

MOTORRÄDER

Schon gefahren:
Harley-Davidson
Sportster S



BMW R 18 B und R 18 Transcontinental



EXCLUSIVE



ROYAL ENFIELD

METEOR 350

MISS OUT ON NOTHING



WIR STELLEN VOR: DIE NEUE METEOR 350

Genieße die Leichtigkeit eines modernen Cruisers, der noch den wahren "Spirit" des Motorradfahrens verkörpert. Mit neuem Fahrwerk, einem modernen Motor und zeitlosen Design-Highlights, bewegst du dich kontrolliert und kraftvoll auf den Straßen. Erlebe die neue Meteor 350 und verpasse nichts.



RESERVIERE EINE TESTFAHRT

Besuche einen Händler in deiner Nähe

RoyalEnfield

Royal Enfield Europe

Liebe Leserinnen und Leser,

in so manchem Medium, das sich Motorradzeitschrift nennt, muss man die vereinzelt enthaltenen Fahrberichte förmlich suchen. Natürlich kommen wir bei unserem Hobby an der so wichtigen Schutzkleidung, dem reichhaltigen Zubehör und an der lebendigen Szene mit ihren zahlreichen Events nicht vorbei. Zwischen all den Themen kann der Leser aber teilweise lange blättern, bis endlich der nächste Motorradbericht kommt – nicht in MOTORRÄDER PUR! Hier reiht sich ein Bike an das Nächste, von der ersten bis zu letzten Seite.

In dieser Ausgabe lest ihr unter anderem Fahrberichte der neuen Harley-Davidson Sportster S und der Honda CMX1100 Rebel. Wir stellen euch Custombikes auf Basis der Honda CB650R Neo Sports Café vor und BMW präsentiert mit der R 18 Transcontinental und der R 18 B gleich zwei neue Modelle. Also nichts wie rein ins Lesevergnügen,

Ihr/Euer
Thomas Kryshan



MOTORRAD & REISEN

Das beliebte, atmungsaktive
M&R Coolshirt – ideal unter
der Motorradjacke

M&R Coolshirt in den
Größen XS - 5XL

Abopreis: nur 17,95 Euro
zzgl. Porto
(regulär 19,95 Euro)



Erhältlich im M&R Shop unter: www.shop.motorradundreisen.de



26 KTM RC 8C

BMW

- 48 R 18 B und R 18 Transcontinental

Ducati

- 22 Panigale V2 Troy Bayliss Sondermodell

Harley-Davidson

- 60 Fahrtest: Sportster S

Honda

- 6 Fahrtest: CMX1100 Rebel
- 12 CMX1100 Rebel: Custombikes



- 30 Custom CB650R
- 56 CRF-Modelle 2022

KTM

- 26 RC 8C

Mash

- 16 Black Seven
- 42 Five Hundred



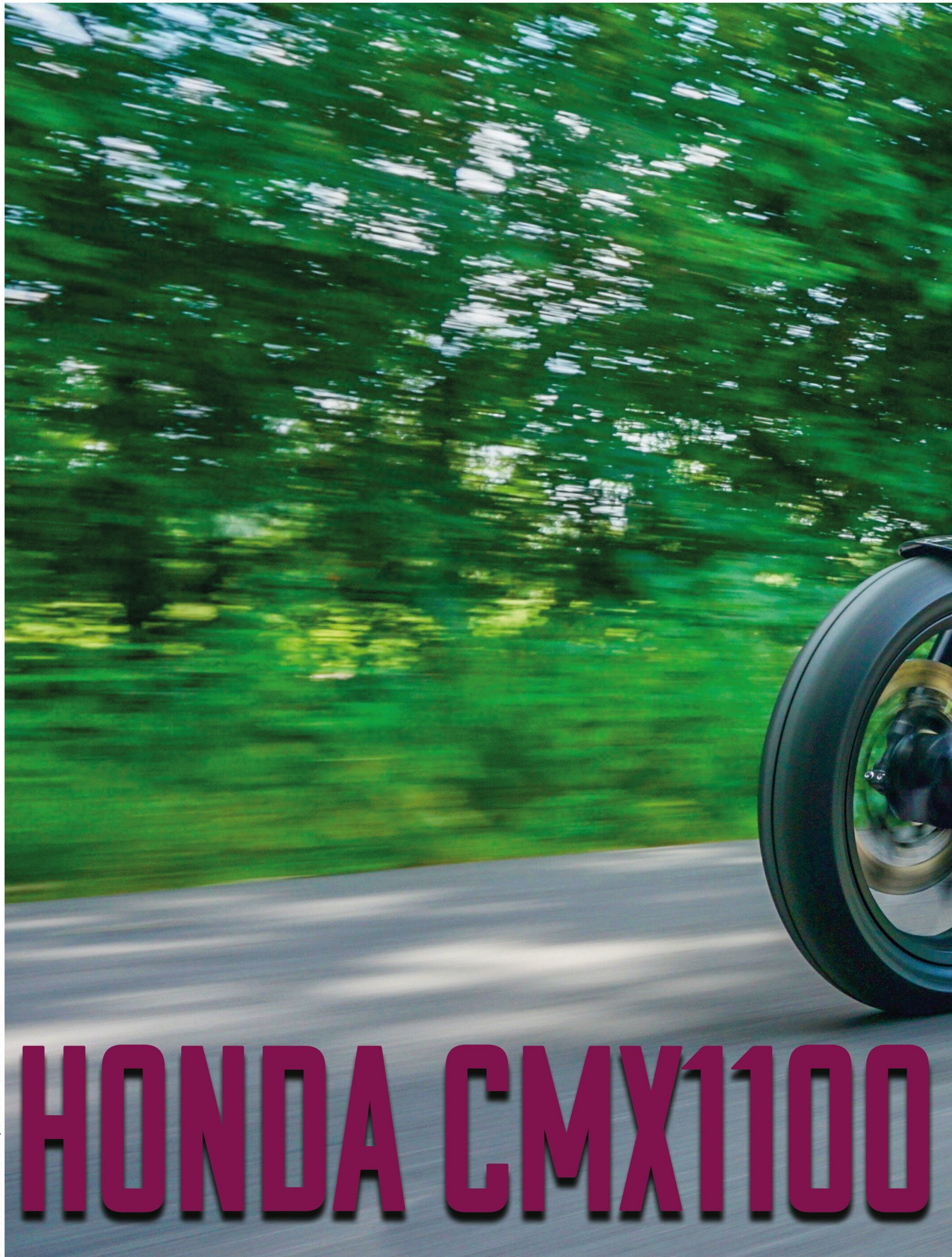
Ducati Panigale V2 TB 22

Service & Magazin

3 Editorial

68 Impressum





Text: Ralf Bielefeldt; Fotos: Till Gruschka

HONDA CMX1100



DIE NEUE LEICHTIGKEIT

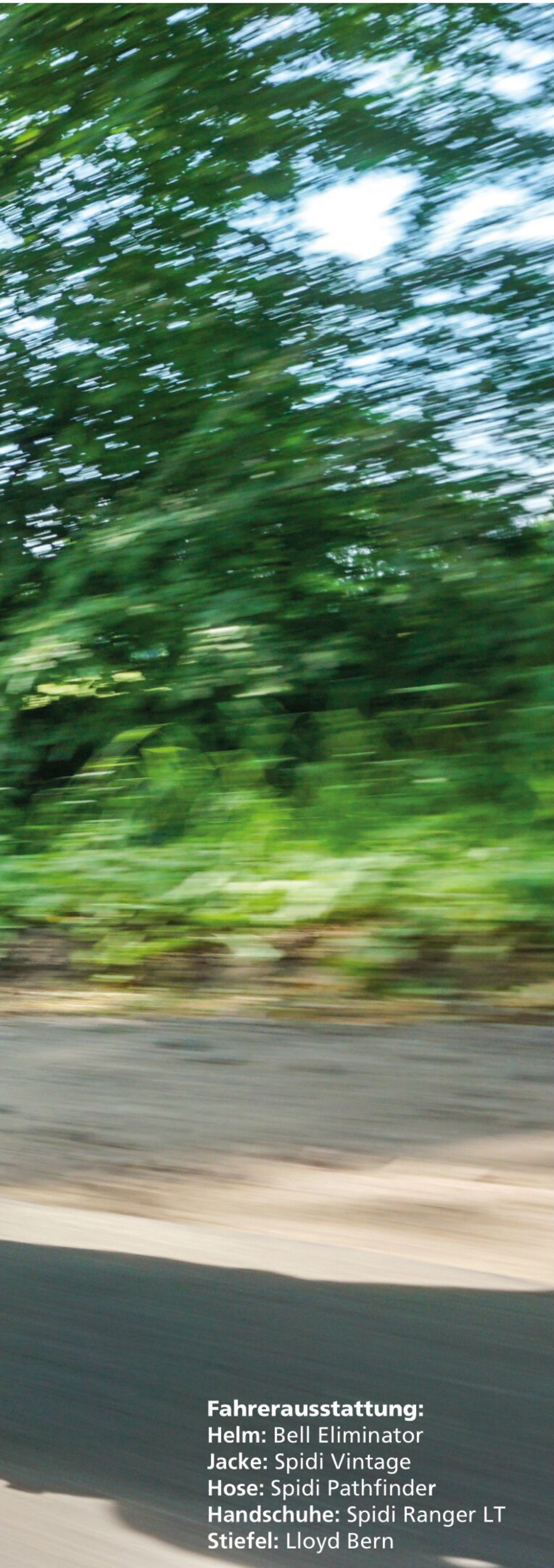
REBEL

HONDA VERPFLANZT SEIN DCT-GETRIEBE EIN WEITERES MAL.
GEMEINSAM MIT DEM 1.084-CCM-MOTOR AUS DER AFRICA
TWIN ARBEITET ES AB SOFORT AUCH IM BESTSELLER REBEL.



**BOBBER-STYLE: DAS 18-ZOLL-VORDERRAD
ROLLT AUF 130/70-B-REIFEN.**





Fahrerausstattung:
Helm: Bell Eliminator
Jacke: Spidi Vintage
Hose: Spidi Pathfinder
Handschuhe: Spidi Ranger LT
Stiefel: Lloyd Bern

Als 500er schafft es der Low-Rider seit Jahren regelmäßig in die Top 15 der deutschen Zulassungshitliste. Zum Ende des ersten Halbjahres 2021 rangiert die kleine Rebel mit 1.027 Einheiten auf Rang 13. Besser verkauft sich im Hause Honda nur die CRF1100L Africa Twin (1.390 Neuzulassungen).

KERNIGER DURCHZUG MIT DCT

Seit Längerem schon fährt die Reiseenduro überwiegend mit „Dual-Clutch Transmission“ (DCT) vor. Und jetzt auch noch ein Cruiser mit Doppelkupplungsgetriebe, also „Automatik“, genauer: automatisiertem Schaltgetriebe? Eingefleischte Cruiser-Fahrer werden beim Wissen um diese Art des Gangwechsels vermutlich den Motorradfahrergruß verweigern auf der Straße. Verdient hat die neue CMX1100 das nicht: Die in fast allen Belangen leicht gewachsene Rebel ist ein echtes Spaßmobil. Mit DCT beschleunigt das 233 Kilogramm schwere Bike fulminant auf Tempo 100 und weiter bis zur offiziellen Höchstge-

schwindigkeit von 160 km/h. Laut Tacho schafft sie sogar 171 km/h. Dann wird es aber ganz schön zugig auf der nackigen Maschine.

