächige Schaltverstärkung
+ einstellbare Verschlussschnalle
+ Reißverschluss und Klettverstellung mit elastischer Abdichtung hinterlegt
+ rutschfeste Enduro-Sohle mit auswechselbarem Fußrasten-Verschleißteil

Wetter 10/**10**

+ im Test zu 100 % wasserdicht
+ abgedichteter Einstieg
+ dauerhaft angenehmes Klima dank Gore-Tex-Duratherm-Membran

Sicherheit 12/**15**

+ hoher Schaft
+ verwindungsfeste Innensohle mit feuerverzinkter Stahleinlage
+ Schienbeinprotektor
+ Verstärkungen an Knöchel und Wade
+ verstärkter Fersenbereich
– sitzt am Knöchel zu locker



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.

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	
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 Quantic*	M&R Ausgabe 105	UVP: 649,--	*90* Punkte	Neu!



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	
10.	*BMW Handschuh 2in1 EnduroGuard*	M&R Ausgabe 84	UVP: 180,--	*87* Punkte	
17.	*Germot Racetrack*	M&R Ausgabe 105	UVP: 69,90	*82* Punkte	Neu!



Motorradstiefel

1.	*Daytona Road Star GTX*	M&R Ausgabe 83	UVP: 389,95	*96* Punkte	
2.	*Daytona TransTourMan GTX*	M&R Ausgabe 105	UVP: 519,95	*94* Punkte	Neu!
3.	*Dainese Torque D1 Out*	M&R Ausgabe 88	UVP: 339,95	*93* Punkte	
3.	*BMW Stiefel Gravel*	M&R Ausgabe 84	UVP: 310,--	*93* Punkte	
3.	*Daytona Strive GTX Tourenstiefel*	M&R Ausgabe 76	UVP: 379,95	*93* Punkte	
6.	*Alpinestars Toucan Adventure-Stiefel*	M&R Ausgabe 93	UVP: 359,95	*92* Punkte	
6.	*Daytona AC DRY GTX*	M&R Ausgabe 85	UVP: 259,95	*92* Punkte	
6.	*Daytona Arrow Sport GTX*	M&R Ausgabe 74	UVP: 289,95	*92* Punkte	
9.	*Bering X-Tourer*	M&R Ausgabe 98	UVP: 149,90	*91* Punkte	
10.	*Modeka Muddy Track II*	M&R Ausgabe 89	UVP: 149,90	*89* Punkte	
11.	*Alpinestars Air-Plus V2*	M&R Ausgabe 89	UVP: 229,95	*88* Punkte	

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

www.weltweit-motorradreisen.de



MAGAZINE, BÜCHER, DVDs ...

Ausgabe verpasst?

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



Sonderhefte und Specials

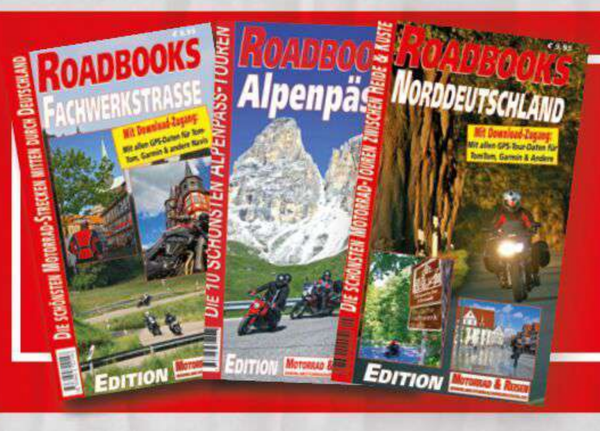
Alle Touren- & Reisespecials inkl. GPS Daten via Downloadlink

ab 2,-- Euro



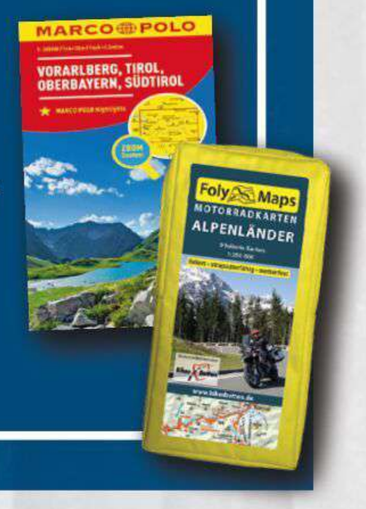
M&R Roadbooks

Ausgearbeitete Touren mit ausführlicher Routenbeschreibung ab 8,95 Euro! (Abopreis, regulär ab 9,95 Euro)



MARCO POLO Karten & FolyMaps

Die passende Karte zur Tour findest du immer auf der Infoseite unserer Reisen und Touren. 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
M&R 104: Roadtrip durchs La Vendée

DVDs ab 3,50 Euro



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 01/2021
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

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)



NAVIGATIONSGERÄTE & ZUBEHÖR

TomTom Rider 550 World oder
TomTom Rider 550 World Premium Pack

inkl. RAM Universal-Gerätehalterung, USB-Kabel, Autohalterung und 12V USB Ladeadapter, Schutztasche, Kartenmaterial mit Straßenkarten von 152 Ländern der Welt installierbar, Schnellstartanleitung.

Zusätzlich gibt es die 16GB SD-Karte mit satten 111 GPS-Touren dazu!

Im Abo bereits ab 349,-- Euro (regulär ab 369,-- Euro)



111 GPS-Touren auf 16GB SD-Karte



16GB SD-Karte mit 111 GPS-Touren

Die besten Touren aus unseren Zeitschriften auf einer Speicherkarte. Inkl. Adapter SD/Micro SD, digitalem Tourenheft & Quickstart-Anleitung für 18,95 Euro (Abopreis, regulär ab 19,95 Euro)

BEKLEIDUNG

M&R Coolshirt

Nur bei uns im Onlineshop: Das beliebte atmungsaktive Funktionsshirt aus 100 % Polyester ist wollefrei und verhindern so, dass Schweiß aufgenommen wird und ist somit perfekt unter der Motorradbekleidung zu tragen.
Erhältlich in den Größen: S–5XL
für nur 17,95 Euro (Abopreis, regulär ab 19,95 Euro)



HSE SPORTEYES mit Leseteil

Das Modell Sprinter bietet eine integrierte Nahsichtkorrektur bis zu +3 Dioptrien. Die extreme Biegung der Linse sorgt für einen optimalen Schutz und einen weiten Blickwinkel.
Erhältlich in „Smoke“ und „Klar“ für je 36,99 Euro (Abopreis, regulär ab 38,94 Euro)

*weitere Motorradbrillen-Modelle ab 13,84 Euro findet ihr unter: **www.shop.motorradundreisen.de***



M&R Softshelljacke für Damen und Herren

Hochwertige Softshell-Jacken mit M&R Logo bestickt. Hoher Tragekomfort durch dreilagigen Stoff: Fleecebesatz innen, Membrane und atmungsaktiver, wind- und wasserabweisender Oberstoff
Größen: Damen S – XXL / Herren S – 4XL
Derzeit nur 46,23 Euro (Abopreis, regulär 69,-- Euro, zzgl. Porto)

M&R Fleecejacke für Damen und Herren

Hochwertige Fleece-Jacken mit M&R Stick.
320 g/qm Stoff in kuscheliger Fleecequalität (Antipilling).
Größen: Damen S – XXL / Herren S – 3XL
Derzeit nur 26,13 Euro (Abopreis, regulär 39,-- Euro)



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

Icons Collection

HARLEY-DAVIDSON ELECTRA GLIDE REVIVAL

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Harley-Davidson

„Mit dem strategischen Plan ‚The Hardwire' haben wir uns dazu verpflichtet, Motorräder auf den Markt zu bringen, die zum einen die Begehrlichkeit steigern und zum anderen unsere lange Tradition fortsetzen", erläutert Jochen Zeitz, CEO von Harley-Davidson. *„Deshalb bin ich stolz darauf, heute unsere neue, streng limitierte Icons Collection vorzustellen, außergewöhnliche Adaptionen von Serienbikes, die eine gelungene Synthese aus unserer großen Vergangenheit und unserer vielversprechenden Zukunft bilden."*

DIE ICONS COLLECTION

Im Rahmen der Icons Collection will Harley-Davidson in Zukunft Modelle vorstellen, die jeweils nur ein Jahr lang hergestellt werden. Ihre Produktion wird danach weder fortgeführt, noch zu einem späteren Zeitpunkt erneut aufgenommen. Jedes Motorrad der limitierten Icons Collection wird mit einer Seriennummer versehen und mit einem Echtheitszertifikat ausgeliefert.
Die Electra Glide Revival ist das erste Modell der neuen Icons Collection. Der Retroklassiker für Oldschool-Fans ist weltweit auf 1.500 Exemplare limitiert. Ihr Look ist inspiriert von der Electra Glide des Jahres 1969, der ersten Harley-Davidson, die optional mit einer Batwing-Verkleidung ausgestattet werden konnte. Inzwischen gilt ihre charakteristische Form als oft kopiertes Styling-Feature. Auch aktuelle Harley-Davidson-Modelle greifen die Grundform des ursprünglichen Designs auf. Ursprünglich wurden Verkleidung und Koffer im Jahr 1969 als unlackierte Glasfaserteile angeboten, weshalb die Electra Glide Revival diesen Look mit einer Lackierung der entsprechenden Bauteile in Birch White aufgreift. Das Tankmedaillon im Stil der 1960er-Jahre und der Electra-Glide-Schriftzug auf dem vorderen Fender tragen ihren Teil zum klassischen Stil bei.

