ÜBER 100 NEUHEITEN 2022 + 62 SEITEN INSEL-SPECIAL + NEU: BMW K 1600

MOTORRAD & REISEN
108

MOTORRAD & REISEN

Deutschland € 5,90
Österreich € 6,50
Schweiz SFR 10,00
Italien € 7,00
BeNeLux € 7,00
Januar/Februar 2022

inkl. Karten & GPS-Daten als Download

Sardinien
Sandkasten des Mittelmeers

Teneriffa
Den Rücken des Drachens entlang

La Gomera
Die grüne Perle der Kanaren

Australien
Kangaroo Island & Great Ocean Road

Premiere



Ducati DesertX



Fahrtest

Honda NT1100





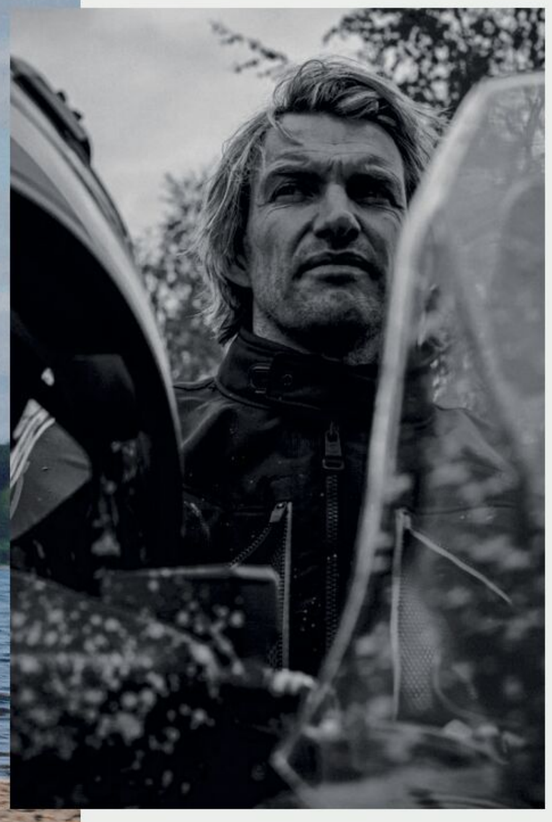
Vergleich: Husqvarna Norden vs. Aprilia Tuareg

FOR | PIONEERS

Solange du auf dem Planeten Erde bist, bist du auf dem richtigen Kurs.

Vertraue in den Norden.







Norden 901

DIE GANZE WELT IST EIN SPIELPLATZ, DER NUR DARAUF WARTET, ENTDECKT ZU WERDEN. VOM NORDEN INSPIRIERT UND FÜR DIE WELT GEBAUT IST DIE NORDEN 901 EIN ROBUSTES REISEMOTORRAD UND BEREIT, SICH DEM UNBEKANNTEN ZU STELLEN.



Husqvarna®
MOTORCYCLES

husqvarna-motorcycles.com
www.kiska.com
Fotos: R. Schedl, R. Steinke, KISKA GmbH
Gezeigte Fahrszenen bitte nicht nachahmen, Schutzkleidung tragen und die anwendbaren Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beachten!
Die abgebildeten Fahrzeuge können in einzelnen Details vom Serienmodell abweichen und zeigen teilweise Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

Liebe Leserinnen und Leser,



unter dem Motto „die EICMA in kleiner Runde“ fand diese Tage die größte Motorradmesse des Jahres im italienischen Mailand in kleinerem Rahmen statt. Im Gegensatz zu 2020, denn damals wurde die Veranstaltung aufgrund der Pandemie komplett abgesagt. Nicht mit dabei in diesem Jahr waren zahlreiche Schwergewichte der Branche wie BMW, KTM, Indian, Harley-Davidson und Ducati. Auch weitere italienische Marken, die in ihrer Heimat üblicherweise mit großen Ständen auftrumpfen, fanden den Weg nicht. Die Besucher, die auch zu Coronazeiten den Weg in die Messehallen nicht scheuten, durften sich bestätigt fühlen, denn die Aussteller, die vor Ort waren, hatten trotz aller Widrigkeiten zahlreiche Neuheiten im Gepäck. Unter dem Strich gar so viele, dass wir uns bei der Erstellung dieses Heftes zunächst deftig verkalkuliert hatten, was die Seitenplanung angeht. Letztendlich konnten wir dennoch alle wichtigen Neuigkeiten für Euch zusammentragen, wobei auch stets ein Blick auf die kleineren Hersteller geworfen wurde, die vielleicht nicht immer im Rampenlicht stehen. Dazu natürlich, als ganz besonderes Extra, Infos zur brandneuen Ducati DesertX. Wer sich die Arbeit sparen möchte, zahlreiche Streams und Onlineplattformen zuzüglich zur EICMA-Berichterstattung abzuklappern, liegt mit diesem Heft also goldrichtig. Dazu gönnen wir uns im tristen Winteralltag ein bisschen Inselfeeling und verwöhnen Euch mit wolkenlosen Reiseeindrücken jenseits der Kälte. Genau das Richtige also für die dunkle Jahreszeit. Für alle, die gar nicht schnell genug den nächsten Motorrad-Urlaub planen können, haben wir die aktuelle Terminliste mit Reiseangeboten quer über den Globus mit ins Heft gelegt. Ich wünsche viel Spaß mit der neuen Ausgabe.

Ihr/Euer,
Alexander Klose



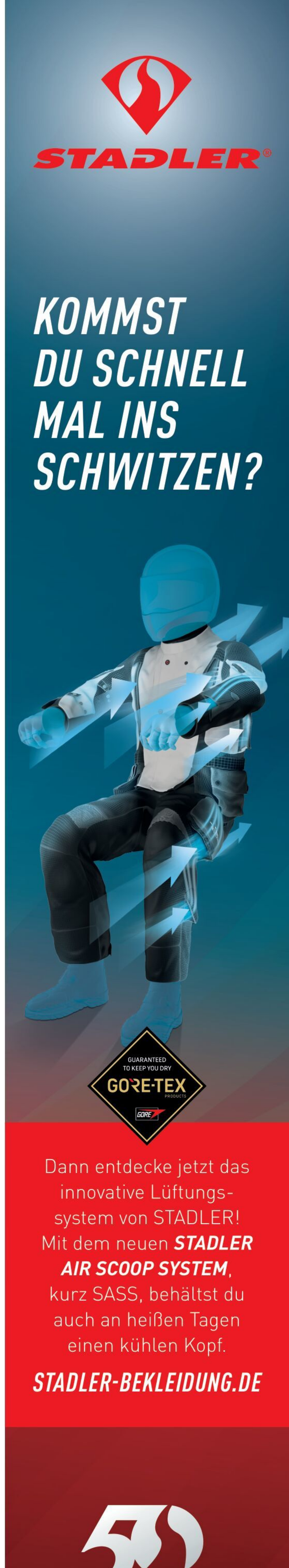


Abbildung zeigt optionales Zubehör.

GSX-S 1000 GT

www.suzuki.de

SUZUKI

DIE NEUE GSX-S1000GT.
REISELUST NEU DEFINIERT.

Fahrspaß, Drehmoment und Langstreckenkomfort können so aufregend aussehen.

Es ist Zeit für die neue GSX-S1000GT, einen echten Grand-Tourer. Überarbeiteter Motor, radikales neues Design, Twin-Spar-Aluminiumrahmen für agiles Handling und hervorragende Straßenlage. Eine aerodynamisch optimierte Verkleidung, die den Winddruck auf den Fahrer reduziert, Langstreckenkomfort (auch für zwei), wegweisende Sicherheits- und Fahrsysteme und passendes Zubehör für Komfort und einen individuellen Look. Mit großem TFT-LCD-Multifunktionsdisplay, Smartphone-Konnektivität per App, bidirektionalem Quick-Shift-System, LED-Lichttechnologie und vielem mehr.

Ab Dezember beim Suzuki Vertragshändler.
Mehr Informationen auf www.suzuki.de und bei deinem Suzuki Vertragshändler.