ZEHN KILO LEICHTER MIT 6-GANG-SCHALTGETRIEBE

Mit 6-Gang-Schaltgetriebe bringt die CMX1100 Rebel zehn Kilogramm weniger auf die Waage, wiegt aber immer noch 32 kg mehr als die 500er-Version (191 kg). Der Verbrauch hält sich im Rahmen: 4,9 l/100 km gibt Honda an für die Schalt-Variante, 5,3 l/100 km sind es mit DCT. Bei der Testfahrt landeten wir bei 5,5 l/100 km. Das ist okay bei der Leistung. Die maximale Zuladung der 1100er beträgt 172 kg, macht 395 kg zulässiges Gesamtgewicht. Bei der DCT-Version sind es dementsprechend 405 kg. Beide können mit Mini-Batwing-Verkleidung inklusive getöntem Windschild, Softbags und kleiner Sozjus-Rückenlehne tourentauglich ausstaffiert werden.



Bedienelemente: links „Mode“-Taste zum Wechseln der Fahrmodi, Feststellbremse rechts neben der Armatur.
Rechts: Schaltwippe für Fahrmodus (D), Tempomat serienmäßig

Honda CMX1100 Rebel

Die Sitzposition gibt längere Strecken problemlos her, solange man nicht (deutlich) mehr als 1,90 Meter Körperlänge auf die Rebel falten muss. Dann kneift es auf Dauer merklich beim Kniewinkel.

18-ZOLL-VORDERRAD IM BOBBER-STYLE

Mit 700 Millimeter misst die Sitzhöhe 10 mm mehr als bei der vor allem bei Frauen beliebten CMX500 Rebel. Der Radstand legt um 30 mm auf 1.520 mm zu, die Gesamtlänge um 50 mm auf 2.240 mm.

Auch bei Gabel, Vorderrad und Bremsanlage rüstet Honda auf: Vorn kommt jetzt eine Teleskopgabel mit 43 mm Gabelrohrdurchmesser zum Einsatz (Rebel 500: 41 mm). Das 18-Zoll-Vorderrad (Rebel 500: 16) bringt eine 330er-Bremsscheibe zum Stehen (Rebel 500: 295 mm). Hinten packt sich eine 256-mm-Einscheibenbremse (Rebel 500: 240 mm) das 16-Zoll-Rad.

EINSCHIEBENBREMSE VORN MUSS REICHEN

Die Bremsleistung ist ordentlich und angemessen, solange man cruiser-typisch auch oder sogar primär die Hinterradbremse bemüht. Aufgrund der 1100er-Power hätte es bei forscher Fahrt aber auch gern eine Doppelscheibe vorn sein dürfen. 87 PS bei 7.000 Touren entlockt Honda seinem 1100er-Triebwerk in der großen Rebel. Macht 15 PS weniger als in der Africa Twin, aber fast eine Verdopplung im Vergleich zur CMX500 Rebel. Das Drehmoment beträgt satte 98 Nm bei 4.750 Touren. Bislang mussten sich Rebel-Fahrer mit 48 PS und 43 Nm begnügen – was dem Erfolg des A2-Bikes bekanntlich nicht geschadet hat.



**AUFFÄLIGES LICHTDESIGN:
FULL-LED-SCH EINWERFER MIT
TAGFAHRLICHTSICHELN SERIENMÄßIG.**



Negativ-Rundinstrument mit Erweiterung für die Warnlampen-Sammlung.



Muss reichen: Einscheiben-Bremsanlage vorn mit 330-mm-Scheibe und radial befestigten Vierkolbenbremszangen.



Statt des Soziuskissens kann auch eine Gepäckbrücke montiert werden.

Honda	CMX1100 Rebel (DCT)
Motor	Zweizylindermotor, flüssigkeitsgekühlt, 4 Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	92 x 81,5 mm
Hubraum	1.084 ccm
Nennleistung	87 PS (64 kW) bei 7.000 U/min
max. Drehmoment	98 Nm bei 4.750 U/min
Verdichtung	10,1:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion nach 1.000 km, danach jährlich oder alle 12.000 km
Kraftübertragung	
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbad (zwei Mehrscheibenkupplungspakete)
Getriebe	6-Gang (6-Gang Doppelkupplungsgetriebe)
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahlrohrrahmen
Federelemente vorn	43-mm-Cartridge-Gabel mit einstellbarer Federvorspannung
Federelemente hinten	2 Federbeine mit Ausgleichsbehälter und einstellbarer Federvorspannung
Federweg v/h	121 mm / 95 mm
Radstand	1.520 mm
Nachlauf	110 mm
Lenkkopfwinkel	28°
Räder	Gussfelgen
Reifen vorn	130/70 B 18
Reifen hinten	180/65 B 16
Bremse vorn	330-mm-Scheibenbremse, Vierkolbenbremszangen, radial montiert
Bremse hinten	256-mm-Scheibenbremse mit Einkolbenzange
Assistenzsysteme	ABS, Fahrmodi
Maße/Gewichte	
Länge	2.240 mm
Breite (über Spiegel)	853 mm (834 mm)
Höhe (über Spiegel)	1.115 mm
Sitzhöhe	700 mm
Gewicht fahrfertig	223 kg (233 kg)
zul. Gesamtgewicht	395 kg (405 kg)
Zuladung	172 kg
Tankinhalt	13,6 Liter
Standgeräusch	93 dB(A)
Fahrgeräusch	74 dB(A)
Fahrzeugpreis	ab 10.620,-- Euro (ab Werk) (ab 11.620,-- Euro (ab Werk))



Pro

- + kerniger Motor
- + lässiger Look
- + entspannte Sitzposition
- + automatisiertes DCT-Getriebe



Contra

- nur Einscheibenbremse vorn
- nichts für lange Kerle
- höherer Verbrauch als mit Schaltgetriebe

Den ausführlichen Fahrbericht zur neuen CMX1100 Rebel lest ihr in Motorrad & Reisen Ausgabe 106, erhältlich ab 27.08.2021.

HONDA CUSTOM



CUSTOMBIKE

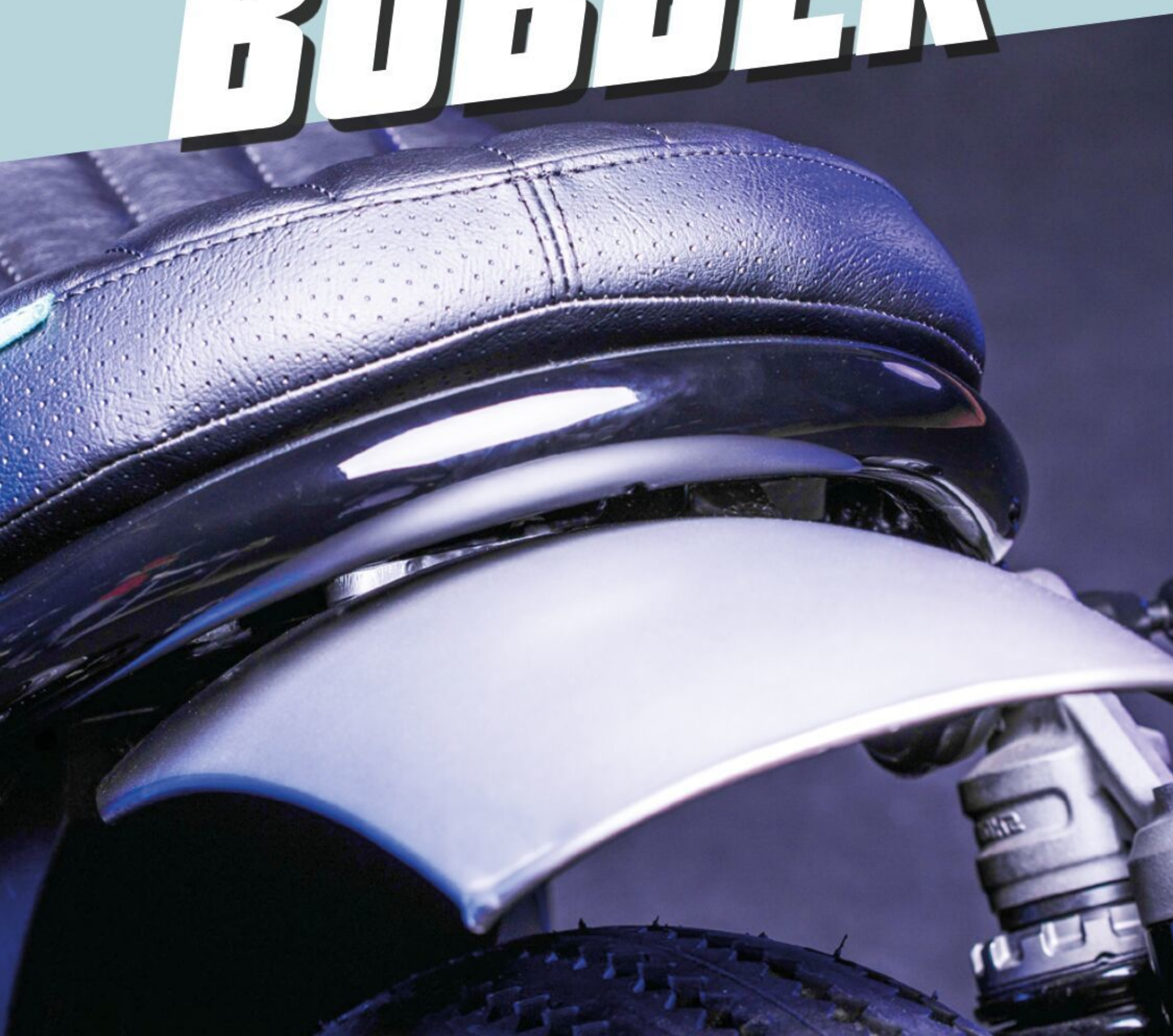


CMX1100 REBEL

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Honda



BOBBER





Verglichen mit dem originalen Heck der Honda Rebel (Bild oben rechts) fällt das Heck des Custombikes kurz und sportlich aus. Hinter dem kurzen Endschalldämpfer ist der Unterzug der Hinterradschwinge zu erkennen. Die Dämpfung übernehmen Öhlins-Federbeine mit externen Ausgleichsbehältern.

Gemeinsam mit dem französischen Customizer FCR stellt Honda gleich zwei Interpretationen der neuen CMX1100 Rebel auf die Räder.

SPORTLICH UND TECHNOPHIL: DIE CMX SPORT

Die rote CMX Sport beeindruckt mit einem spektakulären Heckumbau. Der ausladende Originalfender weicht zugunsten eines sportlich kurzen Bürzels. Eine Etage tiefer ersetzt der Customizer die serienmäßige Hinterradfelge durch das 17-Zoll-Rad einer Honda CB500F, um einen Reifen in der Dimension 190/55-ZR17 montieren zu können.