EIN BIKE WIE AUS DEM JAHR 1969

Die Electra Glide Revival wird ausschließlich in einer Lackierung angeboten, die von der ursprünglichen Farbgebung des Jahres 1969 inspiriert ist: Der Tank ist zweifarbig in Hi-Fi Blue und Black Denim gehalten, die von einem Streifen in Birch White getrennt werden. Hi-Fi Blue tragen auch die Fender und die Seitendeckel.
„In unserer überaus schnelllebigen Zeit sind wir Menschen alle permanent irgendwelchen Veränderungen unterworfen", meint Brad Richards, Harley-Davidson Vice President of Styling and Design. *„Die Electra Glide Revival ist wie eine ruhige Oase in dieser hektischen Ära. Sie macht die ursprüngliche Harley-Davidson-DNA, die den Grundstein zum Grand American Touring legte, erlebbar."* Zu den Design-Highlights der Electra Glide Revival gehört auch ein Solosattel mit schwarz-weißem Bezug und verchromter Reling.
Er wurde auf einem Stoßdämpfer mit einstellbarer Spiralfeder montiert – eine weitere Hommage an die Harley-Davidson-FL-Modelle der 1960er-Jahre und ein funktionales Merkmal, das den Komfort erhöht.
Verchromte Kreuzspeichenräder und breite Weißwandreifen tragen ebenso zum nostalgischen Look bei wie die glänzende Chromschicht an den Frontfender- und Kofferzierleisten, dem „Ventilator"-Luftfiltercover, den Gabelrohrabdeckungen und den Zusatzscheinwerfern.

ANGETRIEBEN VOM MILWAUKEE-EIGHT

Die Electra Glide Revival wird vom Milwaukee-Eight-114-V-Twin angetrieben, der 69 kW (94 PS) aus 1.868 Kubikzentimetern Hubraum schöpft. Sein maximales Drehmoment von 158 Newtonmetern liegt bereits bei 3.250 U/min an.





Die drehmomentstarke Charakteristik des Milwaukee-Eight 114 passt zur Electra Glide.



Viel Chrom und der Electra-Glide-Schriftzug auf dem Fender zitieren das Vorbild aus dem Jahr 1969.

Eine Doppelzündung sorgt für eine gleichmäßige und effiziente Verbrennung, das Sechsgang-Cruise-Drive-Getriebe für niedrige Motordrehzahlen auf der Autobahn und geringen Kraftstoffverbrauch.

TROTZ NOSTALGISCHER OPTIK EIN VOLLWERTIGES TOURENMOTORRAD

Trotz klassischem Stil ist die Technologie der Electra Glide Revival auf der Höhe der Zeit. Zuladung und Fahreigenschaften entsprechen den übrigen Modellen mit dem Harley-Davidson-Touring-Rahmen, einer Doppelschleifen-Stahlrohrkonstruktion mit einem Oberzug in Backbone-Bauweise. Um ein ausgewogenes Fahrverhalten bei jeder Beladung zu gewährleisten, kann die Vorspannung der Federbeine mit einem Drehregler hydraulisch justiert werden. Das Vorderrad wird von einer 49-Millimeter-Gabel geführt. Serienmäßig ist auch ein Paket von Fahrsicherheitssystemen an Bord. Dazu gehören:

- Kurvenantiblockiersytem (C-ABS)
- kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung (C-ELB)
- Kurventraktionskontrolle (C-TCS)
- Antriebsschlupfregelung (DSCS)
- Fahrzeughalteassistent (HHC)

Schutz vor dem Fahrtwind bietet die Batwing-Verkleidung mit ihrer hohen, klaren Windschutzscheibe. Sie verfügt über einen Lufteinlass, der Turbulenzen im Kopfbereich des Fahrers reduzieren soll. Eine Geschwindigkeitsregelanlage erhöht den Fahrkomfort auf langen Strecken, während zwei Zusatzscheinwerfer die Ausleuchtung der Fahrbahn verbessern. Zugleich sind sie Teil des nostalgischen Stylings der Electra Glide Revival. Das Infotainment-System mit Farbtouchscreen und Navigationsfunktion versorgt zwei in der Verkleidung montierte Lautsprecher. Es kann sowohl über die Bedientasten als auch per Sprachsteuerung (Voraussetzung hierfür ist ein Bluetooth-Headset) verwendet werden und ist für die Nutzung von Android Auto und Apple CarPlay vorbereitet.



PREIS UND VERFÜGBARKEIT

Die Electra Glide Revival wird voraussichtlich Ende April bei autorisierten Harley-Davidson-Händlern erhältlich sein. Die unverbindliche Preisempfehlung beträgt in Deutschland 29.995,-- Euro.

H-D	Electra Glide Revival
Motor	Milwaukee-Eight 114
Hubraum	1.868 ccm
Nennleistung	94 PS (69 kW) bei 5.020 U/min
max. Drehmoment	158 Nm bei 3.250 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	785 mm
Gewicht fahrfertig	374 kg
Tankinhalt	22,7 Liter
Fahrzeugpreis	**ab 29.995,-- Euro**

Text: Thomas Kryschan; Foto: Alexander Klose



Vor wenigen Wochen wurde der neue Bußgeldkatalog verabschiedet, jetzt kommt eine weitere Änderung des Straßenverkehrsgesetzes hinzu. Vom gläsernen Verkehrsteilnehmer sind wir nicht mehr weit entfernt.

Geschwindigkeit, Schräglage und Beschleunigung werden permanent an die zuständige Behörde gesendet

§ 63e der „Drucksache 432/21“, die am 28.05.2021 vom Bundesrat verabschiedet wurde, erlaubt den zuständigen Behörden die automatisierte elektronische Erhebung und Speicherung von Daten. Was genau die Behörden wissen wollen, steht sogar im Text:

- Geschwindigkeit
- Beschleunigung oder Verzögerung
- Position des Fahrzeugs
- Zeitangabe
- Fahrtrichtung
- Lenkwinkel
- Lenkradwinkel
- Drehbewegung um die Fahrzeughochachse (Schräglage)
- Fahrzeugbreite
- Fahrzeuglänge
- Status der Fahrzeugbeleuchtungseinrichtungen und der Scheibenwischer
- Fahrzeugcharakteristik: Pkw, Lkw, Krad, öffentliches Verkehrsmittel, Fahrzeug mit Sonderrechten oder Fahrzeug des öffentlichen Personennahverkehrs
- ZertifikatsID

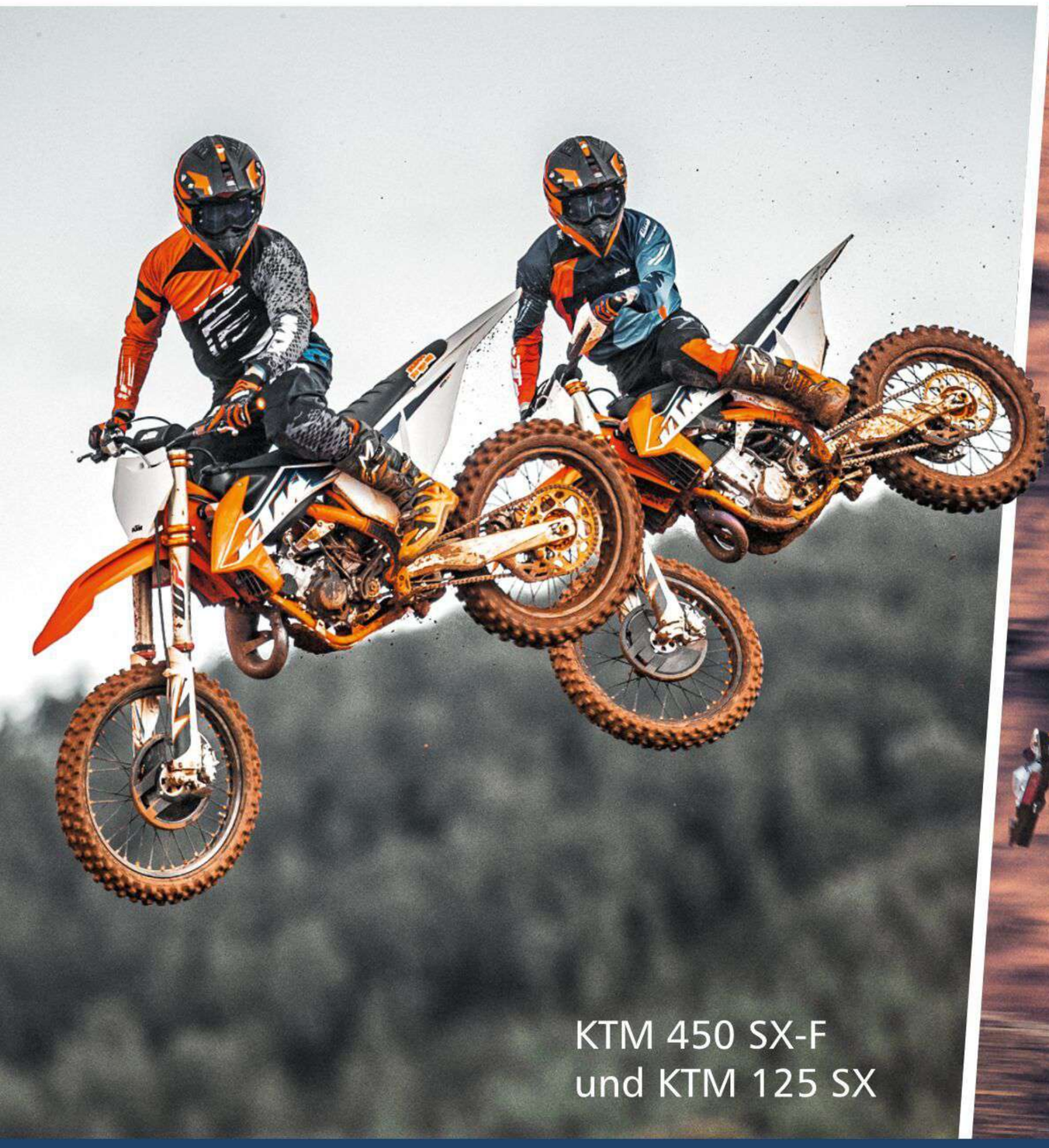
Warnung vor Gefahren

Auch plötzlich eintretende „Ereignisse mit Sicherheitsrelevanz“ sollen gemeldet werden. Auf Grund dieser Daten können ereignisbasierte Fahrzeugmeldungen generiert werden.
Zu diesen Ereignissen zählen:

- Notbremsung
- Stauende
- vorübergehend rutschige Fahrbahn
- Tiere, Personen, Hindernisse, Gegenstände auf der Fahrbahn
- ungesicherte Unfallstellen
- Kurzzeitbaustellen
- eingeschränkte Sicht
- Falschfahrer
- nicht ausgeschilderte Straßenblockierungen
- außergewöhnliche Witterungsbedingungen

Optimierung des Verkehrsflusses

Als Zweck der Datenerhebung wird ein besseres Verkehrsmanagement genannt. Anzahl, Art und Maße der Fahrzeuge, Beleuchtungs- und Scheibenwischerstatus, Reisezeit, abrupte Verzögerungen oder das Liegenbleiben einzelner Fahrzeuge erlauben Rückschlüsse auf den Verkehrsfluss oder gefährliche Witterung. Die unverzügliche statistische Auswertung der erfassten Daten zum Zwecke der Verkehrslenkung könne der Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit dienen, heißt es.
Die Verarbeitung der Daten zu anderen Zwecken ist zunächst unzulässig. Deshalb sollen sie vor Beginn der Auswertung durch das Löschen des Datums anonymisiert werden.
Am 28.05.21 stimmte der Bundesrat den genannten Änderungen zu. Den Bundestag hatte der Beschluss bereits am 20. Mai passiert.



KTM 450 SX-F
und KTM 125 SX



KTM 500 EXC-F

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Hersteller

MOTOCROSS UND ENDURO MODELLE

für das Modelljahr 2022



Husqvarna FE 501



Husqvarna TC 250

KTM 250 EXC-F



KTM 350 EXC-F



KTM 250 SX-F



KTM 450 SX-F



Husqvarna und KTM sind mit dem Update ihrer Motocross- und Enduromodelle für das Modelljahr 2022 früh dran. Das Line-up steht bereits jetzt.

Beim Design nähert sich KTM den eigenen Werksrennmaschinen an und bringt neben dem bekannten Orange verstärkt Dunkelblau ins Spiel. Die Husqvarna-Dekore erinnern an die schwedischen Wurzeln der Marke, die seit einigen Jahren ebenfalls zum KTM-Konzern gehört. Viele der Technikkomponenten teilen sich die Maschinen beider Marken.

Mit dem Ziel die Performance in schnellen Sektionen zu verbessern, werden 2022 die WP-Fahrwerke straffer. Ein neuer Öl-Bypass an der Gabel verspricht zudem eine gleichmäßigere Dämpfungscharakteristik. Während die TE- und FE-Modelle von Husqvarna 2022 auf Michelin-Reifen ausgeliefert werden, setzt KTM bei den EXC-Modellen auf Maxxis-Reifen. Mit Husqvarna EE 5 und KTM SX-E 5 sind neben den bekannten Minibikes zwei Mini-Crosser mit Elektromotor im Programm. In Kürze sollen die neuen Modelle bei den Vertragshändlern verfügbar sein.

Husqvarna TE 250i



Husqvarna TC 125





Husqvarna FE 450

Husqvarna FC 450





Ventspils



Freiheitsdenkmal in Riga





Schloss Birini



Lettland

Text und Fotos: Dietrich Hub



Ventspils ist der wichtigste Hafen Lettlands.

Während sich unsere Fähre Ventspils nähert, bietet sich uns ein zwiegespaltener Anblick. Die Schiffsanlegestellen von Lettlands wichtigster Hafenstadt liegen an der Mündung des Flusses Venta in die Ostsee. Am nördlichen Ufer, in Fahrtrichtung unseres Schiffes links, befindet sich ein hässliches Industriegebiet mit riesigen Öltanks und dunklen Kalihalden. Fahrende Züge mit Güterwaggons und die sich bewegenden Krane deuten darauf hin, dass gerade Frachtgut verladen wird. Ventspils ist seit der Sowjetzeit bis heute der größte Umschlaghafen für Erdöl und Erdölprodukte in der gesamten Ostsee, ebenso für Industriechemikalien, Mineraldünger und Kohle. Zwar ist die Sowjetzeit lange vorbei, schöner ist der alte Hafen seitdem aber offenbar nicht geworden. Auf der südlichen Seite des Flusses Venta, gegenüber von diesen grässlichen Industrieanlagen, präsentiert sich dagegen eine einladende Stadt samt Burg des livländischen Ordens. Der Bereich zwischen Stadt und Wasser ist als Küstenpark gestaltet. Die wunderschönen Strände an der Ostsee sind kilometerlang.

Eine interessante Hafenstadt

Schon bei der Planung der Reise sind wir angenehm überrascht, wie einfach man mit dem Motorrad von Deutschland nach Lettland gelangt. Nämlich mit der Fähre: Abfahrt um



Sehr interessant ist der Küstenpark bei Ventspils gestaltet.





In der Stadt Kuldiga mit ihren alten Holzhäusern wurde 2008 der alte Kriegsfilm „Die Brücke“ neu verfilmt. Auch die alte Backsteinbrücke über die Venta war ein passender Schauplatz.



Die „Reisekuh“ im Hafen Ventspils





18 Uhr in Travemünde, eine Nacht und ein Tag auf See, und am nächsten Abend kommt man um 18:30 Uhr in Lettland an. Den Motorradurlaub mit einem entspannten Tag auf See zu beginnen, ist viel besser, als – von der Mitte Deutschlands gerechnet – die etwa 1.800 Kilometer durch Polen und Litauen selbst zu fahren. Lettland ist die mittlere der drei baltischen Republiken und grenzt östlich an Russland und Weißrussland. Das allein reicht offenbar, um für viele Westeuropäer ein Terra incognita zu bleiben. Schon seit 2004 gehört Lettland zur EU, weshalb man für einen Urlaub im Baltikum kein Visum braucht. Im Jahr 2014 wurde der Euro eingeführt. Ein Urlaub in Lettland ist also nicht schwieriger, als nach Skandinavien zu fahren. Aber deutlich günstiger. Die Preise für Übernachtungen und Essen sind niedriger als in Deutschland und auch die Fährüberfahrt nach Ventspils ist deutlich günstiger als eine Passage nach Skandinavien.

Lettland mit seinen knapp zwei Millionen Einwohnern ist nur etwas kleiner als das Bundesland Bayern, in dem über dreizehn Millionen Menschen leben. Anders ausgedrückt: Es ist ziemlich dünn besiedelt, was beim Motorradfahren natürlich von Vorteil ist. Schmale, einsame Sträßchen gibt es hier genug. Nur die Liebhaber von Pässen und Serpentinen werden enttäuscht: Der höchste Berg Lettlands ist gerade einmal 312 Meter hoch.

Statt Gebirgslandschaften gibt es wunderschöne Strände und vor allem viel unberührte Natur. Jurmala, etwas westlich der Hauptstadt Riga gelegen, gilt als die Baderegion des Landes: 26 Kilometer lang ist der weiße Sandstrand. Häufig reichen Kiefernwälder bis an die Küste heran.

Das Schwarzhäupterhaus, eines der markantesten Häuser in Riga

Jurmala besteht aus fünfzehn Ortsteilen entlang des baltischen Meeres. Hier befinden sich die bekannteste Freilichtbühne Lettlands, der Konzertsaal Dzintari sowie der größte Wasserpark in Nordeuropa – der Livu-Wasserpark.