INHALTSVERZEICHNIS

MOTORRÄDER



BMW K 1600 — 22



Yamaha MT-10 — 24



KTM 1290 Super Duke GT — 44



Kawasaki Ninja H2 SX & Versys 650 — 78

8 **MV Agusta 5.5 & 9.5:** Cagiva Elefant grüßt

9 120 Jahre Royal Enfield: **Jubiläumsmodelle, Classic 350 & SG650 Concept**

10 **Ducati World Première 2022:** Multistrada, Streetfighter & Panigale

12 Eine Studie geht in Serie: **Ducati DesertX**

15 **Neue Benellis mit 800 ccm & Suzuki Katana**

16 Entspannter reisen: **Honda NT1100**

22 Ring frei für die nächste Runde: **BMW K 1600** mit Euro-5-Motor

24 Mehr als nur ein Facelifting: **Yamaha MT-10**

44 **Aufgewertet: KTM 1290 Super Duke GT**

46 Neu: **Honda Fireblade** und **ADV 350**

68 Vergleich: **Husqvarna Norden & Aprilia Tuareg**

78 **Kawasaki H2 SX & Versys 650**

86 Neu zum 20. Jubiläum: **Yamaha TMAX**

87 **Yamaha NMAX 155, XMAX 125 & 300**

87 Mittelgewichtler: **CF-Moto 700CL-X**

88 Dauertestfazit: **BMW F 900 XR**

107 Wassergekühlt: **Moto Guzzi V100 Mandello**
Piaggio tischt auf: **Sondermodelle & Neuheiten**

108 Neu: **Brixton Cromwell 1200 & Crossfire 125, Motron Nomad, Malaguti Drakon & Madison**

110 Technophil & retrospektiv: **Yamaha MT-10 SP, Ténéré 700 Raid Prototyp & XSR700 / XTribute**

111 Honda: **Modelle 2022**

112 Touringzubehör für **Indian-Modelle**

113 Sondermodelle von **Triumph**

TOUREN



La Gomera — 114

26 **Sandkasten des Mittelmeers**
Sardinien

48 **Kangaroo Island und die Great Ocean Road**
Australien

92 **Den Rücken des Drachens entlang**
Teneriffa

114 **Die grüne Perle der Kanaren**
La Gomera

TESTS & ZUBEHÖR



Stadler Treasure Pro und Quest Pro

80

23 Smartphonehalter für BMWs: **ConnectedRide Cradle**

47 Klapp- und Integralhelme: **neue HJC-Modelle nach ECE 22.06**

80 Textilkombination im Test: **Stadler Treasure Pro & Quest Pro**

82 Intercom: **Cardo Freecom-x- und Spirit-Serie**

83 Intercom: **Sena mit Harman-Kardon-Sound**

84 Gepäck: **EICMA-Neuheiten von Givi**

85 **Bekleidung & Motorradanhänger**

111 Motorradreifen: **Metzeler Sportec M9 RR & Continental ContiRoadAttack 4**

SERVICE



Hotels

64

64 **M&R Hotels**

91 **Markt**

104 **M&R Shop**

106 **M&R abonnieren**

MAGAZIN

3 **Editorial**

130 **Impressum & Vorschau**



Sardinien 26

Fotos: Hersteller

Zwei neue Adventure-Bikes



MV Agusta 9.5

MV Agusta zeigt auf der EICMA zwei neue Adventure-Bikes. Als moderne Interpretation des Dakar-Mythos dürfen die Modelle 5.5 und 9.5 verstanden werden. Dabei verspricht die 9.5 dank einer maßgeschneiderten Fahrwerksformel echte Offroad-Performance, beginnend beim Raddurchmesser von 21 Zoll vorn und 18 Zoll hinten. Der Rahmen samt Heckrahmen besteht aus Stahl. Trotz hoher Steifigkeitswerte soll er ausgesprochen leicht sein. Das Trockengewicht der 9.5 gibt MV Agusta mit 220 kg an. Kompakt und funktionell soll sie und unter allen Bedingungen zurechtkommen, sowohl auf topfebenem Asphalt als auch im felsigen Gelände. Inspiriert von der historischen Cagiva Elefant 900, deren Lucky-Explorer-Logo bei den Dakar-Rennen der 1980er bereits von Weitem erkennbar war, prägt das historische Design die neuen MV-Agusta-Modelle. Zahlreiche Stilelemente sind 5.5 und 9.5 gemein. Während das halbkreisförmige Tagfahrlicht der 5.5 eine gelungene Hommage an die Elefant darstellt, wirkt die Front der 9.5 komplexer.

Die 5.5 nutzt die Technik der Benelli TRK 502 als Basis, ihr flüssigkeitsgekühlter Zweizylindermotor wurde jedoch weiterentwickelt. Der Hubraum wuchs auf 550 ccm, der Drehmomentverlauf sei fülliger und die Leistungsabgabe gleichmäßiger, heißt es vonseiten des Herstellers. Die 9.5 wird von einem neuen 950er-Motor angetrieben, der von MV Agusta speziell für dieses Modell entwickelt wurde. Die Italiener sprechen selbstbewusst von klassenführender Technologie und dem Rennsportgeist der ursprünglichen Elefant. Auf dem bekannten 800er-MV-Agusta-Motor basiert der Reihendreizylinder, viele Komponenten sind jedoch neu. Bohrung und Hub wurden vergrößert, um den Hubraum auf 931 ccm zu erhöhen. Dabei konnten die Gesamtabmessungen beibehalten werden, während der gesamte Motor nur 57 kg wiegt. Mit einer Verdichtung von 12,5:1 leistet er 123 PS bei 10.000 U/min. Das maximale Drehmoment beträgt 102 Nm bei 7.000 U/min. Neben der manuell geschalteten Version wird das Getriebe optional in einer elektrobetätigten Konfiguration angeboten, die ebenfalls speziell für dieses Modell entwickelt wurde. Auch die Kupplung der 9.5 ist in zwei Versionen erhältlich: als automatische Variante und mit konventionellem hydraulischem Kupplungshebel.

Seit 23. November 2021 sind die Adventure-Modelle von MV Agusta bereits bestellbar. Über das Datum der Auslieferung und die Preise ist bisher nichts bekannt. ***TK***



MV Agusta 5.5

Hauptmerkmale des neuen 931er-Dreizylindermotors von MV Agusta:

- Bohrung: 70,5 mm; Hub: 71 mm
- neuer Zylinderkopf
- neue Einlass- und Auslassventile aus Stahl
- neue Zylinderkopfdichtung
- neue Stahlkurbelwelle, gegenläufig
- neue Haupt- und Pleuellager
- neue Schmiedekolben

Text: Ralf Bielefeldt; Fotos: Royal Enfield



120 Jahre Royal Enfield

120 Jahre sind seit dem Bau des ersten Royal-Enfield-Zweirads vergangen – das kann sich durchaus sehen lassen, spielt man als Motorradhersteller die Heritage-Karte. Der Hersteller feiert sein Methusalem-Dasein mit einer Sammlerauflage der 650er-Zweizylinder-Bikes Continental GT und Interceptor, mit dem vielversprechenden Concept SG650 und mit der neuen Royal Enfield Classic 350.

480 handverlesene und handverfeinerte Exemplare der Jubiläums-Edition wird es geben. Weltweit. Sammler dürfen also schon mal die Kreditkarte zücken, auch wenn die Preise der 48-PS-Twins erst Anfang 2022 bekannt gegeben werden. 120 Exemplare – 60 von jedem Modell – sollen es nach Europa schaffen. Liebevolle Details schmücken die Sondermodelle, darunter handgemalte Zierstreifen, ein handgefertigtes Tankemblem aus Messing-Druckguss, ein schwarz verchromter Tank, geschwärzte Komponenten wie Motor und Schalldämpfer, dazu jede Menge ebenfalls geschwärztes Zubehör wie Windschilde,



Motorschutzbügel und Lenkerendspiegel. Entsprechend schnell dürfte die Jubiläums-Edition vergriffen sein. Einen Blick auf die Zukunft von Royal Enfield soll die SG650 Concept werfen. Die recht massig wirkende Zweizylinder-Maschine gefällt mit Einzel-Ledersitz, rundem Rücklicht und Custombike-Look im Bobber-Style. Der Neo-Retrolook mag nicht jedermanns Sache sein. Fraglos aber hätte dieses Bike ein Plätzchen verdient auf dem Posermarkt unterhalb von Triumph Bobber und BMW R 18.

Royal Enfield Classic 350

Europa-Premiere in Mailand feiert auch die neue Royal Enfield Classic 350. Aufrichtig ackernde 20 PS und 27 Nm und Pött-Pött-Pött-Einzylinder mit 349 Kubik – wer die Langsamkeit des Seins mit Zweikanal-ABS und einer Bremsscheibe vorn wie hinten erkunden möchte, der ist auf der Nachfolgerin des Euro-5-Opfers „Classic 500“ bestens aufgehoben. Der Look scheint direkt aus dem Jahr 1948 zu stammen. Damals schickte Royal Enfield mit der G2 nach eigenem Bekunden das erste Bike mit Hinterradfederung auf die Straße. Ab Frühjahr 2022 soll sie erhältlich sein. Die Preise beginnen in Deutschland bei 4.890,-- Euro, in Österreich bei 5.090,-- Euro.



EICMA 2021

TUAREG

JETZT ENTDECKEN



DAS ABENTEUER BEGINNT JETZT

Tauchen Sie ein in die faszinierende Welt der neuen Tuareg 660 und erleben Sie onroad sowie offroad Fahrspaß pur!

MEHR ENTDECKEN:

Jetzt folgen auf:

aprilia

Ducati World Première 2022

Nicht weniger als acht neue Modelle hat Ducati seit September präsentiert. Mit Multistrada V2, Scrambler 1100 Tribute Pro und Urban Motard schafften es die ersten drei noch in Ausgabe 107. Mit Multistrada V4 Pikes Peak, Streetfighter V2 und V4 SP, einer neuen Panigale V4 und der faszinierenden DesertX findet ihr den Rest vom Fest auf den folgenden Seiten.