Die Schwinge der CMX Sport verstärkt ein Unterzug und die Stereofederbeine weichen schwarzen Öhlinsdämpfern. Für die sportlich, flache Linie ist nicht allein die 25 Millimeter tiefer montierte Lampenverkleidung verantwortlich. Der neue Polyester-Carbon-Tank mit Aluminium-Einfüllstutzen der CMX Sport ist das Ergebnis eines 3D-Scans. Der flachere, breitere Lenker soll dem Fahrer das Handling der 1100er erleichtern. Ein Edelstahl Auspuff und der Alcantara-Sitzbankbezug komplettieren das sportliche Finish des rot-schwarzen Custombikes.

KLASSISCH: CMX BOBBER

Für den Custom-Look der CMX Bobber legt FCR das Fahrwerk um 25 Millimeter tiefer. Die schwarzen Speichenräder sind eine Sonderanfertigung und vorn wie hinten mit Firestone-Reifen in 5.00-16 bespannt. Der Polyester-Carbon-Tank des Bobbers ist identisch mit dem der CMX Sport.

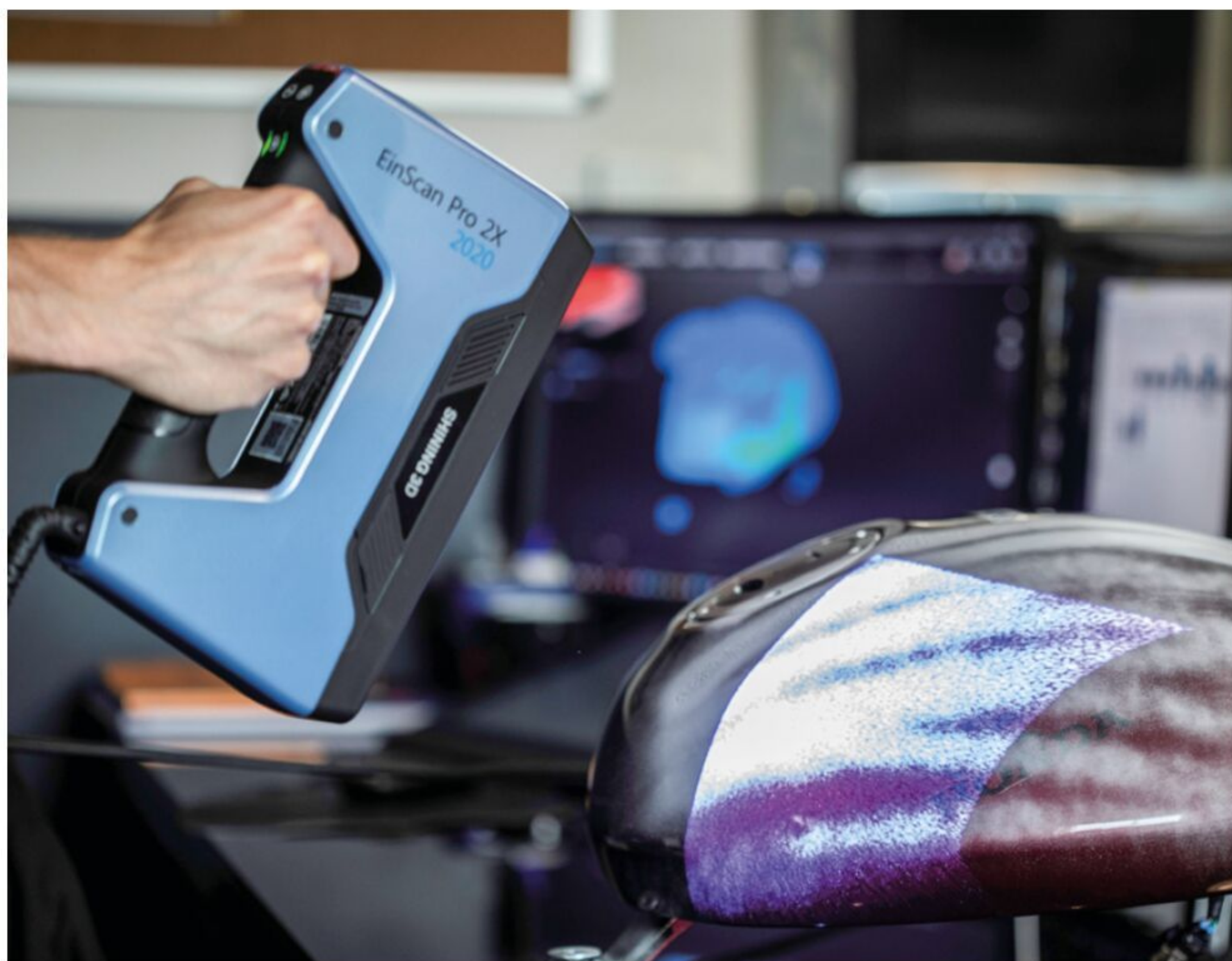


Honda CMX Sport



Honda CMX Bobber

Während die kurzen Fender aus unlackiertem Aluminium bestehen, ist der Aluminium-Look des Tanks also auflackiert. Eine minimalistische Auspuffan-



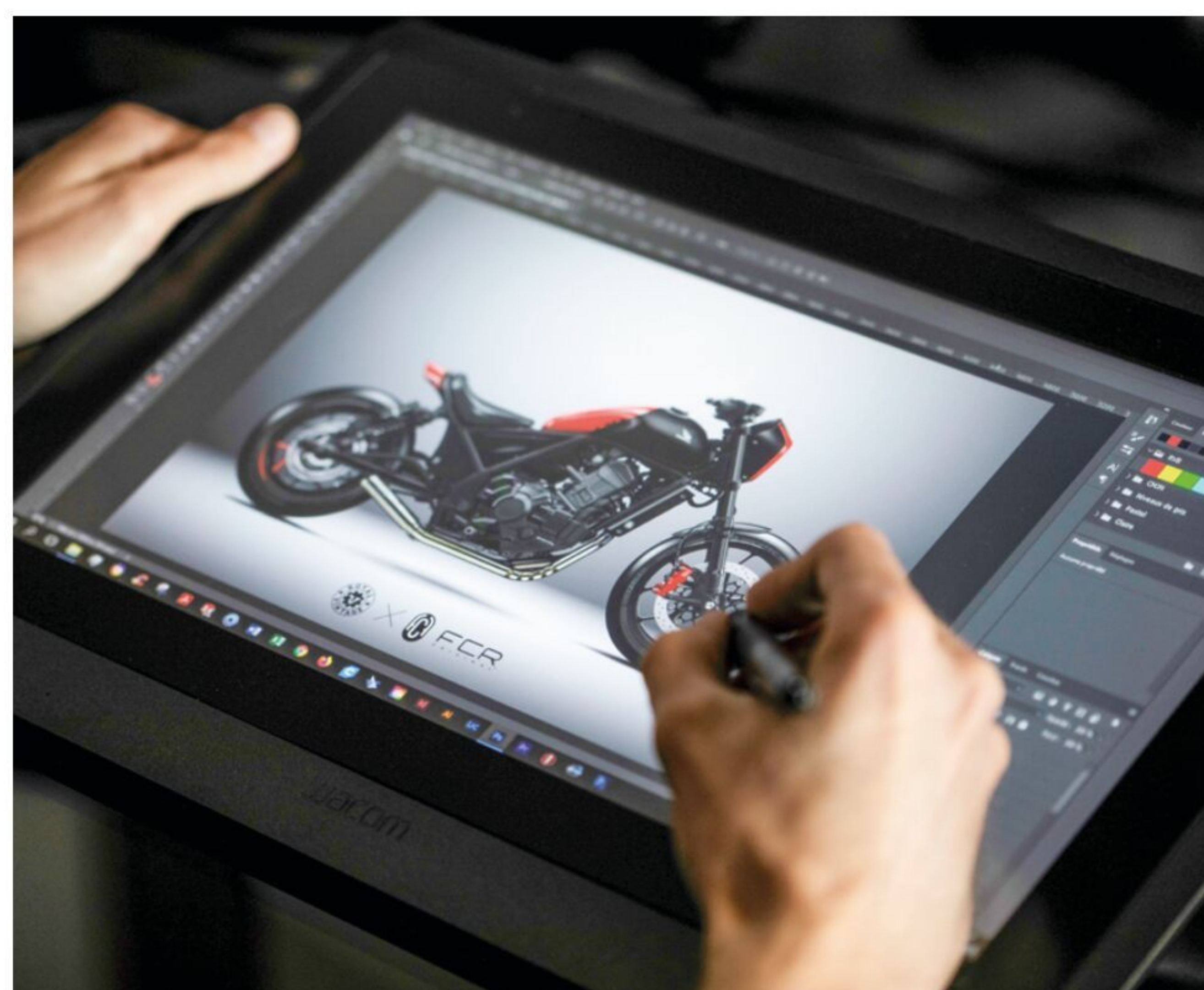
Nach dem 3D-Scan des originalen Rebel-Tanks entsteht die neue Form aus einem Polyester-Carbon-Mix. Anschließend wird gefüllt und lackiert.

lage mit schwarzer Keramikbeschichtung und der längs abgesteppte Sitz mit perforiertem Leder runden die Optik ab.

DER ANTRIEB DER HONDA CMX1100 ENTSPRICHT DER SERIE

Rahmen, Motor und Getriebe der CMX1100 bleiben bei beiden Custombikes unangestastet. Der flüssigkeitsgekühlte Reihenzweizylinder mit 1.084 Kubikzentimetern Hubraum leistet 87 PS bei 7.000 U/min.

Das maximale Drehmoment von 98 Newtonmetern liegt bei niedrigen 4.750 U/min an. Gemeinsam mit dem steifen Stahlrohrrahmen und den modernen Bremsen bieten beide Custombikes eine faszinierende Mischung aus aufregender Optik und zuverlässiger Technik.



Mit seinem dreifarbigen Dekor wirkt der Tank der CMX Bobber wie ein teillackierter Aluminiumtank. Winzige LED-Blinker dienen zugleich als Rück- und Bremslicht. Sie sitzen an den oberen Stoßdämpferaugen der originalen Showa-Federbeine. Das schwarze Finish der Auspuffanlage ist eine Keramikbeschichtung.

Mash Black Seven



Mash Black



Rebel

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Mash

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



Einen wassergekühlten Motor mit 125 Kubikzentimetern Hubraum hatte Mash bisher nicht im Programm. Mit der Black Seven erweitert nun ein Modell mit 15 PS die Palette und schöpft damit die Führerscheinregulierungen optimal aus. Statt dem luftgekühlten Einzylinder nach Vorbild der Suzuki GN 125 kommt dazu ein Hyosung-Motor mit Flüssigkeitskühlung und Vierventilkopf zum Einsatz.

Drehfreudiger Hyosung-Motor

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 zum Glück wenig zu spüren. Modern wirkt das Fahrwerk der Black Seven. Sie liegt stabil auf der Straße. Das Limit bestimmt vor allem die Erstbereifung von Timsun, die bei erster Gelegenheit durch taugliche Gummis ersetzt werden sollte.