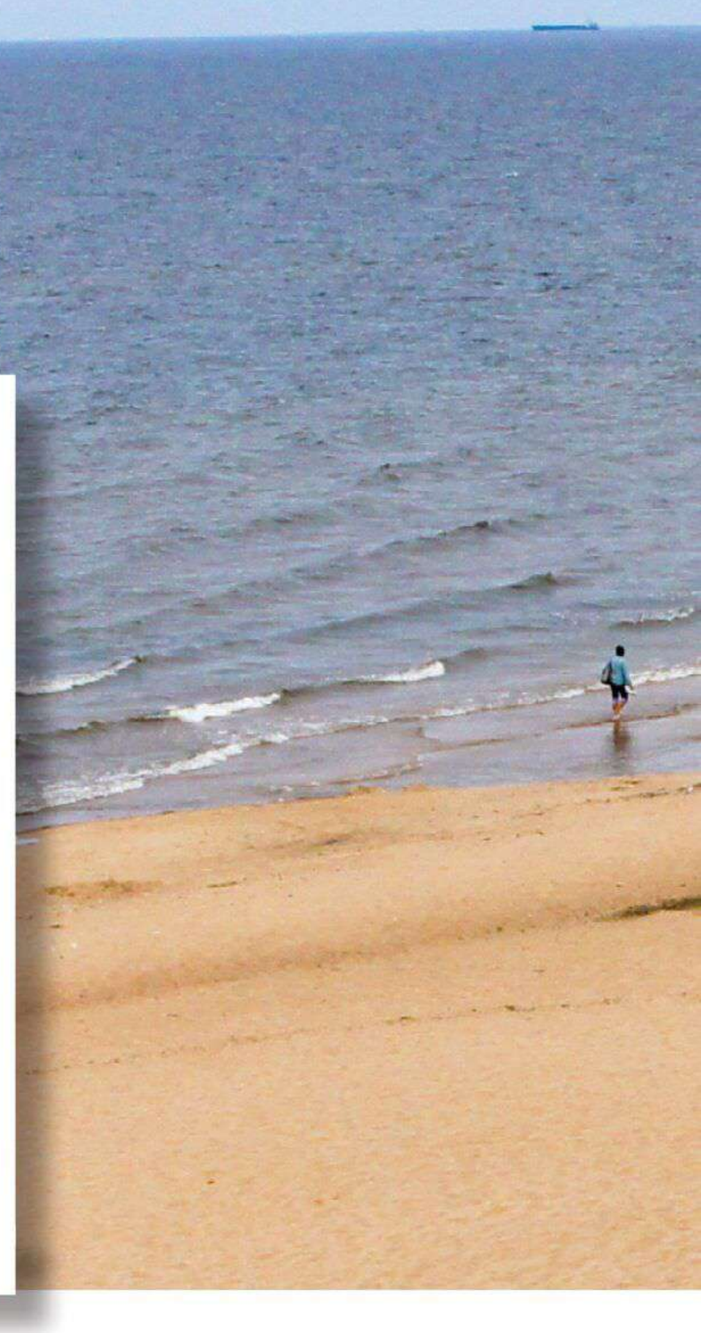
Die sehr sehenswerte Hauptstadt Riga

Der Hauptort von Jurmala ist Majori, wobei er aus dem Dörferverbund kaum heraussticht. Ebenfalls traumhaft zum Baden sind die weißen Dünen von Saulkrasti, etwa 60 Kilometer nordöstlich der Hauptstadt Lettlands. Saulkrasti heißt wörtlich übersetzt „Sonnige Küste". Von den Felsen am Teilort Pabaži, oberhalb der Mündung des Flusses Incupe ins Meer, hat man einen traumhaften Blick hinunter zum Strand. Holzstege und Treppen führen zu den Dünen. (Position des Parkplatzes im Teilort Pabaži, von dem man über Treppen zur weißen Düne kommt: N 57.233561 E 24.3932977)

Die Hauptstadt Riga war einst eine der wichtigsten Städte des deutschen Handelskonsortiums Hanse. Sehr markant ist das Schwarzhäupterhaus, das ehemalige Versammlungshaus der Schwarzhäuptergilde, einer Vereinigung von meist deutschen Händlern. Nicht weit davon entfernt liegt das Okkupationsmuseum, in dem unter anderem das geheime Zusatzprotokoll des Hitler-Stalin-Paktes vom August 1939 ausgestellt ist. In diesem Vertrag teilen die beiden Diktatoren Osteuropa unter sich auf. 1940 war Lettland von den Sowjets besetzt, von 1941 bis 1945 von den Deutschen und nach deren Abzug wieder von







Riga gilt aufgrund der Skulpturen an vielen Häusern als die Stadt des Jugendstils.



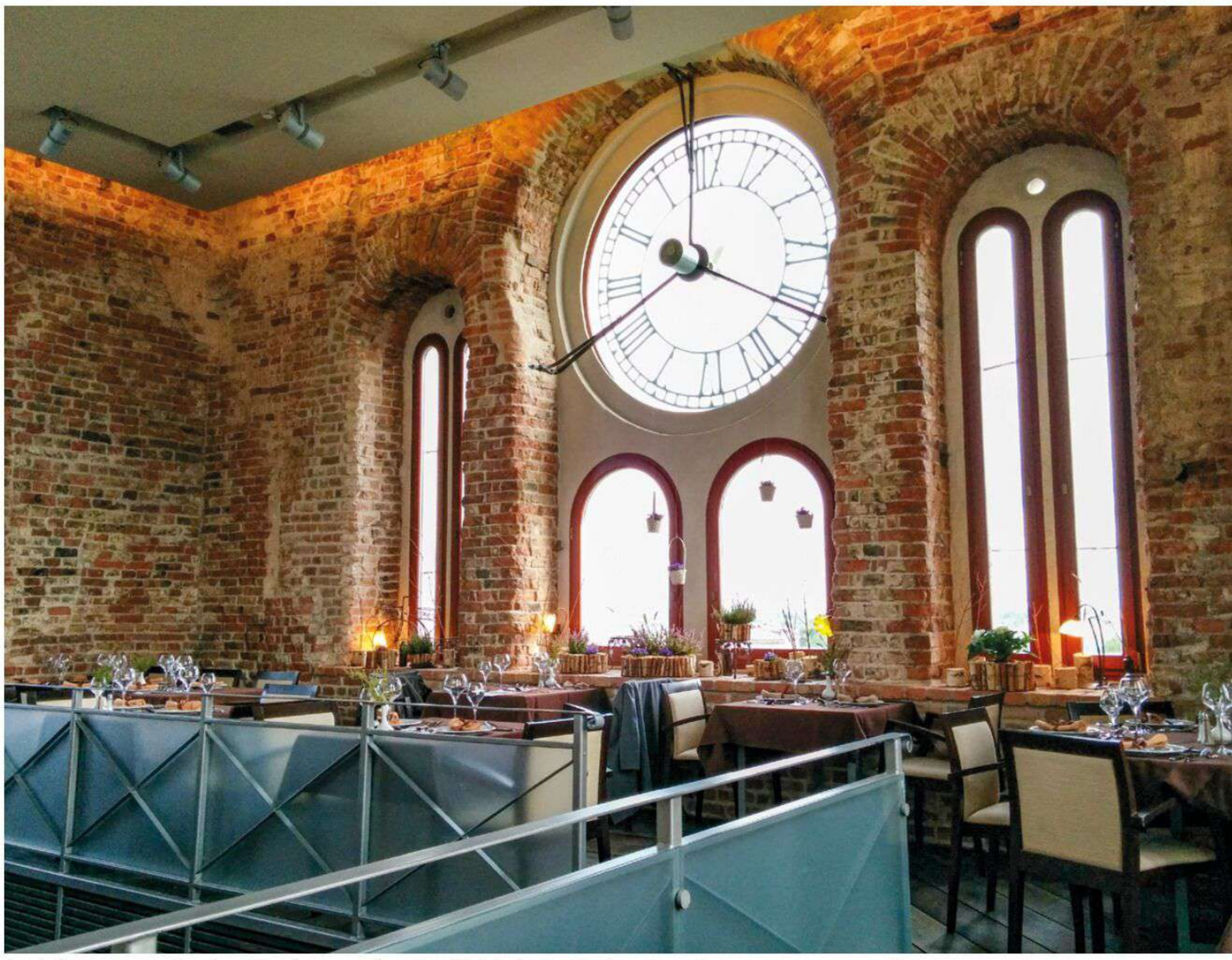


den Sowjets. De facto blieb dies so bis zur friedlichen Revolution von 1991, als sich die drei baltischen Länder von Moskau lossagten. Seitdem ist das Aufblühen des Landes auch im Stadtbild von Riga gut sichtbar. Insbesondere die Jugendstilhäuser sind sehenswert. Ein massiver Gegensatz zur Hauptstadt ist die Altstadt von Kuldiga mit ihren alten Holzhäusern und schmalen Gassen. Medial bekannt, da sie als Schauplatz für mehrere Filme verwendet wurde, ist die rote Backsteinbrücke. Sie ist 164 Meter lang und führt über den Fluss Venta, der dann bei Ventspils in die Ostsee mündet. Unter anderem wurde hier im Jahr 2008 die Neuverfilmung des alten Kriegsfilmes „Die Brücke" gedreht. Zwar blieb die Neuverfilmung qualitativ um Längen hinter dem Schwarz-Weiß-Klassiker von Bernard Wicki aus dem Jahr 1959 zurück, gut nachvollziehbar ist aber, warum die Filmproduzenten Kuldiga als Drehort für einen Film über eine fiktive deutsche Kleinstadt des Jahres 1945 wählten. Geschichtlich leider völlig real waren die Vorgänge im Kiefernwäldchen nahe des Rigaer Stadtteils Rumbula, Position N 56.885482 E 24.245802. Hier wurden im November und Dezember 1941 etwa 27.500 Juden erschossen. Die Getöteten waren Juden aus dem Rigaer Ghetto sowie Juden aus Deutschland, die man mit der Eisenbahn hierher gebracht hatte. Seit 2002 erinnert eine frei zugängliche Gedenkstätte an den damaligen Massenmord. Steine, die wie Grabsteine gestaltet sind, weisen in hebräischer, lettischer, englischer und deutscher Schrift auf das Verbrechen hin, das hier geschehen ist.



Die weißen Dünen bei Saulkrasti

Ein gänzlich anderes Relikt aus dieser Zeit findet man in Jelgava, der viertgrößten Stadt Lettlands. Der Turm der Dreifaltigkeitskirche ist das „unfreiwillige“ Wahrzeichen der Stadt. Denn von dieser Kirche blieb nur der Turm übrig. 1944 wurde sie durch sowjetische Bomben schwer beschädigt. 1954 zerstörten sowjetische Soldaten das Kirchenschiff vollständig. Der 80 Meter hohe Kirchturm aber blieb stehen. Im Jahr 2010 wurde er restauriert. Im Erdgeschoss ist die Touristeninformation eingerichtet, in den Stockwerken darüber ein Museum. Im Stockwerk auf der Höhe der Turmuhr befindet sich heute ein Restaurant, darüber eine mit Glas überdachte Plattform. Von hier aus hat man einen wunderschönen Blick auf die Stadt, auf die Insel im Fluss Lielupe samt der darauf grasenden Wildpferde und auf das Schloss der ehemaligen Herzöge von Kurland und Semgallen.