Multistrada V4 Pikes Peak – Rule all mountains

In Form der Multistrada V4 Pikes Peak kreuzt Ducati das Adventure-Bike mit dem Fahrwerk des Supersportlers Panigale V4 S. Als Einziges der Multistrada-Modelle vertraut sie auf ein 17-Zoll-Vorderrad an der Front, während alle übrigen mit 19-Zoll-Vorderrad ausgeliefert werden. Das verändert die gesamte Fahrwerksgeometrie der Maschine. Durch den geringeren Durchmesser verkürzt sich der Radstand und der Lenkkopfwinkel wird steiler. Leichte Schmiedefelgen von Marchesini sparen gegenüber der Multistrada V4 S, auf der die Pikes Peak basiert, rund 2,7 Kilogramm ein. Insgesamt ist sie vier Kilogramm leichter. Zusätzlich versprechen sportliche Straßenreifen in 120/70 - 17 vorn und 190/55 - 17 hinten ein agiles Handling. Ein Großteil des Fahrwerks ist dem Supersportler Panigale V4 S entliehen. Das gilt sowohl für die Konstruktion der elektronischen Gabel des Öhlins Smart EC 2.0 Fahrwerks als auch für die 330-mm-Doppelscheibenbremse mit Brembo-Stylema-Monoblock-Bremssätteln. Mit diesen Zutaten will Ducati nicht nur das leistungsstärkste, sondern auch das sportlichste Adventure-Bike auf dem Markt anbieten. Die Elektronik wird um die Fahrmodi „Race“ und „Event Based“ erweitert und passt die Fahrwerkseinstellungen automatisch an den jeweiligen Fahrstil an. Während der Quickshifter laut Ducati härteres Herunterschalten ermöglicht und die Gasannahme direkter anspricht, soll der Begrenzer sanfter eingreifen. Für das Wheeliekontrollsystem diente abermals die Panigale V4 S als Vorbild. Die übrige Elektronik entspricht der Multistrada V4 S. Serienmäßig bringt die Pikes Peak das aufpreispflichtige Radarsystem der Multistrada V4 mit. Mit ihrer deutlich sportlicheren Ausrichtung dürfte die Pikes Peak vor allem Fahrer ansprechen, die im Bereich der Adventure-Bikes auf der Suche nach maximaler Performance sind. Das von der MotoGP inspirierte Design wird diesem Anspruch in jedem Fall gerecht. Die Lackierung ist farblich und grafisch an die Desmosedici GP ‚21 angelehnt. Neben einem straßenzugelassenen Akrapovic-Schalldämpfer aus Titan und Carbon zieren eine Vielzahl von Kohlefaserteilen und ein niedriger Windschild die Multistrada V4 Pikes Peak. Das Ducati Corse Emblem prangt auf dem „Schnabel“, das V4-Logo auf der zweifarbigen Sitzbank in Schwarz und Rot. Der Preis beginnt bei 27.990,-- Euro (ab Werk). ***TK***



Fotos: Hersteller

Ducati	Multistrada V4 Pikes Peak
Motor	Vierzylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Hubraum	1.158 ccm
Nennleistung	170 PS (125 kW) bei 10.500 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	840-860 mm
Gewicht fahrfertig	239 kg
Tankinhalt	22 Liter
Fahrzeugpreis	**ab 27.990,-- Euro (ab Werk)**

Streetfighter V2 – A new Fighter in Town

Mit der Streetfighter V2 verspricht Ducati ein sportliches, intuitives und einfach zu handhabendes Motorrad mit der richtigen Dosis an Leistung für maximalen Fahrspaß. Bei der Neuinterpretation von Ducatis „Fight Formula“ wurde auf die Panigale V2 zurückgegriffen, die von ihrer Verkleidung befreit wurde. Der hohe und breite Aluminiumlenker ersetzt die Stummel der Panigale V2. Das Trockengewicht liegt bei 178 kg. Angetrieben wird die V2 vom 955-ccm-Superquadro-Motor mit 153 PS bei 10.750 U/min und einem maximalen Drehmoment von 101,4 Nm bei 9.000 U/min. Dieser dürfte für eine ähnlich lautstarke Soundkulisse sorgen, wie bei der Panigale V2. Im Vergleich verfügt die Streetfighter V2 über eine kürzere Endübersetzung (15/45 gegenüber 15/43). Damit soll ein höheres Drehmoment beim Einsatz auf der Straße und gleichzeitig ein besseres Ansprechverhalten des Motors beim Beschleunigen erreicht werden. Der Superquadro-Motor dient als tragendes Element. Die Einarmschwinge, die ebenfalls mit dem Motor verbunden ist, ist 16 mm länger als die der Panigale V2, was zur Fahrstabilität des gesamten Motorrads beitragen soll. Die Sitzposition wurde für den Einsatz auf der Straße optimiert, wobei Sportlichkeit und Komfort im Vordergrund stehen sollen. Der Sitz ist im Vergleich breiter und hat eine andere Polsterung, die für mehr Komfort sorgen soll. Auch die Fußrasten wurden neu positioniert. Das Vorderrad wird von einer 43-mm-Showa-BPF-Ga-



bel geführt. Am Heck ist ein Federbein von Sachs verbaut. Die Streetfighter V2 ist mit 5-Speichen-Rädern und Pirelli Diablo Rosso IV-Reifen in den Dimensionen 120/70 ZR 17 vorne und 180/60 ZR 17 hinten ausgestattet. Abgesehen von der Verwendung von weniger bissigen Bremsbelägen, die besser für den Einsatz im Straßenverkehr geeignet sind, wurde die gesamte Bremsanlage originalgetreu von der Panigale V2 übernommen und ist mit Brembo-M4-32-Monoblock-Radialbremssätteln und Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 320 mm ausgestattet. Auch die umfassende elektronische Ausstattung entspricht der Panigale V2. Sie umfasst: Kurven-ABS EVO, Traction Control (DTC) EVO 2, Wheelie Control (DWC) EVO, Quick Shift up/down (DQS) EVO 2 und Engine Brake Control (EBC) EVO. Das Paket kann optional um den Data Analyzer (DDA + GPS) und das Ducati Multimedia System erweitert werden. Der Preis für die Streetfighter V2 beginnt bei 16.990,-- Euro und liegt rund tausend Euro unter dem der Panigale. ***AK***

Ducati	Streetfighter V2
Motor	Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Hubraum	955 ccm
Nennleistung	153 PS (113 kW) bei 10.750 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	845 mm
Gewicht fahrfertig	200 kg
Tankinhalt	17 Liter
Fahrzeugpreis	**ab 16.990,-- Euro (ab Werk)**

Streetfighter V4 SP

Die limitierte Ducati Streetfighter V4 SP (für Sport Production) verfügt über eine spezielle Lackierung, eine von der Superleggera V4 abgeleitete Premiumausstattung und ein geringes Gewicht: 196 kg im fahrbereiten Zustand (3 kg weniger als die Streetfighter V4 S). Sie ist mit Carbonfelgen im 5-Doppel-Speichen-Design ausgestattet, die 1,4 kg leichter sind als die geschmiedeten Aluminiumfelgen der Streetfighter V4 S. Dadurch wird die Massenträgheit vorn um 26 % und hinten um 46 % reduziert, was das Motorrad bei Richtungswechseln deutlich agiler und handlicher machen dürfte. Die Brembo-Stylema-R-Bremssättel am Vorderrad sorgen für rennstreckentaugliche Bremskraft. Die Streetfighter V4 SP ist mit dem Öhlins Smart EC 2.0 ausgestattet, das die Dämpfung je nach Fahrstil des Fahrers automatisch variieren kann. ***AK***



Ducati	Streetfighter V4 SP
Motor	Vierzylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Hubraum	1.103 ccm
Nennleistung	208 PS (153 kW) bei 13.000 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	845 mm
Gewicht fahrfertig	196 kg
Tankinhalt	16 Liter
Fahrzeugpreis	**ab 32.990,-- Euro (ab Werk)**

Panigale V4 – The evolution of speed

Unter dem Titel „The Evolution of Speed" zog Ducati das Tuch von der neuen Panigale V4. Nochmals schneller, stärker und intuitiver als zuvor soll der neue Supersportler aus Bologna sein. Tatsächlich stieg die Motorleistung der Panigale V4 im Modelljahr 2022 abermals um 1,5 PS an, sodass sie nun 215,5 PS bei 13.000 U/min leistet. In der Spitze soll sie dadurch 5 km/h schneller sein als der Vorgänger. Mit einem Leergewicht von 195,5 kg speckte sie zudem 2,5 kg ab. ***TK***



Ducati	Panigale V4
Motor	Vierzylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Hubraum	1.103 ccm
Nennleistung	215 PS (158 kW) bei 13.000 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	850 mm
Gewicht fahrfertig	198,5 kg
Tankinhalt	17 Liter
Fahrzeugpreis	**ab 23.990,-- Euro (ab Werk)**

Ducati

DesertX



Text: Thomas Kryschan; Fotos: Ducati

Ducati lässt die aufsehenerregende „DesertX“ Wirklichkeit werden, die erstmals 2019 als Studie auf der Messe EICMA zu sehen war. Während es gelungen ist, das Design fast unverändert aufs Serienmotorrad zu übertragen, hat es der luftgekühlte Motor der Scrambler-Modelle nicht geschafft. Ducati ersetzt ihn durch den wassergekühlten 937-ccm-Motor der Multistrada V2. In der DesertX leistet er 110 PS bei 9.250 U/min und 92 Nm bei 6.500 U/min und damit 3 PS und 2 Nm weniger. Und es gibt weitere Unterschiede: Im Vergleich zum Getriebe der Multistrada sind die ersten beiden Gänge kürzer und der sechste Gang länger übersetzt. Vor allem mit Federweg geizt die DesertX nicht. 230 mm sind es an der Front, 220 mm am Heck (Multistrada V2: je 170 mm), was ihr 250 mm Bodenfreiheit beschert. Die Fahrwerkskomponenten stammen von KYB und sind voll einstellbar. Schlauchlose





Speichenfelgen tragen die Enduro-Dimensionen 90/90-21 und 150/70 R18. Ihr geschraubtes Rahmenheck trägt die DesertX offen zur Schau. Es besteht aus Stahl, genau wie der voluminöse Tank. Ein Zusatztank im Heck mit weiteren acht Litern Sprit kann die Reichweite nochmals erhöhen. 240 kg Zuladung trägt die DesertX bei einem Trockengewicht von 202 kg. Die optionalen Alukoffer fassen ein Gesamtvolumen von 76 Litern, das in Kombination mit dem Topcase auf 117 Liter erhöht werden kann. Laut Ducati hatte die Ergonomie, sowohl sitzend als auch stehend, Priorität bei der Entwicklung der DesertX. Komfort auf der Straße und maximale Kontrolle im Gelände soll sie bieten. Das Ergebnis ist eine Enduro mit schmaler Taille, glattflächigen Formen und einem flachen Sitz in einer Höhe von 875 mm.