LED-Scheinwerfer & Stahlflexleitungen serienmäßig

Die vergleichsweise breite Sitzbank der Black Seven ist komfortabel gepolstert. Im Cockpit erweitert ein digitales Display den Informationsgehalt der beiden analogen Rundinstrumente. Verzögert wird vorn wie hinten mit Scheibenbremsen. ABS, Stahlflexleitungen und ein LED-Scheinwerfer gehören zur Serienausstattung.



Die Federvorspannung der Stereofederbeine mit externem Ausgleichsbehälter ist einstellbar.



Das blau beleuchtete Digitaldisplay wirkt im klassisch anmutenden Cockpit deplatziert.



Ein LED-Scheinwerfer und schwarz ummantelte Stahlflexleitungen gehören zur Serienausstattung.

Auf den flüssigkeitsgekühlten Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen darf Mash durch die Zusammenarbeit mit Hyosung zurückgreifen.

Mash	Black Seven
Motor	Einzylinder 4-Takt, OHC, flüssigkeitsgekühlt
Bohrung x Hub	57 x 48,8 mm
Hubraum	125 ccm
Nennleistung	15 PS (11 kW) bei 9.000 U/min
max. Drehmoment	11,5 Nm bei 8.500 U/min
Verdichtung	11,5:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	101 km/h
Kraftübertragung	
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahlrohrrahmen
Federelemente vorn	37-mm-Upside-Down-Gabel
Federelemente hinten	Federbeine
Federweg v/h	110 mm / 80 mm
Radstand	1.340 mm
Lenkkopfwinkel	29°
Räder	Speichenräder
Reifen vorn	110/70-17
Reifen hinten	130/70-17
Bremse vorn	298-mm-Scheibenbremse
Bremse hinten	210-mm-Schiebenbremse
Assistenzsysteme	ABS
Maße/Gewichte	
Länge	2.070 mm
Breite (über Spiegel)	800 mm
Höhe (über Spiegel)	1.070 mm
Sitzhöhe	780 mm
Gewicht fahrfertig	137 kg
zul. Gesamtgewicht	287 kg
Zuladung	150 kg
Tankinhalt	14 Liter
Standgeräusch	85 dB(A)
Fahrzeugpreis	ab 3.599,-- Euro (ab Werk)



Verwirrende Modellbezeichnung der Mash Black Seven

Die neue 125er läuft unter dem Namen Black Seven, obgleich wir ein Vorserienmodell in Dunkelgrün mit der Aufschrift „British Seven“ führen.

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 schon ab 2.795,-- Euro zu haben ist, kostet die wassergekühlte Black Seven in der Farbe Grün 3.599,-- Euro.



MOTORRAD & REISEN

Jetzt Abonnent werden unter:
www.motorradundreisen.de



Verpasste Ausgaben nachbestellen:
www.shop.motorradundreisen.de



Motorrad & Reisen Ausgabe 105

Derzeit im Handel erhältlich!



Ducati Panig

Troy Bayliss Sondermo



ale V2

dell



Ducati	Panigale V2 TB
Motor	Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum	955 ccm
Nennleistung	155 PS (114 kW) bei 10.750 U/min
max. Drehmoment	104 Nm bei 9.000 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	835 mm
Gewicht fahrfertig	197 kg
Tankinhalt	17 Liter
Preis	ab 21.490,-- Euro (ab Werk)



Anlässlich des 20. Jahrestages von Troy Bayliss' erstem Superbiketitel feiert Ducati den dreifachen Weltmeister mit einer nummerierten Edition der Panigale V2.

Sondermodell mit Öhlinsfahrwerk und Gewichtsparsparnis

Vom Standardmodell unterscheidet sich die „Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary“ technisch durch ein Öhlinsfahrwerk mit NX30-Gabel, TTX36-Federbein und einstellbarem Lenkungs-dämpfer. Ihre selbstentlüftenden Brems- und Kupplungspumpen sind mit rauchgrauen Ausgleichsbehältern bestückt. Dazu senken ein Lithium-Ionen-Akku und die Konfiguration als

Einsitzer das Fahrzeuggewicht um drei Kilogramm. Soziussitz und -fußrasten sind jedoch im Lieferumfang enthalten.

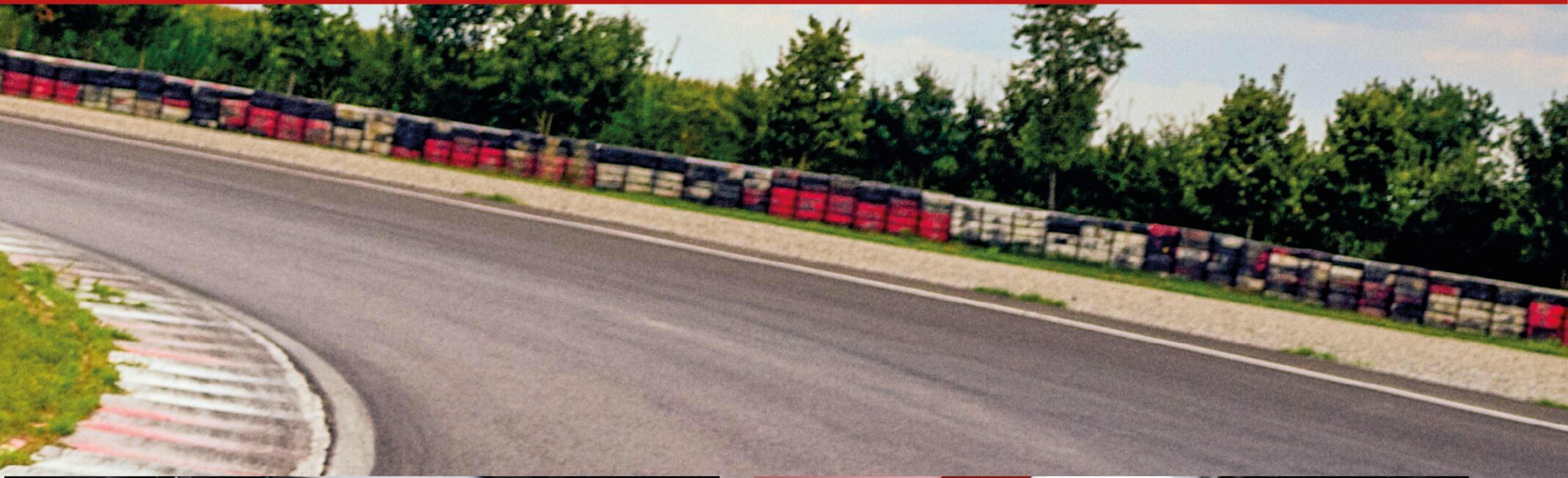
Sonderlackierung im Design der 2001er-Weltmeistermaschine von Troy Bayliss

Optisch springt die Sonderlackierung ins Auge. Das Design der Maschine ist an das Rennmotorrad angelehnt, mit dem Troy Bayliss in der Saison 2001 seinen ersten Weltmeistertitel gewann. Auf den Seiten und der Front ist Bayliss Startnummer 21 zu sehen. Sie findet sich ein weiteres Mal auf dem bestickten Sitzpolster mit roten Nähten wieder. Sportgriffe und eine Auspuffabdeckung aus Kohlefaser und Titan betonen den sportlichen Charakter

der Maschine. Den Tank ziert das Autogramm des Rennfahrers und auf der aus dem Vollen gefrästen oberen Gabelbrücke findet sich die fortlaufende Nummer der Kleinserie.

Verfügbarkeit und Preis der Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary

Die Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary soll ab Ende Oktober 2021 verfügbar sein. Der Preis liegt mit 21.490,-- Euro (inkl. MwSt. zzgl. Liefernebenkosten) stolze 3.500,-- Euro über dem der Panigale V2. Angesichts des Status, den Troy Bayliss bei den Ducatisti genießt, dürften sich echte Fans daran kaum stören.





KTM RC 8C



KTM RC 8C: SUPERSPORT

In der limitierten KTM RC 8C könnten Rundkursenthusiasten eine attraktive Symbiose aus Großserientechnik und Rennchassis finden.

Ein vollverkleideter Supersportler mit dem 890er-Zweizylinder der Duke fehlt bisher im Angebot des österreichischen Herstellers. Ein handgefertigter Gitterrohrrahmen mit einstellbarem Lenkwinkel ($\pm 1^\circ$ in $0,5^\circ$ -Schritten) und eine Vollverkleidung aus GFK-verstärktem Kevlar-Gewebe bilden nun die Basis für den neuen Racer.

DEN MOTOR SPENDET DIE KTM 890 DUKE R

Als Antrieb dient der LC8c-DOHC-Reihen-Zweizylindermotor der KTM 890 Duke R mit 128 PS und 889 Kubikzentimetern Hubraum. Dadurch benötigt die Rennmaschine weder den enormen Wartungsaufwand noch ein Spezialisten-Team für die Servicearbeiten in der Boxengasse.

WP-FAHRWERK MIT MOTOGP-KNOW-HOW

Dass die Maschine, die ohne Straßenzulassung für den reinen Einsatz auf der



LER AUF 890-DUKE-BASIS



Rennstrecke gedacht ist, sich dennoch auf professionellem Niveau einsetzen lässt, soll die einstellbare Geometrie ermöglichen. Der Gabelversatz ist zwischen 26 mm und 28 mm einstellbar, die Sitzhöhe in zwei Positionen. Die Fahrhöhe wird über die Längenverstellung des WP-Dämpfers justiert.

Das „WP APEX PRO 7746“-Federbein mit Preload-Adjuster verfügt über eine separate High- und Low-speed-Druckstufe sowie eine Zugstufeneinstellung. An der Front kommt eine Closed-Cartridge-Gabel (WP APEX PRO 7543) zum Einsatz.