In Jelgava wurde der Kirchturm der Dreifaltigkeitskirche zum Restaurant ausgebaut.

Historische Bauten in vielen Orten

Das Schloss Rundale wird oft als Versailles des Baltikums bezeichnet. Die sehr gut erhaltene Anlage im Barockstil wurde zwischen 1735 und 1740 erbaut. Auch der zugehörige Park ist sehenswert. In der Sowjetzeit wurden in dem historischen Gemäuer Schulräume und Wohnungen eingerichtet. Ebenso diente er als Kornspeicher. Dabei wurde ein großer Teil der Inneneinrichtung zerstört. Ab 1972, noch während der Sowjetzeit, besann man sich wieder auf die kulturhistorische Bedeutung des Schlosses und begann damit, die Räume im ursprünglichen Stil wiederherzustellen. Heute sind hier Kunstgegenstände wie Möbel, Tafelgeschirr und Gemälde ausgestellt.

Nach der Sowjetzeit richteten die Letten unter anderem das Schloss Rundale wieder her.



Informationen zur Tour

Allgemeines

Mit der Fähre einfach zu erreichen, gute touristische Infrastruktur, angenehmes Klima und viele wunderschöne Sträßchen. Lettland ist ein ideales Ziel für eine Woche Motorradurlaub.

Beste Reisezeit

Lettland liegt topografisch nicht sehr hoch, aber geografisch schon recht weit nördlich. Wer auch baden will, sollte im Hochsommer dorthin fahren, ansonsten von Mai bis Oktober.

Unterkunft

Über Airbnb und Booking.com findet man diverse Unterkünfte in allen Preissegmenten. In Lettland werden auch kleinere oder größere Landhäuser außerhalb von Siedlungen angeboten, was gerade für eine Gruppe ein schönes Quartier in der Natur mit abendlichem Grillen etc. ist.
Sehr interessant, und zwar nicht nur zum Übernachten, ist das Schloss Birini. Die Übernachtungspreise (ab 60,-- Euro pro Nacht) im Hotel und im Restaurant liegen entsprechend dem Standard des Hauses – auch ein Schwimmbad und eine Sauna gehören dazu – im höheren Preissegment. Sehr interessant ist auch der Schlosspark, und zwar keineswegs nur für die Gäste, die im Hotel übernachten. Auch Ausflügler können sich als Tagesgast im Schlosspark aufhalten. Hier kann man im Mühlencafé einkehren, sich im Park ein Picknick servieren lassen oder Essen bestellen, das am Lagerfeuer gegrillt wird. Tagesgäste, die ihr Essen selbst mitbringen wollen, müssen Eintritt bezahlen.
www.birinupils.lv/de/
Position: N 57.243974 E 24.659908

Anreise

Stena Line ist derzeit die einzige Fährgesellschaft, deren Schiffe zwischen Deutschland und Lettland verkehren.
www.stenaline.de

Sehens- und erlebenswert

Die Altstadt von Riga ist mit ihren vielen Jugendstilhäusern ein Gesamtkunstwerk. Sehenswert ist auch das Automuseum, das Riga Motor Museum.

Kulinarisches

Fleisch und Kartoffeln sind fast immer dabei. Typisch für Lettland ist, dass vieles mit Kümmel gewürzt wird. Zu vielen Mahlzeiten wird Brot angeboten, meistens dunkles Roggenbrot.

Karten & Bücher

MARCO POLO
Länderkarte Estland, Lettland, Litauen, Baltische Staaten
Maßstab 1:800.000
Preis: 11,99 Euro

Bezug: shop.motorradundreisen.de

Routenverlauf

Gesamtkilometer: 2.052 km
Höchster Punkt: 182 m ü NN.

Routenverlauf:
Ventspils – Kuldiga – Broceni – Dobele – Jelgava – Jurmala – Riga – Schlosshotel Birini – Saulkrasti – Ainazi (Grenze zu Estland) – Staicele – Valmiera – Kolbergis – Gulbene – Rezekne – Daugavpils – Rokiskis – Birzai – Bauske – Schloss Rundale – Grobina – Liepaja – Ventspils





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

BMW
R 1250 GS

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Alexander Klose, Joséphine Eder

Harley-Davidson Pan America Special

Für den Vorschlag eine Harley-Davidson mit einer BMW zu vergleichen, wäre man vor wenigen Jahren noch aus der Redaktionssitzung geflogen – 2021 führt kein Weg an diesem Showdown vorbei. Viel zu exakt ist die Pan America auf den deutschen Zulassungskönig, die BMW R 1250 GS, zugeschnitten. Also her mit den Testmaschinen und ab auf die Straße!

Optisch gehen BMW R 1250 GS und Harley-Davidson Pan America Special das Adventure-Thema unterschiedlich an. Die ehemals so polarisierende Front der GS mit Schnabel und Telelever-Vorderradaufhängung ist über die Jahre gefällig geworden. In diesem Vergleich ist sie die alte Bekannte und wirkt in der Farbe „Triple Black" besonders schick. Das neue Gesicht – auch optisch – ist die Pan America mit ihrem breiten, tief positionierten LED-Scheinwerfer. Sein Design verspricht eine besonders breite Ausleuchtung der Fahrbahn und wird von einem darüber sitzenden Kurvenlicht unterstützt. Im Falle der Pan America Special gehört es zur Serienausstattung, beim Basismodell kostet es extra. Das aufpreispflichtige Kurvenlicht der BWM verzichtet auf zusätzliche Leuchten. Es schwenkt stattdessen per Servomotor die komplette Abblendlichteinheit um



DER HERAUSFORDERER: HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA SPECIAL





DER PLATZHIRSCH: BMW R 1250 GS

bis zu 35 Grad, um Schräglage auszugleichen. Mit ihrer außergewöhnlichen Front distanziert sich die Pan America optisch von den etablierten Reiseenduros. An ihren Anblick gewöhnen sich die meisten schnell und empfinden ihn als erfrischend anders. Während ich um die Kontrahentinnen schleiche, erwische auch ich mich bei dem Gedanken: „Warum eigentlich nicht? Wer sagt, dass ein Adventure Bike Enduroschnabel oder Rallyoptik braucht?“ Die Front der Pan America greift die Formensprache der Harley-Davidson Road Glide auf und präsentiert sich in natura harmonischer als auf den meisten Fotos. Vor allem wirkt sie klein neben der GS, obwohl sich Fahrzeugabmessungen und Sitzhöhe kaum voneinander unterscheiden. Die liegt bei der BMW je nach Position des Polsters bei 850 oder 870 Millimeter, die der Pan America Special bei 850 oder 874 Millimeter.

Das Motorenkapitel gehen beide weit weniger unterschiedlich an als zunächst vermutet. Nicht nur beim Hubraum herrscht Einigkeit, auch in Sachen variable Ventilsteuerung ist der Shiftcam-Boxer nicht länger allein. Jede der vier Nockenwellen des Revolution-Max-V-Twins ist mittels eines elektrischen Stellmotors verdrehbar.



DIE HOHE FRONT UND DIE BREITEN ZYLINDER DER GS SCHÜTZEN DEN FAHRER VOR WIND UND WETTER. DIE SCHEIBE ERZEUGT TURBULENZEN.

Die Einlass- und Auslassnockenwellen beider Zylinder können damit unabhängig voneinander um bis zu vierzig Grad verstellt werden. Das System arbeitet stufenlos und regelt kontinuierlich in Abhängigkeit von Last und Drehzahl. Damit unterscheidet es sich von der BMW-Lösung, die nur zwischen zwei festgelegten Nockenwellenprofilen umschalten kann. Eines ist für den Teil-, eines für den Volllastbereich optimiert. Im Fahrbetrieb ist der Eingriff in die Steuerzeiten keinem der beiden Motoren anzumerken.

Der 13:1 verdichtende Revolution-Max-Motor ist mit natriumgefüllten Auslassventilen, Doppelzündung, hydraulischem Ventilspielausgleich, Motordeckeln aus leichtem Magnesium und einer Trockensumpfschmierung mit drei Ölpumpen ausgestattet. Sie ersparen dem Motor nicht nur die Panschverluste in der Ölwanne, sie erzeugen zudem einen Unterdruck im Kurbelgehäuse, der die innere Reibung reduziert. Wie der 12,5:1 verdichtende Boxer ist auch der V-Twin mit einer Kolbenbodenkühlung ausgestattet. Während sich die BMW mit einer Ausgleichswelle begnügt, lassen bei der Harley zwei Ausgleichswellen gerade noch so viele Vibrationen übrig, dass sich der Motor lebendig anfühlt. Die Spitzenleistung des ausgeklügelten V-Twins fällt üppig aus. Um 16 PS übertrumpft er den Boxer, erreicht seinen Zenit dafür aber 1.000 Touren später. Diese Charakteristiken sind den beiden Motoren auch im Fahrbetrieb anzumerken. Während die GS bereits knapp über 1.500 U/min Vortrieb generiert, verlangt die Pan America im direkten Vergleich stets 500 zusätzliche Touren, um sauber abzuliefern. Um 15 Newtonmeter übertrumpft der Boxer den V-Twin in Sachen Drehmoment, dessen Maximum zudem 500 Umdrehungen früher erreicht wird. Leistungsplus auf der einen, Drehmomentüberschuss auf der anderen Seite – die Harley wirkt sportlicher, die BMW elastischer. Da beide Adventure Bikes mehr als üppig motorisiert sind, ent-