Mit einer Zubehörbank sinkt der Wert um 20 mm und in Kombination mit einem Tieferlegungssatz auf 830 mm. Alternativ ist ein höherer Rallye-Sitz erhältlich. Mit ihrer Bosch-IMU bietet die DesertX das volle Programm schräglagenabhängiger Assistenzsysteme, darunter ein dreistufig regelbares Kurven-ABS, das am Hinterrad deaktiviert werden kann. Brembo-M50-Monoblock-Radialsättel nehmen die vorderen 320-mm-Bremsscheiben in die Zange – wenn das im Gelände mal nicht zu viel des Guten ist. Ein vertikal ausgerichtetes, hochauflösendes 5-Zoll-TFT-Farbdisplay dient der DesertX als Cockpit. Es ist so positioniert, dass es auch beim Fahren im Stehen ablesbar sein soll. Vorbereitet für die Verbindung mit dem Smartphone stellt es optional eine Turn-by-turn-Navigation dar. Ab Werk bietet das Display jederzeit die Wahl zwischen Standard- und Rallyedarstellung.





Während im Standard-Infomodus Drehzahlmesser, Tacho und Ganganzeige deutlich sichtbar sind, simuliert der Rallye-Infomodus einen Tripmaster, wie er im Rallyesport zur Navigation genutzt wird.

Eine Studie geht in Serie

Halleluja! Obwohl die DesertX auf der Technik anderer Ducati-Modelle aufbaut, ist sie weit davon entfernt, eine Retro-Multistrada zu sein. Mit beeindruckenden Federwegen und unzähligen Detaillösungen ist sie mit nichts zu vergleichen, was bisher die Werkshallen in Bologna verlassen hat. Ob sie zum ultimativen Weltreisemotorrad aufsteigt oder gar zu extrem ist, um sich in nennenswerten Stückzahlen zu verkaufen, wird sich zeigen. Auf den ersten Test darf man jedenfalls gespannt sein.

Ducati	DesertX
Motor	Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Hubraum	937 ccm
Nennleistung	110 PS (81 kW) bei 9.250 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	875 mm
Gewicht trocken	202 kg
Zuladung	240 kg

Auf dem neuesten Stand: Suzuki Katana



Suzuki gönnt der Katana die Euro-5-Updates der GSX-S1000 und taucht sie für das Modelljahr 2022 in moderne Farben. Nach GSX-S950, GSX-S1000 und GSX-S1000GT knöpft sich Suzuki die kultige Katana vor und bringt sie technisch auf den Stand der 1000er-Schwestern. Dank eines Ride-by-wire-Gasgriffs stehen drei Modi für die Beeinflussung der Motorcharakteristik zur Wahl. Sie verändern lediglich das Ansprechverhalten des Vierzylinders. Die volle Leistung von nun 152 PS bei 11.000 U/min steht in allen drei Modi zur Verfügung. Damit dieser Umstand bei Nässe nicht zum Pferdefuß wird, wacht eine fünfstufig verstellbare Traktionskontrolle über den Grip am Hinterrad – sofern man sie nicht abschaltet.

Euro-5-Updates am Vierzylindermotor der Suzuki Katana

Gegenüber der Katana des Jahrgangs 2021 (150 PS bei 10.000 U/min) gewinnt das 2022er-Modell zwei PS. Maximal 106 Newtonmeter muss das Getriebe verdauen, das zügige Gangwechsel mit einem Quickshifter unterstützt. Der Rest der Motorkur in Kürze: Um vier Millimeter gewachsene Drosselklappen der Einspritzanlage und eine voluminösere Airbox stehen zahmeren Nockenwellen und größeren Katalysatoren gegenüber.

Farben und Preis

Rein äußerlich ist davon nichts zu sehen. Am begeisternden Design der Katana ändert sich zum Glück nichts – außer die Farben. 2022 wird sie entweder in Solid Iron Gray oder Metallic Mat Stellar Blue erhältlich sein. Die bisherigen Farbtöne (Silber und Schwarz) entfallen. Für 14.200,-- Euro wird die Suzuki Katana 2022 zu haben sein. Der Preis gegenüber dem Euro-4-Modell (2021) steigt damit um rund 500,-- Euro. ***TK***

Fotos: Hersteller

Zuwachs bei Benelli - Drei neue 800er-Modelle

Adventure Bike, Roadster und Scrambler – die neue 800er-Modellpalette ist gleich zum Start vollzählig. In allen drei Maschinen arbeitet der gleiche Zweizylinder-Viertaktmotor mit 754 Kubik. Der Twin leistet 76 PS bei 8.500 Touren und 67 Nm bei moderaten 6.500 U/min. Den größten Zuspruch dürfte analog dem bisherigen Topseller TRK 502 & 502 X die 226 Kilogramm schwere Reiseenduro erfahren. Vorn federt eine Upside-down-Gabel von Marzocchi (50 mm), hinten bügeln Aluschwinge und Monoshockfeder (einstellbar) die Unebenheiten aus. Die Zuladung beträgt solide 214 kg. 170 mm Federweg (hinten: 171 mm) müssen im Gelände reichen. Der Tank fasst 21 Liter. Die Bremsanlage stammt bei allen 800ern vom Italo-Nachbarn Brembo. Zweimal 320 mm vorn, einmal 260 mm hinten – adäquates Anhalten sollte kein Problem sein für die großen Benelli-Geschwister. Vorn rollt die TRK 800 auf 19 Zoll, hinten auf 17 Zoll. Optisch ist sie sehr nah an ihrer 500er-Schwester. Einem Erfolg sollte so gesehen nichts im Wege stehen. Höchstens die Zeit bis zum Start: Mitte 2022 soll sie auf den Markt kommen. Eine Spur lässiger und vor allem früher (Frühjahr 2022) tritt die neue Leoncino 800 Trail an. Wie der Roadster kommt sie auch als A2-konforme 48-PS-Version mit 50 Nm Drehmoment. Optisch erinnert die 234 kg (fahrbereit) schwere Trail mit ihrem aufgebockten Tank an die Yamaha XSR. Cockpitschild, Oval-Scheinwerfer (LED), nach oben verlegter Doppelauspuff, schwarzer Gitterrohrrahmen, stollenbereifte Speichenräder in 19 (vorn) und 17 Zoll, dazu der kleine Löwe (italienisch: Leoncino) auf dem vorderen Kotflügel. Optisch ist die 800 Trail fraglos ein Hingucker. Die Technik ist identisch mit der TRK. USD-Gabel (43 mm) und Federwege (148 mm vorn, 140 mm hinten) sind dem urbaneren Einsatzzweck angepasst. Die Sitzhöhe beträgt wie bei der TRK 834 mm. Die Preise sind – wie beim zeitgleich startenden Roadster – noch offen. Das Straßenbike hat wie seine Geschwister ein 7-Zoll-TFT-Display an Bord. Vorn und hinten rollt es auf 17 Zoll, die Gabelrohre haben analog TRK 800 einen Durchmesser von 50 mm. Hinten reichen hier 130 mm Federweg, vorn sind es 140 mm. Der Tank fasst 15 Liter, die Sitzhöhe misst 805 mm. Fahrbereit bringt die Leoncino 800 exakt 222 kg auf die Waage. Braun, Grau und Grün stehen als Lackfarben zur Wahl. Die Frontgabel ist bei allen drei gülden eloxiert. ***RB***



Honda NT1100

Entspannter Reisen

Honda bringt wieder einen „echten“ Tourer. Die NT1100 setzt auf nahezu perfekten Wetterschutz, elegante Formen und die Langstreckengene der Africa Twin, DCT inklusive.

Text: Ralf Bielefeldt; Fotos: Zep Gori, Ciro Meggiolaro, Félix Romero

Honda NT1100

Es soll ja Menschen geben, die haben diese ewige Adventure-Attitüde im Motorradmarkt langsam satt. Immer nur kernig auftreten und allzeit fürs Abenteuer bereit, jesses, das will ja gar nicht jeder. Vielen geht es einfach nur ums Reisen. Strecke machen, möglichst komfortabel und bitte ohne ständigen Kampf mit den Naturgewalten. Honda hat für diesen Schlag Motorradmensch jetzt etwas Neues im Programm, das eigentlich etwas fast Vergessenes ist: die NT1100. Eine klassische Tourenmaschine. Der ideelle Nachfolger der bis 2005 gebauten Honda NT 650 V Deauville basiert auf der aktuellen Honda CRF1100L Africa Twin. Damit bestehen an der grundsätzlichen Langstreckentauglichkeit der Touren-Neuheit schon mal keine Zweifel. Rahmen und Tank wurden mit leichten Modifizierungen übernommen. Cockpit (6,5 Zoll TFT), Connectivity, Bedienelemente und Blinker sind identisch, mithin großserienerprobt und Honda-Fahrern vertraut. Neu sind die aufgeräumte, schön technisch wirkende Front mit markanten, taghellen LED-Scheinwerfern und natürlich die Fahrwerksabstimmung samt 17-Zoll-Rädern. Für den Hinterkopf: Der Organspender Africa Twin rollt vorn auf 21 Zoll, hinten auf 18 Zoll.



3-in-1-Honda: Die NT1100 ist Sportler (ohne Koffer), Pendler-Bike (mit Koffern) und Tourer (plus Topcase) in einem

Zahlreiche Bauteile aus der Honda Africa Twin

„Im Motorraduniversum voller Adventure-Bikes klafft eine Lücke“, meint auch Christopher Schmidt, Leiter Marketing und Produktmanagement Honda Deutschland. „Und zwar für jene Fahrer, die sich ausreichend Leistung, müheloses Handling, Langstreckenkomfort und grundsätzlich moderne Technologie wünschen, aber nicht unbedingt den optischen Auftritt oder die Ausmaße typischer ADV-Bikes. Und die sich im Wesentlichen eine unkomplizierte Tourenmaschine mit souveräner Leistungsabgabe vorstellen, die den Alltag effizient bewältigt und auch beladen auf ausgedehnten, lustvollen Touren brilliert.“ Genau so ein Motorrad sei die NT1100.