140 KG TROCKENGEWICHT

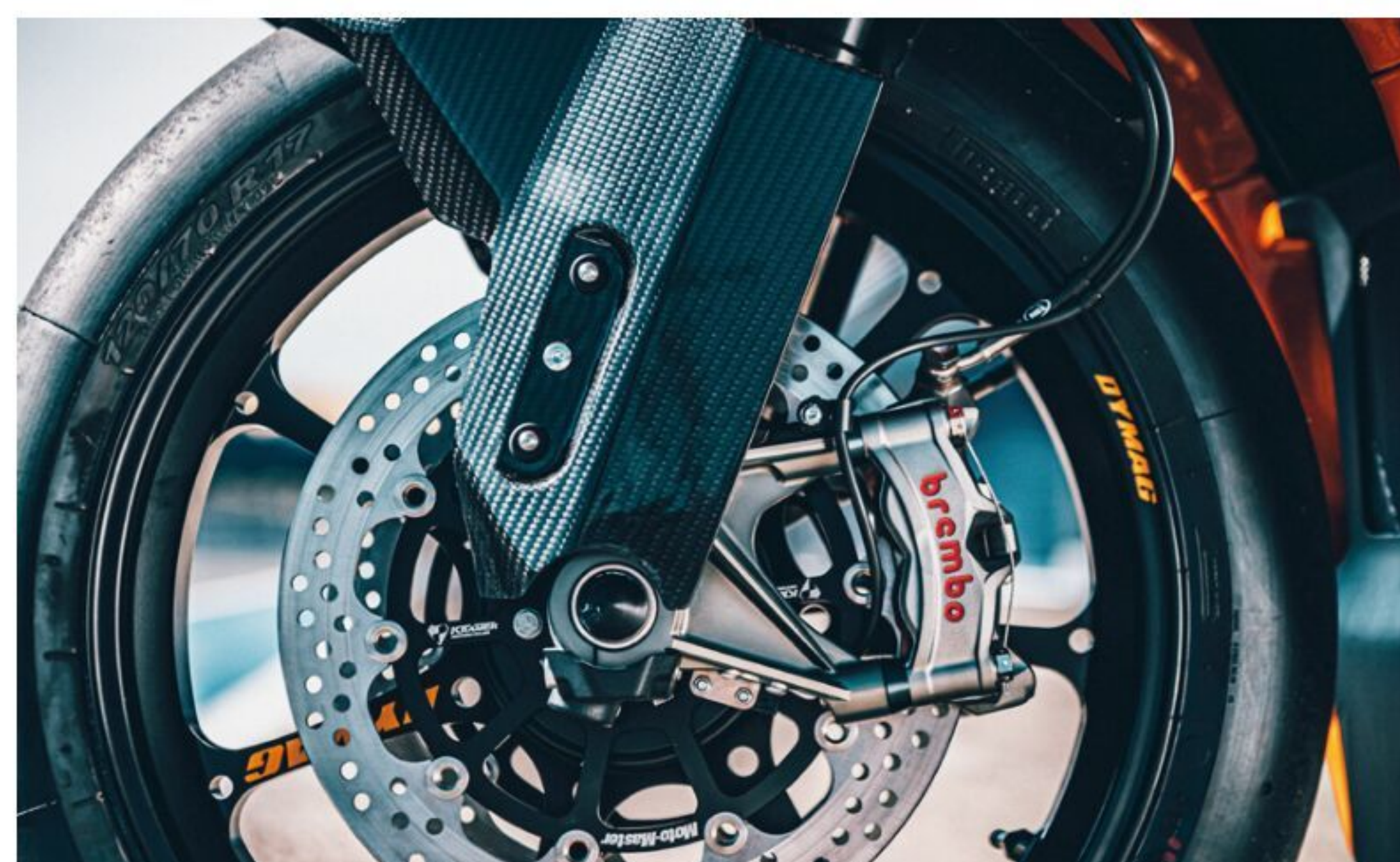
Dabei soll bereits das Design der Verkleidung einen Hinweis darauf geben, dass das Chassis unter dem Einfluss des MotoGP-Teams von KTM entwickelt wurde. Auch das Trockengewicht von nur 140 Kilogramm spricht eine deutliche Sprache. Es wurde unter anderem durch den Einsatz federleichter Dymag-Felgen erreicht, die zugleich dem Handling der Rennmaschine zugutekommen.

EINSTELLBARE RADIAL-BREMSPUMPE UND DATA-LOGGER

Gemeinsam mit den Brembo-Stylema-Bremssätteln, einer einstellbaren Radialpumpe vom Typ Brembo 19 RCS Corsa Corta und Pirelli-SC1-Rennslicks bringt die KTM RC 8C beste Hardware für den Einsatz auf der Rennstrecke mit. Ein Kombiinstrument mit integrierter Datenaufzeichnung vom Typ AIM MXS 1.2 RACE sowie ein Data-Logger mit integrierter GPS-Funktion ermöglichen die spätere Analyse im AIM Race Studio.

AUF 100 FAHRZEUGE LIMITIERT

Die einhundert Exemplare der handgefertigten KTM RC 8C, deren Vorbestellung am 22. Juli startete, waren übrigens binnen fünf Minuten ausverkauft. Angesichts dieser Resonanz sollte KTM vielleicht doch über die Serienfertigung eines 890er-Supersportlers nachdenken.



Honda Custom CB650R



Text: Thomas Kryschan; Fotos: Honda

Honda Custom **CB650R**



Mit zehn spektakulären Händlerumbauten demonstriert Honda die Bandbreite seines Mittelklassebikes CB650R Neo Sports Café. Auf dem „Wheels and Waves“-Festival im französischen Biarritz wollte Honda die umgebauten Motorräder der Öffentlichkeit präsentieren. Trotz der Absage des Events sollen die kreativen Ideen der europäischen Honda-Händler nicht in der Versenkung verschwinden. Hier sind sie:

CB650R Hedicion

Die Hedicon aus dem spanischen Madrid ist als Hommage an Hondas Motorsportgeschichte gedacht und nimmt sich das Design des Formel-Rennwagens Brabham BT18 aus dem Jahr 1966 zum Vorbild. Abgesehen von den Lackteilen im Original-Farbton des Wagen wurden sämtliche Anbauteile

der CB650R geschwärzt. Einzig der Ventildeckel des Reihenvierzylindermotors springt leuchtend gelb ins Auge. Die edle Akrapovic-Auspuffanlage darf ebenso als Tribut an die Performance der Maschine verstanden werden, wie der Bugspoiler und die Sitzbankverkleidung aus Carbon.



CB650R Akira

Hakuba Motor aus dem spanischen Ort Santander stellt die CB650R Akira vor. Es heißt, der Name leite sich aus dem japanischen Wort Kaizen ab, was im übertragenen Sinn als „Verbesserung“ zu verstehen ist. Optimierungen bis ins kleinste Detail kennzeichnen die Akira und sollen sie von der Serie

abheben. Der Einmannhöcker aus Carbon trägt ein Sitzpolster aus Nubukleder und den originalen Rohrlenker ersetzen Stummellenkerenden. Ein Arrow-Schalldämpfer aus Titan komplettiert den minimalistischen Look der roten Maschine.



CB650R *Café Racer*

Ebenfalls aus Spanien kommt der Umbau von Blanmoto Honda. Unter dem Motto „Steam Punk meets Café Racer“ greift der Händler aus Girona vor allem auf Teile zurück, die auch jeder von uns bei PSR, Givi oder Rizoma kaufen könnte. Durch die geschickte Kombination der Anbauteile entsteht

dennoch ein völlig eigenständiger Look, der insbesondere der neu gepolsterten Sitzbank und den mit braunem Leder bezogenen Seitenteilen im Bereich des Knieschlusses zu verdanken ist. Ein schwarzer Endschalldämpfer von Arrow und eine Scheinwerferverkleidung von Puig runden das Custombike ab.



CB650R Fenix

Aus dem portugiesischen Trofa kommt die CB650R Fenix. Sie soll daran erinnern, dass die Werkstatt von Mototrofa Honda im Jahr 2019 komplett ausbrannte. Mit dem Bau des Custombikes, das zwar völlig neu aussieht, sich dabei aber an vergangenen Honda-Modellen orientiert, verarbeitet das Team die Wiederauferstehung des Betriebs. In Anlehnung an zahlreiche Custombikes kommen deshalb am Heck die Einarmschwinge,

der Endantrieb und die Felge einer Honda VFR750F zum Einsatz. Das Vorderrad spendet eine CBR900RR Fireblade. Bei Heck und Sitz handelt es sich um Sonderanfertigungen. Dass auf dem Tank die Zahl 93 zu lesen ist, hängt nicht nur mit der Startnummer von Honda-Werksfahrer Marc Márquez zusammen, es handelt sich zugleich um das Gründungsjahr von Mototrofa.



CB650R Four

Aus dem französischen Sagaz kommt die CB650R Four im Design des legendären 24-Stunden-Langstreckenrenners Honda Bol d'Or aus dem Jahr 1976. Gemeinsam mit Bugspoiler und Scheinwerferverkleidung holt die Lackierung die 1970er-Jahre

zurück in die Gegenwart. Nach unten gerichtete Lenkerendenspiegel und eine Bagster-Sitzbank komplettieren das Custombike.



CB650R White Edition

3C Motos aus dem französischen Anglet stellt mit der White Edition die kleine Schwester der CB1000R Black Edition aus dem Jahr 2019 vor. Statt umfangreicher Umbaumaßnahmen

konzentriert sich das Konzept auf eine aufwendige Lackierung aus matten und glänzenden Elementen.



CB650R BMX

Die CB650R BMX von Werther aus dem französischen Nizza ist komplett in glänzendem Schwarz gehalten. Dadurch springen die goldenen Felgen mit ihren Weißwandreifen und die goldenen Akzente an den Lackteilen besonders ins Auge.

Selbst die goldene Kette passt ins Farbkonzept. Während eine Akrapovic-Kompletanlage und die kürzere Endübersetzung die Performance der Maschine steigern, verkörpert die goldene Fahrradklingel am Lenker den Spaß am Customizing.



CB650R KarbOne Edition

AZ Moto aus Rouen, Frankreich, will mit der CB650R KarbOne der berühmten Honda CB750 „K0“ Tribut zollen. Das Custombike greift die goldene Metalliclackierung der „Four“ aus dem Jahr 1969 auf. Maßgefertigte Carboneile prägen das Custombike. SEB Auto Shop fertigte das Heck, die Scheinwer-

fereinfassung und die Seitenteile am Tank aus dem leichten Material. Als einer der wenigen Customizer in diesem Wettbewerb wagt sich AZ Moto zudem an den Umbau der Räder, stellt die Honda auf Drahtspeichenräder von Evo-X Racing und Dunlop-Mutant-Reifen.



CB650R Flat Tracker

Auch das Thema Flat Track lässt sich auf Basis der Honda CB650R umsetzen. ADN Motos aus dem französischen Ort Cognac stellt sie dazu auf schwarz-rote Kineo-Speichenräder und schraubt Handprotektoren von Acerbis an den Lenker. Bremslicht und Blinker sind unsichtbar in den Kennzeichenhalter integriert. Sowohl bei der Scheinwerferverkleidung als

auch im Fall des Hecks mit Startnummerntafel handelt es sich um Sonderanfertigungen. Für den klassischen Look sorgt ein schlichtes gelbes Scheinwerferglas. Bei den Reifen setzt auch ADN Motos auf Dunlop Mutant, die an diesem Custombike wie geschnittene Slicks wirken sollen.



CB650R Four Limited Edition

Einer der schönsten Umbauten stammt abschließend von Espace Motos aus Angers, Frankreich. Auch dieses Custombike soll das Erbe der Honda CB750 Four fortführen. Der flachere Sitz des nun höheren Hecks ist mit braunem Leder abgesteppt. Die Farbe steht in einem wunderbaren Kontrast

zum dunklen Grün der Lackteile, das von goldenen Akzenten überzogen ist. Passend dazu prangt das Honda-Logo aus den 1980er-Jahren auf den Flanken des Tanks. Lenkerendenspiegel, gefräste Hebel, Scrambler-Reifen und ein kurzer Auspuff sorgen für ein stimmiges Gesamtbild.



Text: Thomas Kryshan; Fotos: Mash



Mash

Five Hundred





Bei der Mash Five Hundred treffen Chrom und Kickstarter auf ABS, Stahlflexbremsleitungen und Einspritzung. Im Test verströmt der charmante Mix viel Fahrspaß.

Von der Modellbezeichnung der Mash Five Hundred sollte man sich nicht irritieren lassen. Der luftgekühlte Einzylindermotor begnügt sich mit einem Hubraum von 400 Kubikzentimetern, was dem grandiosen Fahrspaß auf der 160 Kilogramm leichten Maschine keinen Abbruch tut. Mit seiner kräftigen Drehmomententfaltung lässt sich die 400er beinahe schaltfauler fahren als die Mash X-Ride 650 Classic aus gleichem Hause.