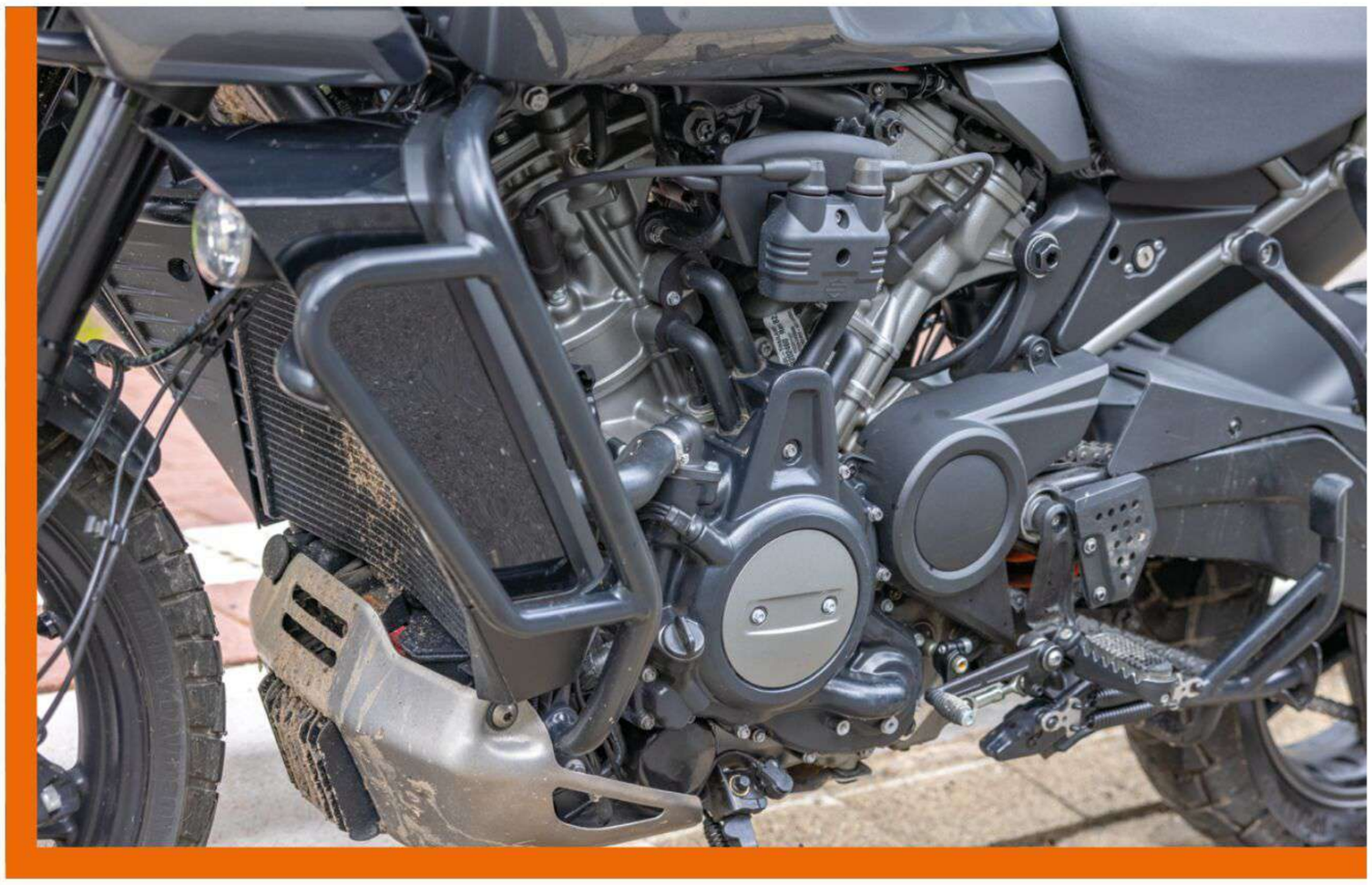


Der Shiftcam-Boxer der GS strotzt bereits bei niedrigen Drehzahlen vor Drehmoment.

scheiden die persönlichen Vorlieben für einen der Charaktere, denn unterm Strich bewegen sich beide Motoren auf Augenhöhe. Durch einen Hubzapfenversatz von dreißig Grad zündet der 60-Grad-Harley-Twin übrigens wie ein 90-Grad-V2 – also wie eine Ducati. Im ersten Moment irritiert daher ihr Sound. Vor allem weil Ducati ausgerechnet in diesem Jahr den Antrieb der Multistrada vom traditionellen L-Twin auf einen V4 umstellte.

AUSGEPRÄGTE OFFROAD-QUALITÄTEN

Die Pan America will aber keine Reinkarnation der Multistrada sein, der Grund für ihre Zündfolge ist eine gefälligere Charakteristik für den Einsatz abseits befestigter Straßen. Aufzudröseln, in welcher Offroad-Sektion die Drehmomententfaltung eines 90-Grad-V2 nun Vorteile gegenüber einem 60-Grad-Twin bietet, würde an dieser Stelle zu weit führen. Gegen den Boxer kann es jedenfalls nicht schaden, sämtliche Register zu ziehen. Immerhin hat die GS ihre Offroadtauglichkeit unzählige Male unter Beweis gestellt. Bereits in unserem Einzeltest brillierte auch die Pan America im Gelände.



Der V-Twin der Harley hat mehr Leistung, klingt schöner als die BMW und bleibt dabei leiser.

Vor allem ihre hervorragende Balance bei niedrigen Geschwindigkeiten und das leichtfüßige Handling kann sie ins Feld führen. Einzig das Vorderrad fühlt sich auf weichem Untergrund etwas teigig an. Dafür gewährt der schmale Rahmen des V-Twins dem Fahrer viel Bewegungsfreiheit. Mit der Möglichkeit zur schnellen Gewichtsverlagerung, unterstützt vom fein dosierbar am Gas hängenden Motor, erlaubt die Pan America selbst in schwierigen Sektionen gezielte Korrekturen.
Der Charakter der GS unterscheidet sich davon grundlegend. Wie auf der Straße, glänzt sie im Gelände in erster Linie mit Souveränität. Dass man von der Front noch weniger spürt als im Sattel der Harley, machen der niedrige Schwerpunkt des Boxermotors und sein unerschütterliches Drehmoment wett.



DIE KLEINERE STIRNFLÄCHE DER PAN AMERICA SCHÜTZT TORSO UND HELM. ARME UND SCHULTERN HÄNGEN IM FAHRTWIND.

Wer es schafft, der BMW blind zu vertrauen, kann sie laufen lassen – je schneller, desto besser. Dann bügelt ihr Fahrwerk jeden Untergrund glatt.

DIE EINE AGIL, DIE ANDERE SOUVERÄN

In gewisser Weise sind diese Charaktereigenschaften auf die Straße übertragbar. Die BMW liegt satt in der Kurve, schiebt bullig an und zelebriert den souveränen Auftritt. Die Harley wirkt im Vergleich rassiger, sportlicher und – leichter! Beim direkten Umstieg von der GS auf die Pan America scheint man locker 25 Kilo abzuschütteln und das, obwohl auf dem Papier Gleichstand herrscht. Bei einem Gewicht von 245 Kilogramm startet die Pan America als Basismodell mit konventionellem Fahrwerk. Die von uns getestete Special mit semiaktivem Fahrwerk bringt es auf 258 Kilogramm. Eine GS wiegt in Basisausstattung 249 Kilogramm und gipfelt bei der Adventure mit 268 Kilogramm. Unsere reichhaltig ausgestattete Testmaschine nimmt sich beim Gewicht nichts mit der Pan America Special. Dennoch wirkt die Harley deutlich agiler. Ihr Motor klingt lebendig, obwohl er sich bei der Lautstärke angenehm zurückhält, während die BMW gleichmütig und nicht gerade leise vor sich hin brummt. Vor allem beim Anlassen bellt sie kurz und unnötig laut auf. Mit leichtfüßigem Handling wuselt die Harley von Kurve zu Kurve. Die Fahrmodi nehmen dabei direkten Einfluss auf die Fahrwerksabstimmung. Im Landstraßenmodus geben sich die Komponenten ausgewogen und schlucken selbst schlechten Fahrbahnbelag. Im S-Modus erfährt das Ganze eine sportliche Straffung, ohne unnötig hart zu werden. Die fein dosierbare Brembo-Bremsanlage an der Front macht derlei Spielchen gerne mit, während die seidenweich regelnde Traktionskontrolle das Hinterrad im Zaum hält. Von sportlichen Schräglagen lässt sie sich nicht aus der Ruhe bringen, folgt im Kurvenverlauf neutral der anvisierten Linie und kennt kein Aufstellmoment beim Bremsen. Fahrspaß ist das Resultat. Reifer und gesetzter wirkt die BMW. Die Modi von ESA-Fahrwerk und Motor sind bei ihr nicht miteinander verknüpft. Im Dynamic-Modus geht es hart und ruppig zur Sache, Road wirkt eleganter – das gilt für Motor- und Federelemente gleichermaßen, wobei das Fahrwerk nie wirklich sportlich wird. Unabhängig von den Modi geht die BMW das Tempo der Harley mit. Kaum etwas kann sie aus der Ruhe bringen. Keine zerfurchte Straße, keine Tempowechsel und auch kein Grobmotoriker am Lenker. Sie bremst und fährt jederzeit sicher und dabei sehr, sehr zügig. Wenn du nicht weißt, was du kaufen sollst: Kauf eine GS! Damit machst du nichts falsch. 9.228 Kunden genügte das 2020 als Argument. Ob sie die persönliche Sehnsucht befriedigt, steht auf einem anderen Blatt.