Von lustvollen Touren kann bei Regen zwar kaum die Rede sein, gleichwohl geht es bei Tourenmaschinen ja immer auch um den Wetterschutz. So gesehen mag Honda das Schietwetter bei





Cockpit à la Africa Twin: oben smartes TFT-Farbdisplay, unten separate Tempo- und Ganganzeige. Edel verarbeitet: Die Feststellbremse der DCT-Version hat ein schwarz eloxiertes Alu-Gehäuse

der Fahrzeugpräsentation in Tarragona ganz gut in den Kram passen: Es schifft ordentlich. Dann mal los. Angenehme 820 mm Sitzhöhe wecken angesichts der nassen, teils glitschigen Straßen natürlich Vertrauen. Bei meiner Größe (knapp 1,80 Meter) erreichen beide Füße vollflächig den Boden.

Das 74 mm dicke Sitzbankpolster gefällt – nicht zu hart, nicht zu weich, angenehm breit. Noch besser sitzt man auf den optionalen Komfortsitzen für Fahrer und Beifahrer. Sie sind breiter am Pöter und insgesamt stärker ausgeformt, der Beifahrer thront hier etwas höher und hat zudem spezielle Komfort-Fußrasten (Touring Pack).

DCT-Anteil von mehr als 50 Prozent erwartet

Startknopf drücken, mit 94 dB(A) grummelt der kernige Zweizylinder selbstbewusst vor sich hin. Das Fahrgeräusch gibt Honda mit 73,6 dB(A) an. Ruhiges Gleiten ist somit garantiert – für Passagiere und Umgebung gleichermaßen. Alle Testbikes haben DCT an Bord. Das Schalten übernimmt somit Hondas intelligenter Schaltautomat. Links am Lenker finden sich wie üblich die beiden Taster fürs manuelle Rauf- und Runterschalten des Doppelkupplungsgetriebes. Der Wechsel der sechs Fahrstufen klappt jetzt noch ein bisschen sanfter dank neuer Software und Algorithmen und passt sehr gut zum groovy Charakter der dynamisch-modernen NT1100.

Bei den Honda-Modellen, die mit DCT angeboten werden, macht das automatisierte Getriebe mehr als die Hälfte der Verkäufe aus. „Das wird bei der NT1100 nicht anders sein“, prophezeit Marketingmanager Schmidt. „Einziges Kriterium, was bei diesem Bike meiner Ansicht nach für das 6-Gang-Getriebe spricht, ist die Preisersparnis von 1000 Euro.“ 13.899,-- Euro kostet die Honda NT1100 inkl. Nebenkosten, 14.899,-- Euro sind es folglich mit DCT. Damit liegt die Gran-Turismo-Maschine rund 800 Euro unter der Africa Twin.

Zweizylinder mit 102 PS und 104 Nm

Auf der Straße schlägt sich die neue NT erwartet souverän. 102 PS bei 7.500 Touren und 104 Nm bei 6.250 Touren leistet der Zweizylinder. Die Höchstgeschwindigkeit gibt Honda mit 200 km/h an, den Verbrauch mit 5,0 l/100 km. Beim „Press Ride“ im spanischen Hinterland landen die meisten Tester bei 5,5 bis 6,0 l/100 km. Je nach Fahrweise reicht der 20-Liter-Tank somit für gut 330 bis 400 km ohne Tankstopp.



Auf Wunsch gibt es ein Topcase mit Rückenlehne. Ebenfalls optional: Komfortsitz, erkennbar an den roten Nähten

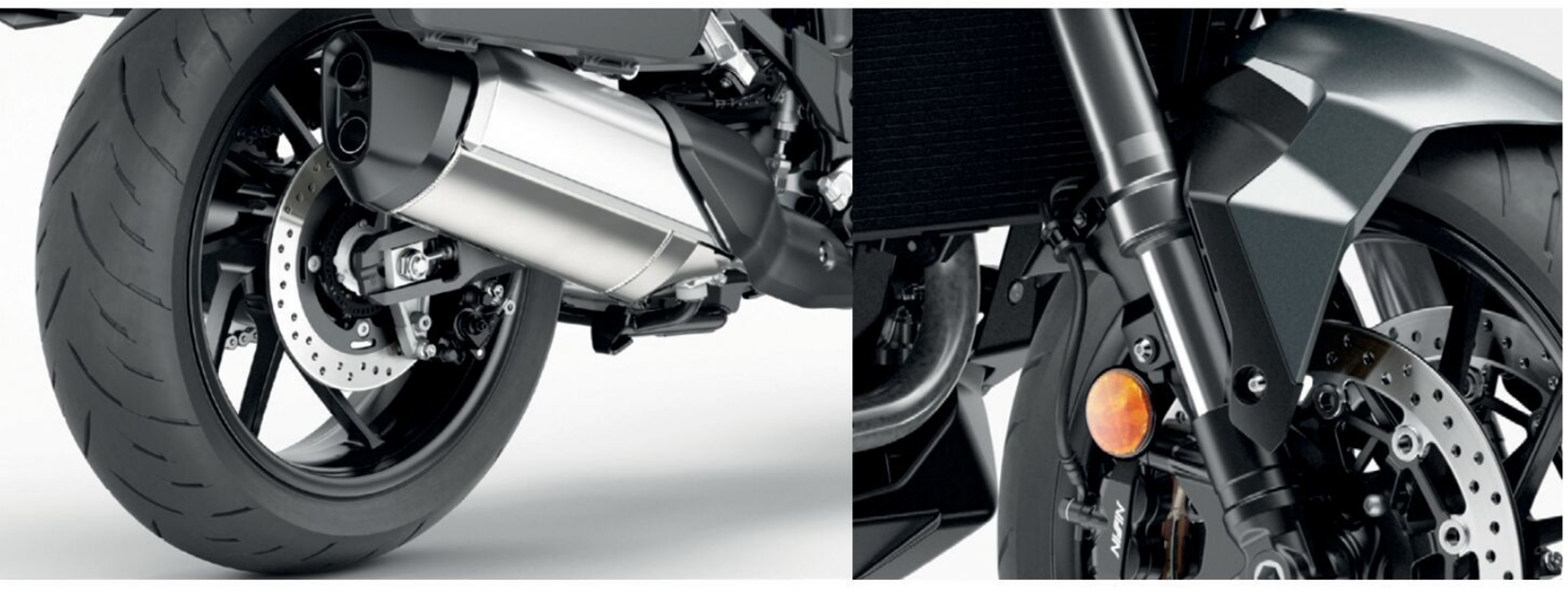


Pro
+ sehr guter Wetterschutz
+ komfortables Fahrwerk
+ DCT-Getriebe (Option)

Contra
– Windschild während der Fahrt nicht einstellbar

Fahrerausstattung:
Helm: X-Lite X-1005 Ultra Carbon Cheyenne
Jacke: Spidi Mission-T
Hose: Spidi Pathfinder plus Spidi Regenhose
Handschuhe: Spidi Rainshield H2Out
Stiefel: Carhartt Detroit

Honda	NT1100 (DCT)
Motor	Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	92 x 81,5 mm
Hubraum	1.084 ccm
Nennleistung	102 PS (75 kW) bei 7.500 U/min
max. Drehmoment	104 Nm bei 6.250 U/min
Verdichtung	10,1:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion nach 1.000 km, danach alle 12.000 km
Kraftübertragung	
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung mit Anti-Hopping-Funktion (Doppelkupplungsgetriebe)
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahlrohrrahmen
Federelemente vorn	45-mm-Upside-down-Gabel, Federvorspannung einstellbar
Federelemente hinten	Pro-Link-Aufhängung
Federweg v/h	150 mm/150 mm
Radstand	1.535 mm
Nachlauf	108 mm
Lenkkopfwinkel	26,5°
Räder	Gussfelgen
Reifen vorn	120/70 R 17
Reifen hinten	180/55 R 17
Bremse vorn	schwimmend gelagerte 310-mm-Doppelscheibenbremse, Vierkolben-Bremssättel, radial montiert
Bremse hinten	256-mm-Scheibenbremse, Einkolben-Bremssattel
Assistenzsysteme	ABS, Wheelie-Kontrolle, Traktionskontrolle, Fahrmodi, Tempomat
Maße/Gewichte	
Länge	2.240 mm
Breite (über Spiegel)	865 mm
Höhe (über Spiegel)	1.360 mm
Sitzhöhe	820 mm
Gewicht fahrfertig	238 kg (248 kg)
Zuladung	194 kg
Tankinhalt	20,4 Liter
Standgeräusch	94 dB(A)
Fahrgeräusch	73,6 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 13.509,-- Euro (ab Werk)**



Massiver, tief sitzender Endtopf. Auf Nummer sicher: Bremsanlage mit Zweikanal-ABS

Fünf Fahrprogramme stellt Honda für die NT1100 bereit. Drei sind konfiguriert (Urban, Tour, Rain), zwei kann der Fahrer selbst komponieren. Dafür hat er jeweils dreistufig Zugriff auf Elemente wie Motorbremse und Motorpower. Das DCT hat wie üblich einen „D"-Betriebsmodus und einen dreistufigen „S"-Modus. Mein Favorit in den Bergen war „Tour" mit S2. Flotte Gasannahme, zügiges automatisches Runterschalten beim Bremsen vor Kurven und Kehren, munteres Hochdrehen – je nach Gasgriffstellung macht das DCT-Getriebe all das ganz allein. Und sehr gut.