Drehmomentstarker Einzylindermotor

Vor allem in unteren und mittleren Drehzahlen fühlt sich die klassisch anmutende Five Hundred deutlich kräftiger an, als ihre Leistungsangabe von 27 PS vermuten ließe. Das maximale Drehmoment von 31 Newtonmetern liegt bei 5.000 U/min an. Mit seiner niedrigen Verdichtung von 8,8:1 und seinem lässigen Charakter passt der Motor hervorragend zur entspannten Ergonomie der Schönheit. In aufrechter Sitzposition 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.



Mit Scheibenbremsen, ABS und Stahlflexbremsleitungen sind die Stopper der Mash Five Hundred auf dem aktuellen Stand der Technik.

Serienmäßig mit Stahlflexleitungen und LED-Scheinwerfer ausgestattet

Das Getriebe funktioniert dabei ebenso unauffällig wie die Bremsanlage mit ABS. Am Vorderrad kommt eine 276-mm-Bremsscheibe zum Einsatz, die hintere misst 240 Millimeter. Stahlflexleitungen und LED-Scheinwerfer gehören zur Serienausstattung. Das einfache Fahrwerk lässt sich über die Feder Vorspannung der Stereofederbeine der Beladung anpassen.

Klassische Optik zum attraktiven Preis

Aufsteigen und genießen, mehr muss man nicht tun – aber man kann. Wer den Retro-Auftritt auf die Spitze treiben will, kann die Five Hundred nicht nur elektrisch starten, sondern alternativ den Kickstarter bemühen. So viel Oldtimer-Flair, gepaart mit einer modernen Benzineinspritzung, gibt es bei keinem anderen Hersteller. Noch dazu zu einem Preis von gerade einmal 4.199,-- Euro. Um die Haltbarkeit muss man sich trotzdem keine allzu großen Sorgen machen. Mash gewährt 24 Monate Herstellergarantie auf die Five Hundred.

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





Serienmäßig ist die Mash Five Hundred mit einem LED-Scheinwerfer bestückt.



Mash	Five Hundred
Motor	Einzyylinder, luftgekühlt
Bohrung x Hub	85 x 70 mm
Hubraum	397 ccm
Nennleistung	27 PS (20 kW) bei 6.500 U/min
max. Drehmoment	31 Nm bei 5.000 U/min
Verdichtung	8,8:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h
Kraftübertragung	
Getriebe	5-Gang
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahlrohrrahmen
Federelemente vorn	35-mm-Telegabel
Federelemente hinten	Federbeine
Federweg v/h	120 mm / 85 mm
Radstand	1.420 mm
Nachlauf	131 mm
Lenkkopfwinkel	28°
Räder	Speichenräder
Reifen vorn	100/90-19
Reifen hinten	130/70-18
Bremse vorn	276-mm-Scheibenbremse
Bremse hinten	240-mm-Scheibenbremse
Assistenzsysteme	ABS
Maße/Gewichte	
Länge	2.105 mm
Breite (über Spiegel)	760 mm
Höhe (über Spiegel)	1.130 mm
Sitzhöhe	790 mm
Gewicht fahrfertig	160 kg
zul. Gesamtgewicht	315 kg
Zuladung	155 kg
Tankinhalt	13 Liter
Standgeräusch	88 dB(A)
Fahrzeugpreis	ab 4.199,-- Euro (ab Werk)



Sorgt für leuchtende Nostalgiker-Augen: Der 400er-Einspritzer hat noch einen Kickstarter.



gemeinschaftliches Touren



organisierte Angebote



über 500 Reisen weltweit



**Zu vielen der angebotenen Motorradreisen
erhält jeder Teilnehmer ein M&R-Coolshirt gratis!**





Reisen weltweit

Entdecke Motorradreisen in Europa, Amerika, Asien & Afrika...

Bei uns findest Du eine riesige Auswahl an Motorradreisen. Reiseanbieter-übergreifend haben wir für Dich die besten Angebote zusammengetragen. Egal wonach Dir der Sinn steht, was auch immer Dein Herz höher schlagen lässt, bei uns findest Du Deine Traumreise!

Buche jetzt Deine Reise unter:

www.weltweit-motorradreisen.de

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

Gutschein-Code: **PUR2021**

*Mindestreisewert: 500,-- Euro p. P., gültig bis zum 27.08.2021, nicht kombinierbar mit anderen Aktionen

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

BMW



R 18 B &

R 18 Transcontinental





Bling-Bling at its best: Die „Option 719 Galaxy Dust metallic/Titansilber 2 metallic“ ist nichts für Fahrer, die Wert auf einen dezenten Auftritt legen.



Mit der BMW R 18 Transcontinental und der BMW R 18 B kommen ein massiger Luxus-Tourer und ein stromlinienförmiger Bagger. Ab September sind beide zu haben.

Aus zwei mach vier: BMW Motorrad baut die R-18-Familie aus. Ring frei für die nächste Runde im transatlantischen Modellschlagabtausch: BMW Motorrad erweitert seine Big-Boxer-Familie um zwei weitere Bikes – und kommt damit seinem lang gehegten Wunsch nach einem richtig dicken Stück vom US-Cruiser-Kuchen näher als je zuvor.

Fahrfertig bis zu 427 kg schwer

R 18 B und R 18 Transcontinental heißen die beiden Kalorienbomben, mit denen die Bayern vor allem den Amerikanern Heißhunger machen wollen auf ihre „Berlin Built“-Bikes. Die nackte R 18 und die R 18 Classic mit Softbags und Scheibe nehmen sich neben den neuen Modellen nahezu zierlich aus: Der Tropfentank wächst von 16 auf 24 Liter, die Länge legt um 20 Zentimeter zu auf 2.640 mm im Falle der R 18 Transcontinental be-

ziehungsweise 2.560 mm bei der R 18 B. Das fahrfertige Gewicht beträgt 427 kg respektive 398 kg (R 18 B). Zum Vergleich: Die BMW R 18 bringt 345 kg auf die Waage, die BMW R 18 Classic 365 kg.

Vmax 180 km/h, voll beladen 160 km/h

180 km/h gibt BMW Motorrad für beide als Höchstgeschwindigkeit an. Bei voller Beladung sinkt sie auf 160 km/h. 630 Kilogramm müssen dann bewegt werden. Das bedeutet eine maximale



Die neue BMW R 18 Transcontinental kann gegen Aufpreis mit vier oder sechs Boxen und Verstärker bestückt werden.

Zuladung von 203 kg für die BMW R 18 Transcontinental und immerhin 232 kg für die R 18 B. Einmal in Fahrt, sollen die neuen R-18-Schwergewichte dank fahrwerkstechnischer Änderungen wie steilerem Lenkkopfwinkel, längerem Nachlauf und kürzerem Radstand BMW-typisch handlich zu bewegen sein. „R 18 B und R 18 Transcontinental sind für Leute gedacht, die das Grand American Touring schätzen – ganz egal wo auf der Welt, ob nun auf der Route 66 oder in Oberbayern“, sagt Projektleiter Gerhard Müller.

Lenkerfeste Batwing-Verkleidung

Optisch sorgt dafür in erster Linie die riesige, lenkerfeste Batwing-Verkleidung, die beide Modelle ziert. Bei der BMW R 18 B fällt die Scheibe baggertypisch knapper und schnittiger aus. Bei der R 18 Transcontinental ragt sie hoch auf. Zusammen mit den Windabweisern an den Motorschutzbügeln verspricht sie bestmöglichen Wetterschutz. Heizgriffe haben beide Modelle serienmäßig an Bord, die Transcontinental hat dazu eine

Sitzheizung; auf der R 18 B kostet Pöterwärme extra. Gleiches gilt für Trittbretter und die praktische Schaltwippe.

Soundsysteme von Gitarren-Spezialist Marshall

Die seitlich an der Verkleidung montierten „Flaps“ leiten dem Transcontinental-Fahrer hinter seiner Windschildwand bei Bedarf kühlenden Fahrtwind zu. Auf Wunsch kann er es dort mächtig krachen lassen:

BMW R 18 B und R 18 Transcontinental

Volles Programm: Die neue BMW R 18 Transcontinental hat außer den Koffern noch ein riesiges Topcase mit 48 Liter Stauraum und großzügiger Rückenlehne an Bord. Dazu eine breitere, komfortablere Sitzbank mit Sitzheizung, hohe Scheibe, Windschutz an den Motorschutzbügeln und Zusatzscheinwerfer im Stil der R 18 Classic.

BMW Motorrad hat den britischen Gitarren- und Boxenspezialisten Marshall mit ins Cruiser-Boot geholt. Serienmäßig sind bei beiden Maschinen zwei 25-Watt-Boxen in die Frontverschalung integriert. Zusätzlich gibt es das Soundsystem Marshall Gold Series Stage 1 mit zwei Subwoofern à 90 Watt in den Koffern plus 180-Watt-Verstärker. Die R 18 Transcontinental kann mit zwei weiteren Boxen in der Rückenlehne des Topcases bestückt werden. Die Mehrbeschallung nennt sich dann Marshall Gold Series Stage 2.



Stilsichere Details im bekannten „Berlin Built“-Style

Sämtliche Anbauteile und Komponenten sind – ganz nach Machart der BMW R 18 – massiv und meist hochglänzend und in der Regel aus dem Vollen geätzt. So gesehen wird sich keiner ernsthaft über das Mehrgewicht durch Verkleidung, Koffer, Soundsystem und Cockpitlandschaft wundern. Die R 18 pfeift auf Leichtbau. Wer in dieser Klasse zuschlägt, will Heavy Metal und lacht über alles andere. Dementsprechend ist die Gewichtsvormachtstellung von BMW R 18 B und R 18 Transcontinental im Vergleich zu den dicksten Dingen von Harley-Davidson und Indian durchaus

Teil des Kalküls. Zum Vergleich: Eine Harley-Davidson Ultra Limited wiegt 416 kg, eine Road Glide Limited 423 kg. Die Indian Roadmaster liegt bei 403 bis 412 kg.

1.802 ccm Hubraum und 91 PS

Den bereits heute legendären „Big Boxer“ hat BMW Motorrad nicht angefasst: 1.802 ccm Hubraum, 91 PS, 158 Nm bei 3.000 U/min – alles bekannt von R 18 und R 18 Classic, genau wie die glanzvernickelte, offen laufende Kardanwelle und der charakteristische Doppelschleifen-Stahlrahmen. Den Sprint auf 100 km/h erledigt die Transcontinental in 6,0 Sekunden, der R 18 B genügen 5,5 Sekunden. Werte, die angesichts der

Leistungskurve Makulatur sind: Zwischen 2.000 und 4.000 Touren liegen immer mehr als 150 Nm Drehmoment an. Bumms in allen Lebenslagen ist somit garantiert. Trotz des hohen Gewichts.