Oberhalb des Pan-America-Scheinwerfers sitzt das Kurvenlicht.



Den Inhalt der vier Widgets rund um den Drehzahlmesser bestimmt der Fahrer.



Fahrerausstattung:
Helm: Schuberth C4
Jacke: Klim Badlands Pro
Hose: Klim Badlands Pro
Stiefel: Daytona Road Star GT



Der Fahrersitz der Pan America kann in zwei Höhen positioniert werden.



Die Sitzhöhe der BMW R 1250 GS ist um 20 Millimeter verstellbar.

Fahrerausstattung:
Helm: Nolan N70-2 X
Jacke: Bering Bronco
Hose: Bering Bronco
Handschuhe: Vanucci VTB 23
Stiefel: Vanucci Touring IV

Verglichen mit der Pan America wirkt die GS – abgesehen vom lauten Auspuff – beinahe emotionslos.

TOURENTAUGLICHKEIT

Auf langen Touren kann selbst das eine Tugend sein, denn auch hier leistet sich die GS keine ausgeprägten Schwächen. Ihre Ergonomie fällt gemütlich aus. Locker liegt der Lenker in den Händen. Die breite Front bietet schrankwandähnlichen Windschutz. Trotz stufenlos verstellbarer Scheibe verschont sie den Fahrer allerdings in keiner Stellung vor Turbulenzen im Bereich des Helms. Die Leuchtkraft des BMW-Farbinstruments stellt nach wie vor die Referenz dar. Auch die Bedienung der Lenkerarmaturen gelingt intuitiv und wirft keine Fragen auf. Einzig das klassische BMW-Navi in seinem Halter über dem Cockpit wirkt 2021 etwas altbacken. Mit der Option „Connectivity“ hat BMW alternativ eine smartphonebasierte Pfeilnavigation im Angebot. Die frischere Cockpitlösung bringt dennoch die Pan America mit. Widgets nennen sich die vier Felder rund um den zentralen Drehzahlmesser, die sich vom Fahrer frei konfigurieren lassen. Bordcomputer, Reifendruck, Temperaturen, Bordspannung und vieles mehr können in den vier Kacheln angeordnet werden. Wer es puristisch mag, lässt sie einfach leer. Zwar strahlt das Display der Pan America nicht ganz so hell wie das der GS, dafür handelt es sich um einen Touch-Screen, was die Bedienung stark vereinfacht. Die Frage der Navigation löst auch Harley-Davidson über eine Smartphone-App. Die Abbiegeanweisungen können dann ebenfalls als Widget in einer der Kacheln angezeigt werden. Alternativ dient das gesamte Display der Kartendarstellung, während wichtige Informationen wie die Geschwindigkeit am Rand angezeigt werden. Wie bei BMW können Pan-America-Kunden das Kartenmaterial kostenlos auf ihr Smartphone laden und anschließend offline nutzen. So fallen selbst in entlegensten Ländern keine Mobilfunkgebühren an, allerdings muss für die Routenführung das GPS des Smartphones eingeschaltet sein. Was die intuitive Bedienung der Schalter angeht, kann die Harley nicht mit der BMW Schritt halten. Ihre einfarbig schwarzen Armaturen wirken überladen und quellen über vor Tasten. Nach kurzer Eingewöhnung hat man die Wichtigen unter ihnen ausfindig gemacht und ignoriert den Rest.

Auch auf der Harley sitzt es sich auf kurzen wie langen Strecken sehr bequem und etwas fahraktiver als auf der BMW. Die Ergonomie beider Motorräder ähnelt sich stark. Allerdings ist die Verkleidung der Pan America deutlich knapper geschnitten als die der GS. Die vierfach verstellbare Scheibe schützt Rumpf und Kopf zuverlässig vor dem Fahrtwind, während Schultern, Arme und Hände bei Regen zuverlässig nass werden.





Ist die GS mit Kurvenlicht ausgestattet, schwenkt ein Servomotor das Abblendlicht.

Über dem Cockpit der GS platziert BMW ein klassisches Navigationsgerät.





Harley: Allein sieben Tasten der linken Armatur dienen der Steuerung des Menüs. Rechts ist es ähnlich unübersichtlich.



Dafür bleiben dem Helm selbst bei hohem Tempo Turbulenzen erspart. An beiden Motorrädern lässt sich die Sitzhöhe ohne Werkzeug variieren. Kleinere Fahrer dürften jedoch intuitiv zum Zündschlüssel der Pan America greifen, sobald sie einmal die Vorzüge ihrer Ride Height Control genossen haben. Das aufpreispflichtige System senkt ihr Heck beim Anhalten automatisch ab, sodass die Füße wie von Zauberhand sicher den Boden erreichen. Beim Anfahren kehrt das Fahrwerk unmerklich in seine Ursprungshöhe zurück.

ASSISTENZSYSTEME: UNTERSCHIEDLICHE NAMEN, GLEICHE FUNKTION

Die übrigen Assistenzsysteme der Testmaschinen unterscheiden sich lediglich in ihren Bezeichnungen, die offenbar jeder Hersteller für sich neu erfinden muss, nicht aber in ihrer Funktion. Beide bieten eine schräglagenabhängige Traktionskontrolle, einen Fahrzeughalteassistenten für das Anfahren am Berg und eine kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung mit Antiblockierfunktion – bei BMW teilintegrales ABS genannt. Das Verzögern gerät damit beinahe zur Nebensache, so unauffällig arbeiten die hervorragenden Bremsanlagen. Beide Maschinen sind optional mit einem semiaktiven Fahrwerk zu haben, deren Dämpfungscharakteristik sich per Knopfdruck den persönlichen Vorlieben anpassen lässt. Das Gleiche gilt für die vorprogrammierten Fahrmodi, wobei sich zu Rain, Road und Dynamic der BMW jeweils ein Äquivalent im Cockpit der Harley findet. Dem programmierbaren Speichplatz „Dynamic Pro“ der BMW R 1250 GS setzt die Pan America zwei programmierbare Slots entgegen. Mit zwei Offroad-Fahrmodi, die die GS nicht bietet, kann die Pan America Special bei Geländefans punkten. Die BMW stellt dafür sportliche Fahrer mit einem Quickshifter zufrieden. Die Möglichkeit kupplungsfrei hoch- und

Pro
+ innovative Ride Height Control
+ agiles Handling
+ tourentaugliche Ergonomie
+ leistungsstarker Motor

Contra
– unübersichtliche Bedienelemente
– kein Quickshifter
– kein Kardanantrieb

runterzuschalten gibt es bei Harley-Davidson nicht für Geld und gute Worte – zumindest noch nicht. Wie wir aus zuverlässiger Quelle wissen, befindet sich ein entsprechendes System bereits auf dem Weg zur Serienreife. Bis es so weit ist, trösten wir uns damit, dass die servounterstützte Anti-Hopping-Kupplung der Pan America nur wenig Handkraft benötigt und ohne zu rupfen einrückt. Gangwechsel und Leerlaufsuche gelingen bei ihr sogar leichter als bei der BMW.

KARDAN ODER KETTE?

Kommen wir zum großen Aber der Pan America, das bereits anderen GS-Konkurrenten zum Verhängnis wurde: Vor allem Langstreckenfahrer schätzen die Vorteile eines nahezu wartungsfreien Kardanantriebs. Und den hat die Pan America nicht. Wie Honda Africa Twin, Kawasaki Versys, KTM Super Adventure, Suzuki V-Strom und Triumph Tiger setzt auch Harley-Davidson bei der Pan America auf den Sekundärantrieb per Kette. Als Gründe werden die Offroadtauglichkeit und die Möglichkeit, das System am Ende der Welt ohne Werkstatt reparieren zu können, ins Feld geführt. Unsere Frage, ob es die Option geben wird, die Pan America mit Zahnriemenantrieb zu ordern – schließlich besitzen die meisten aller Harley-Modelle einen wartungsarmen Riemen – wird ebenfalls verneint. Ein Zahnriemenantrieb sei für den Geländeeinsatz untauglich, heißt es. Und dort will Harley-Davidson die Pan America nun einmal sehen. Ob die europäische Kundschaft, die fast ausschließlich auf asphaltierten Straßen unterwegs ist, das verstehen wird, bleibt abzuwarten. Die GS hat einen Kardanantrieb und wird dennoch offroad bewegt. Die Yamaha Super Ténéré hatte auch einen – und hat sich trotzdem nicht verkauft. Vielleicht sollte man dem Thema also nicht zu viel Bedeutung zumessen.



Mit intuitiver Bedienbarkeit überzeugen die Armaturen der BMW. Das Rad des Multicontrollers steuert das Menü.

Pro
+ drehmomentstarker Motor
+ souveränes Fahrverhalten
+ tourentaugliche Ergonomie
+ Kardan

Contra
– wirkt im direkten Vergleich schwerer
– Windschild erzeugt Verwirbelungen
– lauter Auspuff



Ein Hauptständer, der die Kettenpflege erleichtert, ist an beiden Maschinen des Vergleichstests serienmäßig vorhanden. Für das Basismodell der Pan America kostet er Aufpreis.