Perfekter Wetterschutz, selbst für die Stiefel

Vorbildlich gelöst hat Honda den Wetterschutz. Transparente Deflektoren schirmen die Hände ab. Die Stiefel bleiben sogar bei Dauerregen trocken, die Schienbeine weitgehend auch. Beides ist der filigranen Motorverkleidung zu verdanken. Der Windschild ist fünffach höhen- und winkelverstellbar, bedauerlicherweise nur von Hand und nicht während der Fahrt. Dafür spart die recht simple Scheibenkonstruktion Gewicht. Beherzt nach oben wuchten oder nach unten drücken – zweimal ausprobiert, klappt das recht gut. Die Differenz zwischen höchster und niedrigster Stufe beträgt 164 mm. Tief eingestellt, strömt die Luft um die Schultern des Fahrers; hoch eingestellt, wird sie über den Helm gelenkt.

65 Liter Stauraum plus 50-Liter-Topcase

Die Fahrposition ist tadellos. Der Fahrer ist schön in die Maschine integriert. Er sitzt aufrecht mit guter Übersicht und recht breiten Armen hinterm schwarzen Lenker. Der Oberkörper ist im Vergleich zur Sitzposition auf der Honda Africa Twin (850/870 mm Sitzhöhe) um zehn Grad weiter nach vorn geneigt. Showa-Elemente mit 150 mm Federweg sind für die Dämpfung vorn und hinten zuständig. Die 43-mm-Upside-down-Gabel lässt sich in Federvorspannung und Zugstufen-Dämpfung (20-fach) verstellen. Das hintere Einzelfederbein mit Prolink-Umlenkung kann per Handdrehrad 36-fach hydraulisch vorgespannt werden. Der Radstand beträgt kommode 1.535 mm (Africa Twin: 1.575 mm), das Fahrgewicht 238 Kilogramm, mit DCT 248 kg. Abnehmbare Seitenkoffer sind wie Hauptstän-

der, Gepäckträger, Tempomat und Heizgriff (fünfstufig) serienmäßig. Sie fassen 33 bzw. 32 (rechts) Liter und sind auffallend flach. Optional gibt es noch ein 50-Liter-Topcase und verschiedene Tankrucksäcke. Macht in Summe rund 120 Liter Stauraum bei maximal 194 kg Zuladung. Für Orientierung sorgt die integrierte Smartphone-Navigation. Per Apple CarPlay oder Android Auto kann die Routenführung vollflächig aufs Farbdisplay gespiegelt werden. Ganganzeige und Geschwindigkeit zeigt derweil das redundante, schmale Zusatzdisplay darunter an.

Ruhiges Gleiten garantiert

Tadellos arbeitet die Bremsanlage mit Zweikanal-ABS. Mit der Hinterradbremse kann man schön gefühlvoll in schnelle Kurven hineinbremsen. Die beiden 310-mm-Scheiben vorn werden von Radial-Vierkolben-Bremssätteln beaufschlagt. Unliebsame Überraschungen sollten einem beim Verzögern also erspart bleiben. Gleiches gilt dank Wheelie-Kontrolle fürs Beschleunigen. Auch mit viel Gepäck bleibt das Vorderrad am Boden. Kapriolen dieser Art schätzt die klassische Touren-Klientel bekanntlich nicht. Sie mag es eher dezent. Das dürfte auch die zur Wahl stehenden Farben erklären: Grau, Schwarz, Weiß. Konservativer geht es kaum. Stimmiger auch nicht. Auffallen sollen die anderen.





Schnittig: Voll-LED-Beleuchtung mit automatischem Tagfahrlicht. Auf Wunsch: Nebelscheinwerfer



BMW K 1600-Modelle

2022

Fotos: BMW





BMW K 1600 GT, GTL, B und Grand America gehen mit einem Euro-5-Motor, 10,25-Zoll-Cockpit und verbessertem Kurvenlicht in die Saison 2022. Bereits im Januar 2021 kündigten wir ein Euro-5-Update der BMW K 1600 an und widersprachen damit der Berichterstattung anderer Medien über das baldige Ende der Sechszylindermodelle. Angesichts ihres Potenzials war die Sorge um einen vorzeitigen Abschied unbegründet, denn im Zuge der Überarbeitung wurde der Reihenmotor nicht nur sauberer, sondern auch deutlich stärker. Aus unverändert 1.649 Kubikzentimetern Hubraum schöpft er weiterhin 160 PS, die beim Euro-5-Modell allerdings 1.000 Touren früher anliegen als bei der 2017 präsentierten Euro-4-Version. Das maximale Drehmoment bei nach wie vor 5.250 U/min konnte BMW sogar von 175 Nm auf 180 Nm steigern. Zwischen 3.500 und 7.000 Touren liegen die neue Drehmoment- und Leistungskurve damit konstant über dem Euro-4-Modell.

Weiter gesteigerte Fahrsicherheit versprechen eine neue 6-Achsen-Sensorbox, das Fahrwerk Dynamic ESA „Next Generation“ mit vollautomatischem Beladungsausgleich und die Motorschleppmomentregelung (MSR). Im überarbeiteten Cockpit kommt zukünftig das 10,25 Zoll große Full-HD-Farbdisplay mit integrierter Kartennavigation und Connectivity zum Einsatz, das Anfang des Jahres in der BMW R 1250 RT Premiere feierte. Es ist breit genug, um eine Navigationskarte in der Instrumentenkombination darzustellen und damit auf ein zusätzliches Display zu verzichten. Die Routenführung übernimmt dabei das Smartphone, dessen kostenloses Kartenmaterial fortlaufend auf dem neuesten Stand gehalten wird. Gemeinsam mit dem verbesserten Audiosystem 2.0, das in der BMW K 1600 GTL serienmäßig verbaut und in den Modellen K 1600 GT und K 1600 B als optionale Sonderausstattung ab Werk erhältlich ist, sollten in Sachen Infotainment keine Wünsche offenbleiben.

In der Front aller K-1600-Modelle sitzt ein neuer Voll-LED-Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht. In Abhängigkeit von der Schräglage schwenkt er den Lichtkegel um bis zu 35 Grad – beim Vorgänger war bei 24 Grad Schluss. Auch fahrdynamische Zustände kann das neue Modell ausgleichen. Durch Schwenken der gesamten Scheinwerfereinheit um bis zu zwei Grad werden Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen automatisch ausgeregelt.

Die Preise beginnen bei 25.950,-- Euro für die BMW K 1600 GT. Die K 1600 B ab 26.000,-- Euro ist gerade einmal fünfzig Euro teurer. Für eine K 1600 GTL müssen mindestens 27.950,-- Euro investiert werden und für die K 1600 Grand America wandern mindestens 29.385,-- Euro über den Tresen des Vertragshändlers. Der Marktstart der neuen BMW K 1600 wird weltweit im März 2022 erfolgen. ***TK***



BMW Motorrad ConnectedRide Cradle:
intelligenter Smartphonehalter samt Stromversorgung

Seit sich das Smartphone via BMW Motorrad Connected App mit dem Cockpit verbinden lässt, steht die Frage nach einem stabilen Halter im Raum. Zudem kann die Stromversorgung des Mobilgeräts zum Problem werden, wenn keine Ladebuchse im Cockpit vorhanden ist. Das ConnectedRide Cradle funktioniert die originale Halterung der BMW-Navis zum Smartphonehalter um und zapft zugleich dessen Stromversorgung an. Es passt an alle BMWs mit der Sonderausstattung „Vorbereitung Navigationsgerät (SA 272)“ und damit beispielsweise auch an eine BMW R 1200 GS (K50). Ebenso an Modelle, die mit Multi-Controller und der Möglichkeit einer Nachrüstung der Navigationsvorbereitung über das BMW Motorrad Werkstattsystem ausgerüstet sind (ausgenommen R 1200 RT, R 1250 RT, K 1600). In Deutschland liegt die UVP für den ConnectedRide Cradle bei 220,99 Euro inkl. 19 % MwSt.

Alle Smartphones mit einer Größe von mindestens 130,1 x 65,5 x 6,9 mm und maximal 162,5 x 78,1 x 8,8 mm sollen laut BMW in das ConnectedRide Cradle passen. Voraussetzung ist ein Gerät mit Bluetooth-4.2-Standard oder höher.

Dann lassen sich in der BMW Motorrad Connected App neben der Navigationskarte auch Fahrzeugdaten wie zum Beispiel Schräglagenwinkel, Beschleunigung, Verzögerung und vieles mehr anzeigen. Die Bedienung erfolgt über den Multi-Controller. Bei Fahrzeugen ohne TFT-Instrument ist die Bedienung über das Bedienelement der „Vorbereitung Navigationsgerät SA 272“ möglich. Die Voraussetzung für das Anzeigen der Fahrzeugdaten ist die Sonderausstattung „Bordcomputer Pro (SA 221)“. Achtung: Das ConnectedRide Cradle ist nicht mit dem 4-Button Mount Cradle des Navigators verwendbar!



Geladen wird das Smartphone entweder kabelgebunden über einen USB-C-Anschluss mit maximal 1,5 A bei 5 V oder nach Qi-Standard induktiv mit maximal 7,5 W. ***TK***





Text: Alexander Klose; Fotos: Yamaha

Yamaha MT-10 2022 – mehr als nur ein Facelifting



Das Herz der MT-10 ist der von der R1 abgeleitete CP4 Crossplane-Motor. Er bietet ab 2022 etwas mehr Leistung und Drehmoment. Die überarbeitete Version soll mit leichten Aluminium-Schmiedekolben, versetzten Pleueln und direkt beschichteten Zylindern höchstmögliche Effizienz erzielen. Anstelle der in der R1 verwendeten Titanpleuel wurden bei der MT-10 Komponenten aus Stahl verwendet und die Schwungmasse der Kurbelwelle erhöht. Dies soll für mehr Power im mittleren Drehzahlbereich sorgen. Eine neue Abstimmung der Einspritzanlage soll dafür sorgen, dass der lineare Drehmomentanstieg zwischen 4.000 und 8.000 U/min stärker ausfällt als beim Vorgänger. Auch der Ansaugtrakt und die Auspuffanlage wurden für dieses Ziel weiterentwickelt. Der Kraftstoffverbrauch soll sich dazu um etwas mehr als einen Liter pro 100 Kilometer verringern. Mit einem Sprit-Verbrauch von nun 6,8 Litern pro 100 Kilometer (Herstellerangabe) ist die MT-10 weiterhin kein Sparwunder. Ein deutlicher Fortschritt gegenüber den 8 Litern pro 100 Kilometer beim Vorgängermodell ist es dennoch.