„First Edition“ wird zur Ausstattungslinie

Auch für das Zubehör- und Customizing-Programm der neuen R 18 Transcontinental und R 18 B kooperiert BMW Motorrad in erster Linie mit Roland Sands Design. Hochwertige Aluminium-Frästeile, schwarz eloxierte Oberflächen mit glänzenden und matten Partien – den Style der Design-Kollektionen „Machined“ und „2-Tone-Black“ kennt man bereits von R 18 und R 18 Classic.



Volles Programm: vier Rundinstrumente plus 10,25-Zoll-Farb-TFT plus zwei Boxen von UK-Spezialist Marshall.



Trittbretter gibt es serienmäßig für die BMW R 18 Transcontinental. Bagger-Fahrer müssen sie optional ordern.

BMW R 18 B und R 18 Transcontinental

Schlanke(re) Linie: Die BMW R 18 B setzt ganz auf den uramerikanischen Bagger-Style. Nach hinten abfallende Koffer mit 27 Liter Stauraum, kurze Scheibe auf der Batwing-Verkleidung, schmalere Sitzbank als bei der R 18 Transcontinental.





Ebenso den „First Edition“-Look (tief-schwarz mit weißer Doppellinierung), der jetzt allerdings ganz normal als Individualisierungspaket (2.400,-- Euro) geordert werden kann, genau wie die sehr auffällige „Option 719 Galaxy Dust metallic/Titansilber 2 metallic“ (2.280,-- Euro für die R 18 B, 2.380,-- Euro für die Transcontinental).

Neue Cockpitlandschaft mit Rolls-Royce-Gimmick

Das Cockpit ist opulent bestückt. Vier analoge Rundinstrumente – zwei große, zwei kleine, darunter das riesige 10,25-Zoll-Farbdisplay mit gehärteter Glasoberfläche und aufwendiger Begrüßungsanimation. Der Screen kann vollflächig Navigationskarten anzeigen oder im Split-Screen-Modus parallel Instrumente und derlei mehr. Großes Kino, das man in ähnlicher Form bereits von der R 1250 RT kennt, genau wie das optionale adaptive Abstandsradsystem ACC, das für beide Modelle geordert werden kann. Nettes Gimmick: die

BMW	R 18 B (R 18 Tanscontinental)
Motor	Zweizylinder, luft-/ölkühlt, 4 Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	107 x 110 mm
Hubraum	1.802 ccm
Nennleistung	91 PS (64 kW) bei 4.750 U/min
max. Drehmoment	158 Nm bei 3.000 U/min
Verdichtung	9,6:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Wartungsintervalle	alle 10.000 km
Kraftübertragung	
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulisch betätigt
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kardan
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Doppelschleifenstahlrohrrahmen
Federelemente vorn	49-mm-Teleskopgabel
Federelemente hinten	Cantilever
Federweg v/h	120 mm / 120 mm
Radstand	1.695 mm
Nachlauf	183,5 mm
Lenkkopfwinkel	27,3°
Räder	Gussfelgen
Reifen vorn	120/70 R 19
Reifen hinten	180/65 B 16
Bremse vorn	300-mm-Doppelscheibenbremse
Bremse hinten	300-mm-Scheibenbremse
Assistenzsysteme	ABS, Fahrmodi, Kurvenlicht, Berganfahrhilfe
Maße/Gewichte	
Länge	2.560 mm (2.640 mm)
Breite (über Spiegel)	1.040 mm
Höhe (über Spiegel)	1.400 mm (1.500 mm)
Sitzhöhe	720 mm (740 mm)
Gewicht fahrfertig	398 kg (427 kg)
zul. Gesamtgewicht	232 kg (203 kg)
Zuladung	630 kg
Tankinhalt	24 Liter
Standgeräusch	95 dB(A)
Fahrgeräusch	80 dB(A)
Fahrzeugpreis	ab 26.600,-- Euro (ab Werk) (ab 27.650,-- Euro (ab Werk))

„Power Reserve“-Anzeige rechts neben dem Drehzahlmesser. Wie bei den Luxuskarossen von Rolls-Royce zeigt sie an, wie viel Leistungsreserven noch zur Verfügung stehen. Hier wie dort dürfte gelten: grundsätzlich jede Menge.

Premiere bei der legendären Sturgis Motorcycle Rally

Kommen wir zu den Preisen: 26.600,-- Euro begehrt BMW Motorrad für die

neue R 18 B, 27.650,-- Euro für die neue R 18 Transcontinental, drei Jahre Garantie inklusive. Zum Vergleich: Die BMW R 18 gibt es ab 20.950,-- Euro, die BMW R 18 Classic ab 23.250,-- Euro. In den Handel kommen sie im September 2021.

Offizielle Publikums-Weltpremiere feiern die neuen „Big Boxer“-Bikes am 6. August in Sturgis, South Dakota. Beim größten Motorradtreffen Amerikas. Zwischen schätzungsweise 200.000 Harleys und Indians.



HONDA CRF

MODELLJAHR
2022

MOTOCROSS-MASCHINEN MIT 50 BIS 250 KUBIK

Nach der 2022er-CRF450R stellt Honda nun die übrigen Motocross-Viertaktmodelle mit Hubräumen von 50 bis 250 Kubikzentimeter vor.

Bereits ab einem Alter von vier bis fünf Jahren werden Kinder auf der CRF50F an den Motorsport herangeführt. Leichte Bedienbarkeit, niedrige Sitzhöhe und 10-Zoll-Räder erleichtern den Lernprozess im spielerischen Umgang mit der kleinsten Honda.



HONDA CRF110F

Wer dem Motocross nach den ersten Erfahrungen treu bleibt, steigt im Alter von acht bis elf Jahren auf die neue CRF110F um – das kleinste Honda-Modell mit vollwertigen Federelementen. 2022 arbeitet an der Front eine Upside-Down-Gabel mit 99 Millimetern Federweg. Mit einem 12-Zoll-Hinterrad und einem 14-Zoll-Vorderrad sollte der Nachwuchs beim Umstieg auf die 110er mindestens 1,20 m groß sein. Das Vierganggetriebe mit automatischer Kupplung ist fußgeschaltet.



HONDA CRF125F

Per Hand wird erst ab der CRF125F gekuppelt. Sie ist wahlweise mit Rädern in 17 Zoll vorn und 14 Zoll hinten oder als „Big Wheel“ mit Rädern in 19 und 16 Zoll erhältlich. Damit deckt sie eine große Bandbreite ab. Die Bauweise des Stahlrahmens mit gegabeltem Unterzug ist mit den 250er- und 450er-Modellen (mit Alurahmen) vergleichbar.



HONDA CRF150RB

Als kleinste reinrassige Wettbewerbsmaschine bezeichnet Honda die CRF150RB. Mit Scheibenbremsen vorn und hinten, 19-Zoll-Vorderrad und 37-mm-Upside-Down-Gabel von Showa ist sie den Topmodellen CRF250R und CRF450R dicht auf den Fersen. Der flüssigkeitsgekühlte Vierventil-Einzyylinder mit 149,7 Kubikzentimetern wiegt nur 19,7 Kilogramm, ist mit einem Flachschiebervergaser von Keihin und einem Fünfganggetriebe ausgestattet.





HONDA CRF250R UND CRF250RX

Um die CRF250R für das Modelljahr 2022 aufzuwerten, erhält sie den Rahmen der CRF450R und einen neuen Zylinderkopf für mehr Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Drei Kilogramm weniger Gewicht, zehn Prozent mehr Leistung und fünfzehn Prozent mehr Drehmoment sind Lohn der Mühe. Zugleich wurden Kühlleistung und Ölversorgung optimiert, um die Standfestigkeit der Honda zu steigern. Das Getriebe mit überarbeiteter Abstufung soll sich 2022 leichter schalten lassen. All diese Verbesserungen kommen auch der Enduro-Variante namens CRF250RX zugute.





HARLEY-D



Sportster S DAVIDSON



**EIN ECHTES SPORTBIKE IST DIE SPORTSTER S NATÜRLICH NICHT.
EIN SPORTLICHER CRUISER JEDOCH ALLEMAL.**



Um Fortschritt zu erzielen, muss zuweilen Traditionelles weichen. Das gilt auch für die äußerst beliebte Sportster-Baureihe von Harley-Davidson. Auf einer ersten Testfahrt präsentiert sich die rundum neue Sportster S als modernes US-Bike mit eigenständiger Optik und ebensolcher Fahrdynamik.

DAS DESIGN BESTIMMT DIE FUNKTIONEN

«Form follows functions» – Den gängigen Gestaltungsleitsatz für Designer und Architekten scheint Harley-Davidson jetzt in umgekehrtem Sinne zu interpretieren. Bei der neuen Sportster S muss so manche Funktion dem Design folgen, was überraschenderweise jedoch, mit wenigen Einschränkungen, sehr gut gelingt. Fette Reifen, mächtige Auspuffanlage, imposanter V2, 11,8-Liter-Tropfentank und kurzes Heck mit Monositzbank dominieren das kompakte, muskulöse Macho-Design. Linksseitig geführte Rücklicht- und Nummernhalterung, knapper Frontfender, schlanker LED-Scheinwerfer und an den Lenkerenden montierte Rückspiegel wirken da lediglich noch wie notgedrungenes Beigemüse. Und weil eine zweite Vorderbremse das filigrane GussSpeichenrad weitgehend abdecken und somit die Schokoladenseite der Sportster S womöglich verunstalten könnte, wird ganz

einfach darauf verzichtet. Selbst die trapezoidförmige Schwinge wird unauffällig ins muskelbepackte Design integriert.

FETTE REIFEN UND FEDERELEMENTE VON SHOWA

Letztere ist aus nicht zu üppig dimensionierten Stahlrohren gefertigt. Gleiches gilt für den knappen Frontrahmen mit integriertem Lenkkopf, den kurzen Heckrahmen sowie den Hilfsrahmen der die Umlenkung des hinteren Zentralfederbeins aufnimmt. All diese Rahmenelemente sind am Gehäuse respektive an den Zylindern und Zylinderköpfen des Revolution-Max-V2 montiert, der aufgrund der soliden Konstruktion gleichzeitig zentrales Rahmenbauteil ist. Das 17 Zoll große Vorderrad mit imposanter 160/70er-Bereifung wird von einer Upside-Down-Gabel geführt. Die Federelemente sind von Showa und in allen Parametern einstellbar. Die fette GT-503-Bereifung – hinten 180/70-16 – hat Dunlop extra für die Sportster S entwickelt.

KLEINERE VENTILE UND NEUE KOLBEN BESTIMMEN DIE CHARAKTERISTIK DES REVOLUTION-MAX-MOTORS

Als Antrieb kommt der 1.252 ccm große V2 zum Einsatz, der der kürzlich lancierten Reiseenduro Pan America zu viel Lob verholfen hat. Rundum neue Zylinderköpfe mit kleineren Ventilen, engeren Kanälen, geänderten Brennräumen und dementsprechend angepassten Kolben beschenken dem nun mit dem Zusatz „T“ für Torque (Drehmoment) bezeichneten Revolution-Max 122 PS und ein maximales Drehmoment von 125 Nm bei 6.000 U/min (Pan Am 152 PS, 128 Nm). Bohrung und Hub bleiben mit 105 x 72,3 Millimetern unverändert.