DAS FAHREN ZU ZWEIT UND MIT GEPÄCK

Mitfahrer finden auf den Adventure Bikes ausreichend Platz, auf der GS sitzen sie auf langen Strecken bequemer. Das im vorderen Bereich und an den Seiten abgeschrägte Soziuspolster der Pan America bietet unterm Strich weniger Fläche als das gerade geschnittene Polster der GS. Die Gepäckbrücken beider Maschinen mit Soziushaltegriffen und Kofferaufnahmen gleichen sich wie ein Ei dem anderen. Unsere Test-GS ist mit dem BMW-Vario-Gepäcksystem ausgestattet, deren Koffer sich in der Breite verstellen lassen. Der rechte fasst zwischen 20 und 29 Litern, der linke zwischen 30 und 39 Litern – genug für einen Integralhelm. Das Topcase mit einem Volumen von 25 bis 35 Litern schluckt einen weiteren Helm. Sind die Koffer leer oder nur mit wenig Gepäck beladen, können sie eingefahren werden und schmiegen sich dann schlank an das Heck der GS. Die Kunststoffkoffer der Pan America laufen unter der Bezeichnung „Sport Luggage“. Der rechte Koffer fasst 36 Liter, der linke und das Topcase 40 Liter. Damit liegt ihr Volumen geringfügig über dem Fassungsvermögen der BMW. Auf den cleveren Teleskopmechanismus verzichtet die Harley. Die alternativ erhältlichen Aluminiumkoffer fertigt SW-Motech – sowohl für die GS als auch für die Pan America. Entsprechend gleichen sie sich in Optik und Volumen. Mit 37 Litern (rechts), 45 Litern (links) und 38 Litern (Topcase) schlucken sie mehr Gepäck als die Kunststofflösungen.

FAZIT

Mit der etablierten BMW R 1250 GS hat die noch junge Harley-Davidson Pan America Special einen harten Gegner vor sich. Zugleich ist der Herausforderer gut beraten, sich am Marktführer zu orientieren. Immerhin führt die GS Jahr für Jahr die Zulassungsstatistiken an und



DIE KUNSTSTOFFKOFFER DER HARLEY BIETEN MEHR STAURAUM ALS DAS BMW-VARIO-SYSTEM.



VON SW-MOTECH STAMMEN DIE ALUMINIUMKOFFER FÜR PAN AMERICA UND GS.

trifft den Nerv der Kunden zielsicher. Im Vergleich liegen beide Motorräder eng beieinander. Die GS leistet sich keinen Patzer und liefert in sämtlichen Disziplinen zuverlässig ab. Dass die Pan America Special allerdings in der Lage ist, der BMW auf Anhieb so dicht auf die Pelle zu rücken, hätten ihr zu Beginn des ehrgeizigen Projekts die wenigsten zugetraut. Motor und Fahrwerk liegen bereits jetzt auf Augenhöhe mit der GS. Einzig der fehlende Kardanantrieb schmerzt. In Sachen Cockpit und Ride Height Control ist die Harley der BMW sogar um einen Schritt voraus. Ab jetzt ist die Pan America also eine weitere Option im Kreis der Reiseenduros – und auf Anhieb eine ernstzunehmende.

	BMW R 1250 GS	H-D Pan America Special
Motor	Zweizylinder, 4 Ventile pro Zylinder, flüssigkeitsgekühlt	Zweizylinder, 4 Ventile pro Zylinder, flüssigkeitsgekühlt
Bohrung x Hub	102,5 x 76 mm	105 x 72 mm
Hubraum	1.254 ccm	1.250 ccm
Nennleistung	136 PS (100 kW) bei 7.750 U/min	152 PS (112 kW) bei 8.750 U/min
max. Drehmoment	143 Nm bei 6.250 U/min	128 Nm bei 6.750 U/min
Verdichtung	12,5:1	13:1
Abgasnorm	Euro 5	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	über 200 km/h	220 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion bei 1.000 km, dann alle 10.000 km	Erstinspektion nach 1.600 km, danach jährlich oder alle 8.000 km
Kraftübertragung		
Kupplung	Nasskupplung mit Anti-Hopping-Funktion, hydraulisch betätigt	Achtscheiben-Ölbadkupplung, mechanisch betätigt
Getriebe	6-Gang	6-Gang
Endantrieb	Kardan	Kette
Fahrwerk/Bremsen		
Rahmen	Haupt- und angeschraubter Heckrahmen, mittragender Motor	dreiteiliger Leichtmetallrahmen mit Rohr-, Guss- und Formteilen, Motor als mittragendes Element
Federelemente vorn	37-mm-Telelever, Zentralfederbein	47-mm-Upside-Down-Gabel, semiaktiv
Federelemente hinten	Aluminiumguss-Einarmschwinge mit BMW Motorrad Paralever, WAD-Federbein	semiaktives Zentralfederbein, Zweiarmschwinge aus Leichtmetalldruckguss, optional: Adaptive Ride Height System
Federweg v/h	190 mm / 200 mm	191 mm / 191 mm
Radstand	1.514 mm	1.580 mm
Nachlauf	100,6 mm	157 mm
Lenkkopfwinkel	25,7°	25°
Räder	Aluminium-Gussränder	Gussspeichenräder / Kreuzspeichenräder für schlauchlose Reifen
Reifen vorn	120/70 R19	120/70R19 60V
Reifen hinten	170/60 R17	170/60R17 72V
Bremse vorn	305-mm-Doppelscheibenbremse, schwimmend gelagerte Bremsscheiben, Vierkolben-Radialbremssattel	320-mm-Doppelscheibenbremsen, gelocht, Vierkolben-Monoblock-Radialfestsattel
Bremse hinten	276-mm-Einscheibenbremse, Doppelkolben-Schwimmsattel	280-mm-Scheibenbremse, gelocht, Einkolben-Schwimmsattel
Assistenzsysteme	ABS, Traktionskontrolle, Fahrmodi	Kurven-ABS, schräglagenabhängige Traktionskontrolle, Kurvenlicht, Fahrmodi, semiaktives Fahrwerk
Maße/Gewichte		
Länge	2.207 mm	2.265 mm
Breite (über Spiegel)	952,5 mm	965 mm
Höhe (über Spiegel)	1.460 – 1.570 mm	1.510 mm
Sitzhöhe	850 mm / 870 mm	850 mm / 874 mm
Gewicht fahrfertig	249 kg	258 kg
zul. Gesamtgewicht	465 kg	455 kg
Zuladung	216 kg	197 kg
Tankinhalt	20 Liter	21,2 Liter
Standgeräusch	88 dB(A)	90 dB(A)
Fahrgeräusch	76 dB(A)	75 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 16.580,-- Euro (ab Werk)**	**ab 17.995 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
Geoff Tompkinson
Alexander Klose
Markus Jahn

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
50.491 (IVW Q1/2021)

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
Thomas Russow
Cornelia Beyer

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



Willkommen in Rußland!

Vorschau:

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

Fahrtest
BMW R 1250 RT



Australien
Der fünfte Kontinent



Hahntennjoch & Kaunertaler Gletscher
Das ewige Eis



Fahrtest
Indian FTR 1200



- Motorräder & Roller im Test: BMW F 900 XR, BMW R 1250 RT, Suzuki Hayabusa, Honda Forza 750, Triumph Speed Triple 1200 RS, Indian FTR 1200, Triumph Bonneville, BMW K 1600 B, Triumph Speed Twin, BMW R 1250 GS
- Anregungen für Tagestouren und mehrtägige Rundfahrten: Kalifornien, Luxemburg, Spaniens Nordwesten, Teneriffa, Böhmische Dörfer, Australien
- Testberichte: Daytona AC Classics GTX, Nolan N70-2 X, Stadler Treasure Pro & Quest Pro, Bell Moto-3, Spidi Beta H2Out Jacke, RST X Kevlar Jeans, Vanucci VAJ-m 1, Vanucci Tour Fun II, Vanucci VTB 23, Bering Bronco, Bell MX-9, Vanucci Touring IV
- ...und noch vieles mehr!

M&R-Ausgabe 106 erscheint am 27. August 2021

FREIHEIT HOCH DOSIERT

DIE NEUE SUPER CHIEF® LIMITED

Freiheit ist mehr, als die offene Straße und die Nase im Wind. Frei von allem, was ablenkt vom Wesentlichen: unterwegs zu sein. Die neue Super Chief® Limited ergänzt den zeitlosen Spirit des Minimalismus um den Komfort, den es für echtes Touren einfach braucht: Swept-back-Lenker und Floorboards, Quick-Release-Windschild und geräumige Taschen. Ein klassisches Rundinstrument mit Touchscreen, Turn-by-turn-Navigation, Fahrmodi und Smartphone-Connectivity. Angetrieben vom über alle Zweifel erhabenen, luftgekühlten Thunderstroke® 116 mit gewaltigen 162 Nm. Was dir jetzt an der Super Chief® Limited noch fehlen könnte, findest du in unserem umfangreichen Zubehörprogramm.

Entdecke sie selbst und baue dir mit dem Konfigurator deine eigene Chief®:

INDIANMOTORCYCLE.DE @INDIANMOTORCYCLEGERMANY



SUZUKI

V-STROM 1050 XT

V-STROM 1050

DIE V-STROM – ADVENTURE. NEXT LEVEL.

Fahrspaß und Drehmoment in Hülle und Fülle.

Das fein abgestimmte und in der Leistungsentfaltung brachiale V2-Triebwerk lässt dich auch bei anspruchsvollen Touren nicht im Stich. Mit der sportlich-komfortablen Sitzposition und Cruise-Control (Tempomat) bleibst du auch bei längeren Touren fit. Ihr unerschöpfliches Potenzial macht die V-Strom 1050/XT zum perfekten Bike für Abenteuer ohne Ende und grenzenlosen Fahrspaß.

Jetzt Probefahrt vereinbaren!
Bei deinem Suzuki Vertragshändler.

www.suzuki.de