Sonorer Sound und Tiroltauglichkeit

Das Crossplane-Konzept des CP4-Motors der MT-10 soll mit einer asymmetrischen Zündfolge dafür sorgen, dass ein unverkennbarer MT-Sound entsteht. Die Auspuffanlage, deren Krümmer und Schalldämpfer aus Titan bestehen, wurde neu entwickelt. Das Standgeräusch reduziert sich von 95 dB(A) auf nun 94 dB(A) und garantiert die oft hinterfragte Tiroltauglichkeit auch für das 2022er-Modell.

Kompakt und minimalistisch

Eine neu gestaltete Front mit neuen Doppel-LED-Scheinwerfern soll einen starken gleichmäßigen Lichtstrahl mit weicherem Licht an den Rändern projizieren. Die LED-Positionsleuchten über den Scheinwerfern und die neue Nase sorgen für ein neues Aussehen. Vergrößerte Lufteinlässe an beiden Seiten des Kraftstofftanks steigern die Ansaugeffizienz und haben einen maßgeblichen Anteil am Leistungszuwachs des 2022er-Motors. Das Tankvolumen bleibt bei 17 Litern.

Verbesserte Ergonomie

Für mehr Komfort und mehr Freiheit bei der Wahl des Fahrstils wurde beim Modell 2022 das „Magische Dreieck" von Lenker, Fußrasten und Sitzbank überarbeitet. Die Tankabdeckung ist jetzt glatter und ermöglicht dem Fahrer einen besseren Knieschluss. Das soll besonders beim Bremsen oder Beschleunigen von Vorteil sein. Auch das Sitzbankdesign und ihre Festigkeit wurde in Richtung mehr Sitzkomfort überarbeitet.





Neu: radialer Hauptbremszylinder von Brembo vorne

Die Vorderradbremse der MT-10 ist mit zwei schwimmend gelagerten, 320 mm großen Bremsscheiben und radial verschraubten 4-Kolben-Bremszangen ausgestattet und identisch mit der Bremse der R1. Neu an der 2022er-Version ist der radiale Brembo Hauptbremszylinder für die Vorderradbremse, der noch mehr Gefühl und Kontrolle und damit die ultimative Brems-Performance liefern soll.

Keine Angst vor Blitzern mit dem Yamaha Variable Speed Limiter

Ein neues Merkmal der 2022er MT-10 ist der Yamaha Variable Speed Limiter (YVSL), mit dem bei Bedarf die Höchstgeschwindigkeit limitiert werden kann. Das Quick Shift System (QSS) mit Blipper-Funktion ist bei der 2022er MT-10 serienmäßig an Bord. Ein von der R1 abgeleitetes, 4,2 Zoll großes TFT-Display soll alle notwendigen Informationen liefern. Über einen Menüschalter rechts am Lenker kann der Fahrer auswählen, welche Informationen angezeigt werden. Mit dem „Mode/Select"-Schalter links am Lenker steuert man die elektronischen Fahrhilfen.
Der neue Ride-by-Wire-Gasgriff arbeitet mit der elektronischen Drosselklappensteuerung zusammen, um stets die optimale Ansaugluftmenge zu liefern und somit für einen gleichmäßigen Drehmomentverlauf über den gesamten Drehzahlbereich zu sorgen. Zusätzlich kann der Fahrer die Charakteristik des Ansprechverhaltens in vier Stufen regeln.

Alles Einstellungssache

Die neue MT-10 ist mit einer 6-Achsen-IMU ausgestattet. Unter anderem das neue, schräglagensensitive Traktionskontrollsystem bestimmt anhand ihrer Daten, wie stark eingegriffen wird und das neueste Slide Control System (SCS) der MT-10 sorgt für mehr Kontrolle und Sicherheit in Kurven. Droht das Vorderrad abzuheben, drosselt die Steuereinheit des Lift Control Systems die Leistungsabgabe an das Hinterrad. Weiterhin sorgen Fahrassistenzsysteme mit den Namen Engine Brake Management und Brake Control für die Wunschkonfiguration der Motorbremse und des Bremsdrucks. Für alle Assistenzsysteme gibt es voreingestellte Interventionsstufen oder die Möglichkeit, das System zu deaktivieren. Zu viel des Guten? Dann sorgt ein weiteres System namens Yamaha Ride Control für Erleichterung. Vier voreingestellte Modi mit den Namen A, B, C und D übernehmen auf Wunsch sämtliche Einstellungen. Auch sie können individuell angepasst werden.

Farben, Verfügbarkeit und Preis der MT-10

Yamaha bietet die neue MT-10 in den Farben Cyan Storm, Icon Blue und Tech Black an. Die Auslieferung beginnt ab Februar 2022. Der Preis ist noch geheim.

Yamaha	MT-10
Motor	Vierzylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Hubraum	998 ccm
Nennleistung	166 PS (122 kW) bei 11.500 U/min
max. Drehmoment	112 Nm bei 9.000 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	835 mm
Gewicht	212 kg
Tankinhalt	17 Liter



DAINESE

Expedition Masters

Jede Menge Fahrspaß auf einsamen Traumstraßen. Dazu täglich kurze On- und Offroad-Camps, um (noch) besser fahren zu lernen. Darum geht es bei den exklusiven „Dainese Expedition Masters“. Ziel 2021 war Sardinien, der Sandkasten im Mittelmeer. Auf dem Programm standen 1.200 Kilometer in fünf Tagen, gut ein Viertel davon offroad. Wir waren dabei.



Text: Ralf Bielefeldt; Fotos: Marco Marini, Ralf Bielefeldt



Der Blick auf die Wetter-App macht glücklich: 23 bis 26 Grad, meist sonnig, die ganze Woche lang. Und das im Oktober. Die Aussichten für Hamburg verheißen im gleichen Zeitraum acht bis elf Grad und meist Regen. Also Hacken in die Hand und rein in den Flieger nach Olbia, Start und Ziel des Dainese Expedition Master 2021. Aufwendiges Packen entfällt bei dieser Art von „Expedition“: Alles, was die Teilnehmer auf der anstehenden 1.200-Kilometer-Tour an Equipment benötigen (und jede Menge mehr), erwartet sie in ihrem Hotelzimmer auf Sardinien, säuberlich verpackt in einem funkelnagelneuen, schwarz-roten, riesigen Dainese-Rollkoffer von Ogli, dem Rolls-Royce der Motorradtaschen-Hersteller.

Außergewöhnliche Reisen und Fahrtrainings

Luca – hier duzen sich alle – ist langjähriger Instruktor und erfahrener Testfahrer. Der 39-Jährige hat den vielleicht besten Job der Welt: Mindestens 200 Tage im Jahr globetrottet er für den italienischen Ausrüster auf zwei Rädern um die Welt und organisiert Reisen sowie Fahrevents. Vor unserem Sardinien-Trip war er auf der „Riding Ranch“ von Dainese-Aushängeschild Valentino Rossi. Renntrainings mit „Vale“ höchstpersönlich sind Teil der Dainese Experience. Der Kontakt zu den MotoGP-Fahrern ist ohnehin eng: Nach uns wird Ducati-Corse-Pilot Jack Miller auf eine der Multistrada V4 S steigen, mit denen wir Sardinien erobern. Sein Name steht bereits auf dem Windschild von Lucas roter Maschine. „J. Miller“ statt „L. Bono“ – Lucas breites Grinsen spricht Bände.

Welcome-Drink auf der Hotelterrasse

19 Uhr, allgemeines Kennenlernen bei Crackern, Oliven und Prosecco. Namen werden zu Gesichtern. Morgens am Abreisetag lud Vittoria, Lucas bildhübsche Assistentin, zur WhatsApp-Gruppe „Expedition Master 2021“. Seitdem klingelt es im Smartphone in einer Tour. Die Vorfreude – und vielleicht auch eine gewisse Nervosität – ist allen Beteiligten anzumerken. Schaffe ich das, rein fahrerisch? Die Frage muss erlaubt sein. Die Tagesetappen sind bis zu 290 Kilometer lang, täglich liegen 45 bis 90 km offroad an, die Anforderungen sind durchaus hoch. Und steigern sich von Tag zu Tag, wie sich zeigen wird. Wir sind ein ganz schön großer Haufen; wie es sich für eine Expedition gehört. Acht Teilnehmer, zwei „embedded journalists“, drei Instruktoren, dazu Marco und Sozius Riccardo, das Foto- und Video-Team, sowie Alessandro, Spitzname „Dottore“, der begleitende Notarzt. Macht 15 (!) Motorräder. Plus Begleit-Pick-up für Gepäck & Co. Den schwarzen Allrad-Toyota fahren Valentin, Hardcore-Surfer und Inselkenner, und Vittoria.