**FETTER 160ER-VORDERSCHLAPPE
SCHALLDÄMPFER – OPTISCH M
GANZ SCHÖN WAS HER.**



Drei vorprogrammierte Fahrmodi, Sport, Landstraße und Regen, werden durch zwei weitere frei einstellbare Modi ergänzt. Und damit unterwegs beim Wechsel nicht permanent durch fünf Fahrstufen gezappt werden muss, können allfällig die aktuell nicht benötigten Modi vorgängig deaktiviert werden.

VOLLAUSSTATTUNG UND KURVENTAUGLICHKEIT

Hinzu kommt, dass die Sportster S mit einer in ihrer Klasse einzigartigen Ausstattung mit zahlreichen Assistenzsystemen auftrumpfen kann. Stabilitätskontrolle, Traktionskontrolle, ABS – alle kurventauglich – sind ebenso dabei wie ein Tempomat und Reifenluftdruck-Kontrollsystem. Das runde, 4 Zoll große Farb-TFT-Display kann zudem

Informationen wie Musik, Telefongespräche etc. darstellen, die vom mobilen Endgerät des Fahrers via Bluetooth übermittelt werden. Und falls die kostenfreie Harley-Davidson-App auf dem Smartphone installiert ist, ist zudem das Routing mit einer sich automatisch verschiebenden Straßenkarte möglich. Ergänzt mit Abbiegeinformationen und Audioanweisungen via Headset.

DAS GETRIEBE IST VOLLEND GELUNGEN

Wer nun allerdings beim Druck auf den Startknopf den kultträchtig bollernden Harley-Davidson-Heartbeat und Good Vibrations erwartet wird enttäuscht. Der Revolution-Max-1250T klingt kernig und läuft kultiviert. Nach einer etwas heiklen Warmlaufphase nimmt er das

Gas sauber an und powert ab 4.000 U/min so richtig los. Vorbei sind die Zeiten mit der Suche nach der neutralen Gangstufe vor der Ampel und anschließend das schmerzhaft laute „Klock“ beim Einlegen des ersten Ganges. Das Sechsganggetriebe lässt sich sauber schalten, wobei aufgrund der weit vorn positionierten Fußrasten die Einstellung des Schalthebels für unterschiedlich große Fahrer angepasst werden muss.

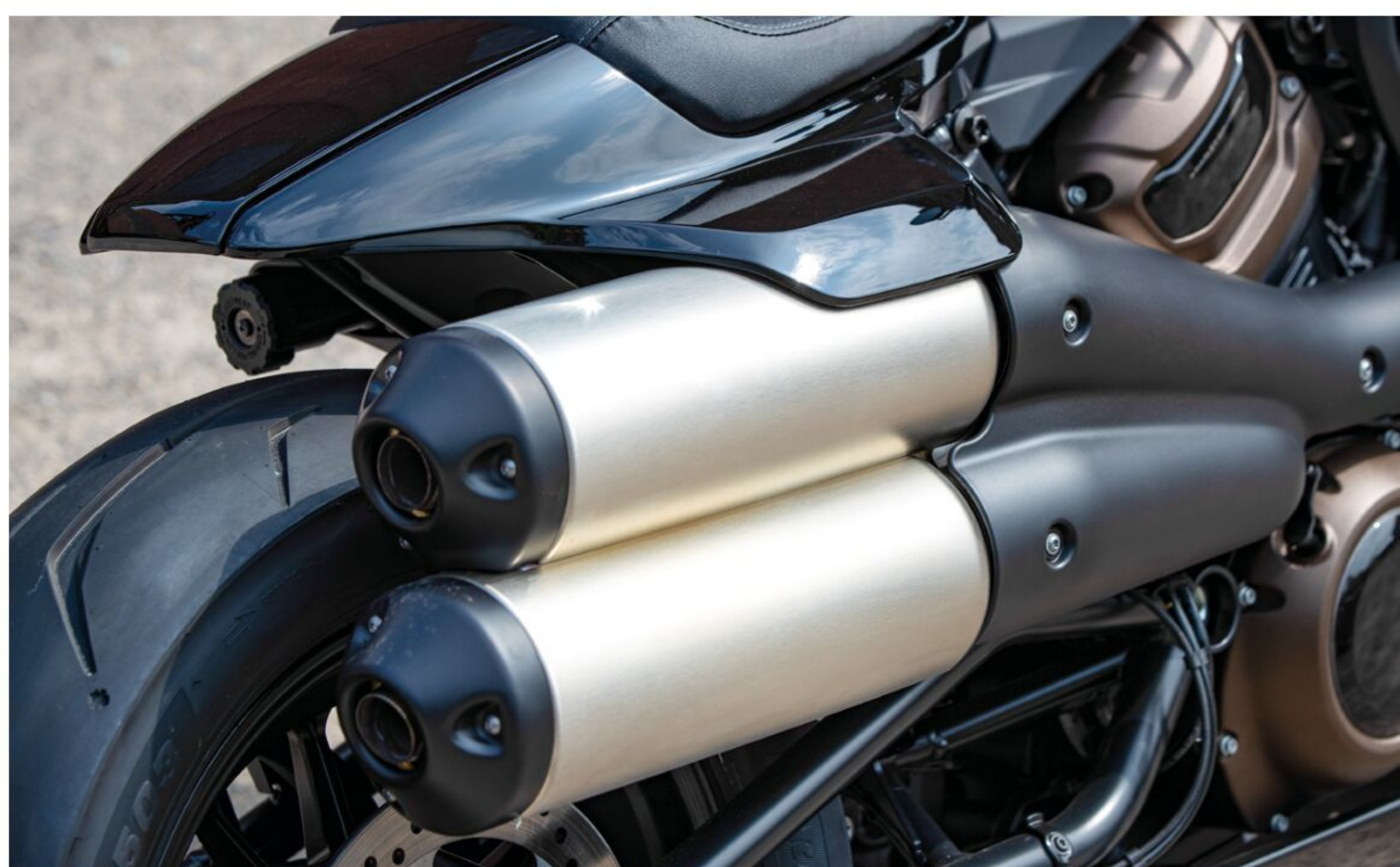
AUF DER HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S GEHT ES ENTSPANNT ZU

Der bullige Auftritt mit überdimensioniertem Vorderreifen und die eher inaktive Sitzposition lassen zunächst gewisse Bedenken bezüglich Agilität, Einlenkverhalten und Spurtreue aufkommen.

PEN, DICKE
MACHT DIE S



Zerklüftetes Motor-Layout: Die Ansicht von links kann nicht mit der wirklich tollen Schokoladenseite mithalten.



Nichts mit Pottatto-Pottatto: Die Auspuffanlage macht optisch richtig was her. Der Sound kann da nicht mithalten.



Die mit radial montierter Vierkolbenzange bestückte 320er-Brembo-Scheibe hat ausreichend Biss.

Die anfängliche Skepsis verfliegt jedoch relativ schnell, zumal der Straßenzustand besser, die Räder weiter und das Tempo moderat höher wird. Allmählich reift das Vertrauen in das anfänglich als ungewohnt empfundene Fahrverhalten. Und mit entspanntem Fahrer geht's anschließend richtig flott voran – nicht wirklich sportlich, doch für eine Harley-Davidson ziemlich zügig. Auch die Skepsis, ob lediglich eine Scheibe das stattliche Muscle-Bike bei Bedarf sicher und schnell einzufangen vermag war unbegründet. Die mit einer radial angeschlagenen Vierkolbenzange bestückte, 320-Millimeter große Brembo ist gut dosierbar und verzögert bei entsprechendem Zugriff vehement.

ENTSCULDIGUNG, WO GEHT ES HIER ZUM FEDERWEG?

Mit lediglich 51 Millimetern Federweg hinten wird der Begriff „Fahrkomfort“ zur Lachnummer. Da hilft selbst die Eigendämpfung der fetten Reifen wenig. Bei schlechtem Straßenzustand wird die Fahrt zum Slalomlauf um Gullideckel und



Unebenheiten. Auch diesbezüglich hält die neue Sportster S eben was ihre Optik verspricht: Sie ist ein cooles Macho-Bike für echte Kerle die hart im Nehmen sind. Im Angebot von Harley-Davidson ist sie derzeit das sportlichste Bike mit V2-Motor. Für Einsteiger ist die S allerdings weniger gut geeignet als ihre zahlreichen Sportster-Vorgängerinnen. Doch für dieses Klientel wird Harley-Davidson sicherlich nachlegen, und zwar schon bald. Mehr zur neuen Harley-Davidson Sportster S gibt es in der nächsten Ausgabe Motorräder PUR bei Readly und in der Printausgabe von Motorrad & Reisen.

H-D	Sportster S
Motor	Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, 4 Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	105 x 72,3 mm
Hubraum	1.252 ccm
Nennleistung	122 PS (90 kW) bei 7.500 U/min
max. Drehmoment	125 Nm bei 6.000 U/min
Verdichtung	12:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion nach 1.600 km, danach 1x jährlich oder alle 8.000 km
Kraftübertragung	
Kupplung	Mehrscheiben-Nasskupplung
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Riemen
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahlgitterrohrrahmen
Federelemente vorn	43-mm-Teleskopgabel
Federelemente hinten	Piggyback Monofederbein
Federweg v/h	92 mm / 51 mm
Radstand	1.518 mm
Nachlauf	148 mm
Lenkkopfwinkel	30°
Räder	Gussfelgen
Reifen vorn	160/70 TR 17
Reifen hinten	180/70 R 16
Bremse vorn	320-mm-Scheibenbremse, Vierkolben-Bremssattel, radial montiert
Bremse hinten	260-mm-Scheibenbremse, Einkolben-Bremssattel
Assistenzsysteme	Kurven-ABS, Wheelie-Kontrolle, schräglagenabhängige Traktionskontrolle, Reifendruckkontrollsystem, Fahrmodi
Maße/Gewichte	
Länge	2.265 mm
Breite (über Spiegel)	843 mm
Höhe (über Spiegel)	1.089 mm
Sitzhöhe	755 mm
Gewicht fahrfertig	228 kg
zul. Gesamtgewicht	418 kg
Zuladung	190 kg
Tankinhalt	11,8 Liter
Standgeräusch	93 dB(A)
Fahrgeräusch	75 dB(A)
Fahrzeugpreis	ab 15.495,- Euro (ab Werk)



Solositz mit wasserdichten Nähten. Eine knappe Sitzgelegenheit für allfällige Hinterbänkler gibt's als Option.

Impressum

Herausgeber
Alexander Klose

Redaktionelle Leitung
Alexander Klose

Redaktion
Thomas Kryschan
Janine Sturm
Joséphine Eder
Nele Sommer
Oliver Adam

Titelfoto
Alessio Barbanti
BMW Motorrad

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
Ulf Böhringer
Ralf Bielefeldt

Marketing & Anzeigen
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

Lektorat
Thomas Russow

Vertrieb
Ready Exclusive

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

Die nächste Ausgabe Motorräder PUR Ready Exclusive erscheint am 11.09.2021.



Mit diesen und weiteren Themen:



Ausgabe verpasst? Nachbestellungen innerhalb Deutschlands portofrei!

Bestellungen unter:
shop.motorradundreisen.de
oder telefonisch:
+49 5522 3175520



Fahrtest: KTM 890 Adventure



Coming soon...