Kurven, Küsten, Canyons

Video-Einstimmung im Souterrain des Hotels. Kurven, Küsten, Canyons. Sardinien gilt unter Motorradfahrern völlig zu recht als Traumdestination. Der Straßenbelag ist über weite Strecken grandios, die Offroad-Passagen sind fantastisch. Luca erklärt die Tagesetappen und Abläufe. Vorneweg fährt immer einer der drei „Leadrider“: Signore Bono, der Sarde Alessandro, der hier so ziemlich jede Kurve kennt, oder

DAINESE EXPEDITION MASTERS



Carbonhelm AX9 von AGV, Endurostiefel „Drifter“ von TCX, Gore-Tex-Kombi „D-Explorer 2“ von Dainese, zwei Paar Handschuhe, zwei Sets Multifunktionsunterwäsche, sechs T-Shirts, Kapuzenpulli, Rückenprotektor, Endurobrille, Regenzeug – Ausrüstung für 3.000,-- Euro will ausgepackt und entdeckt werden; die Größen wurden im Vorfeld per E-Mail abgeklärt. Weihnachten ist nichts dagegen – auch wenn das Equipment natürlich mit eingepreist ist in der Expeditions-Pauschale von 5.899,-- Euro. Genau wie sechs Übernachtungen (4-Sterne-Hotels), leckere Verpflegung (meist täglich zweimal drei Gänge), Sprit, die Flüge, der Flughafentransfer vor Ort und die Nutzung des Bikes, in unserem Fall ein Dutzend dunkelgraue Ducati Multistrada V4 S mit 170 PS und 125 Nm.

„Wir wollen den Teilnehmern ein Rundum-sorglos-Paket bieten“, erklärt Luca Bono, Daineses charismatischer Head of Experience. „Die Fahrerinnen und Fahrer müssen sich nur auf den Weg machen, um den Rest kümmern wir uns.“ Dazu zählt auch, allen Teilnehmern vorab eine wasserdichte, gebrandete Reisetasche zu schicken. Bei der An- und Abreise dient sie als Handgepäck, vor Ort als „Weekender“ für Zahnbürste, Unentbehrliches und die Abendklamotten. Tagsüber reist sie werbewirksam auf der Ladefläche des Begleit-Pick-ups mit. Alle Infos zu den Dainese Expedition Masters und zu Dainese Experience findet ihr unter: **www.mundr.de/irb**

Andrea Rossi, vermeintlich der „Mechaniker“ von Ducati. De facto ist Andrea mehrfacher italienischer Rallye-Meister und seit Jahren der Offroad-Cheffahrer von Ducati. Die perfekte Abstimmung der neuen Multistrada V4 ist ihm zu verdanken. Zweimal in Folge gewann er auf einer Multistrada die Transanatolia Rally – gegen wesentlich leichtere, klassische Crossmotorräder. Aufmerksame Zeitgenossen kennen Andreas markantes Antlitz aus zahlreichen Ducati-Werbungen. Ein moderner Held, wenn ihr mich fragt. Und extrem sympathisch. Wie alle hier.

Teilnehmer aus ganz Europa

Nach dem Team kommen die Teilnehmer an die Reihe: Alex und Claude aus Luxemburg, Tom aus Österreich, Roman aus Sibirien beziehungsweise Tschechien (dort lebt er jetzt), Roland aus den Niederlanden, Walter und Andreas aus Deutschland, Santino aus Italien, dazu Collin aus Frankreich, Chefredakteur des Reisemagazins „RoadTrip“. Alles gestandene Biker. Vier von ihnen fahren selbst eine Multistrada V4 S.



Da fahren wir lang: Luca Bono, Dainese Head of Experience, erklärt am ersten Abend, was uns erwartet

Tag **1**

San Teodoro – Berchida – Oschiri – Porto Torres – Alghero
230 km Straße, 60 km offroad



Aber damit ins Gelände? Über Schotter, Stein und Staub? „Bist du irre? Das Bike kostet über 20.000 Euro“, scherzt Claude. Dann doch lieber eine Woche Quality-Lifetime on top, samt neuem Equipment und der Aussicht auf unvergessliche Tage und Touren im Kreise Gleichgesinnter. Und das sind hier wirklich alle.

08:30 Uhr, Sammeln bei den Bikes. Fein säuberlich arrangiert, steht unsere Multistrada-Armada vorm Hotelportal. Vor uns liegen 290 Kilometer, die längste Etappe der diesjährigen Dainese Expedition. Endpunkt heute Abend wird das Hotel Carlos V. in Alghero an der Westküste sein. „Dort werden wir einen der schönsten Sonnenuntergänge der Insel sehen – wenn wir rechtzeitig da sind“, sagt Luca. Dann mal los. Wer zu spät ankommt, den bestraft die Finsternis.

Jeder von uns hat sein festes Bike. Mit Namensaufkleber. Auch auf dem Helm. Anders gäbe es bei jedem Stopp Chaos: 15 identische mattschwarze AGV-Endurohelme und zwölf identische graue Ducati-Bikes (die Instruktoren fahren zur besseren Unterscheidung rote Multistrada V4 S) – wie willst du die auseinanderhalten? Eben, nur per klarer Zuordnung.

Anschauungsunterricht an der Küste: Ducati Rallye-Ass Andrea Rossi beim Coachen



Einweisung in Bordmenü, Fahrmodi und Abstandsradar

Kurzer Technik-Workshop vor dem Start. Andrea weist uns in die Feinheiten der Multistrada ein. Bordmenü, Bedienelemente, Abstandsradar. Am wichtigsten fürs Erste: die Fahrmodi. Touring auf der Straße, Enduro im Gelände. Alternativ gibt es noch Sport und Urban, Letzterer reduziert die Leistung. So weit alles bekannt. Die Teilnehmer sind im Thema. Wer nicht selbst Multistrada fährt, hat meist eine große GS in der Garage. Roland, als Einziger mit einer grau-schwarzen Kombination unterwegs („Beige gab es grad nicht in meiner Größe – zu lange Beine“), hält mit einer KTM 1290 Super Duke RR dagegen.

09:15 Uhr, Abfahrt. Auf ins Abenteuerland Sardinien, die „Sandkiste“ im Mittelmeer. Fast 2.000 Kilometer Küstenlänge spricht Wikipedia der Insel im Tyrrhenischen Meer zu. Einen guten Teil davon werden wir die nächsten Tage zu sehen bekommen. Grob betrachtet geht es vom Nordosten rüber an die Westküste, dort küstennah runter fast bis an die Südspitze und dann im Osten wieder rauf nach Olbia, weitgehend durchs Landesinnere. Rund 1.200 Fahrkilometer insgesamt, gut 300 km davon offroad. Auf Schotterpisten, einsamen Gebirgspfaden und letztlich ganz schön anspruchsvollen Geröllpassagen. Aber der Reihe nach.

Reifen und Motorrad harmonieren perfekt

Wir verlassen das malerisch in einer Bucht gelegene Hotel Gran Baia in San Teodoro – Start und Ziel der Dainese Expedition – und fahren auf der SS 125 in Richtung Olbia. „Nehmt euch Zeit, baut ein Gefühl fürs Motorrad auf“, hatte Luca uns beim Aufsetzen der Helme noch zugerufen. 170 PS sind amtlich für ein Adventure Bike. Mehr hat in dieser Liga kein direkter Wettbewerber zu bieten. Fahrdynamisch ist die



PIRELLI SCORPION RALLY STR

Pirelli-Reifen und italienische Motorräder – das gehört zusammen wie Pizza und Pasta. Eine perfekte Kombination ist der Scorpion Rally STR auf der Multistrada V4 S. Laut Pirelli soll dieser Reifen vor allem Fahrer ansprechen, die „auf der Suche nach den besten Eigenschaften in Sachen On- und Offroad-Performance sind“. Optisch ist der Scorpion Rally STR ein Stollen- bzw. Straßen-Enduroreifen. Das innovative On-/Off-Profildesign und die Gummimischung mit hohem Silica-Anteil bescheren ihm ausgezeichneten Grip auf Asphalt. Damit zahlt er voll auf die Stärken des schnellen Ducati-Allrounders ein. Erhältliche Größen: 17 bis 21 Zoll vorn; 15, 17 und 18 Zoll hinten. Mehr dazu: pirelli.com

Multistrada V4 S bekanntlich eine Klasse für sich. Sie hängt perfekt am Gas. Auf Kommando beschleunigt sie wie ein Superbike. Genauso gut kann sie aber auch stoisch und erstaunlich leichtfüßig durchs Gelände mäandern. Perfekter Reifen für beide Disziplinen – davon können wir uns in den nächsten Tage ausgiebig überzeugen: der Pirelli Scorpion Rally STR. Super-Grip auf Asphalt, tolle Traktion auf losem Untergrund.

Nach rund 35 km biegen wir das erste Mal von der Straße ab. Touring-Mode raus, Enduro-Mode rein. Das dauert keine drei Sekunden und funktioniert auch beim Fahren. Vorbei an Korkeichen und Weinbergen geht es in Richtung Berchidda. Gestern bei der Ankunft hingen tiefschwarze Wolken am Horizont. Ein paar davon scheinen hier runtergegangen zu sein, denn anfangs staubt es nur moderat. Das wird sich noch ändern. „Keep the distance“, bläuen uns Luca und Andrea immer wieder ein. „Immer Abstand halten – dann seht ihr besser und habt mehr Zeit zu reagieren.“ Blickführung ist bekanntlich das A und O – im Gelände und auf der Straße.

Auf Sardinien fällt es allerdings nicht immer leicht, den Blick nur aufs Fahrgeschehen zu fokussieren. Die Insel ist traumschön. Hier im Nordosten dominiert der Monte Limbara das Panorama. Die Hänge des Gebirgsmassivs sind üppig bewaldet. Bis weit nach oben buhlen Kastanien, Kiefern, Pinien, Stieleichen und Tannen um die besten Plätze am Hang.

Das kahle Granitgipfel-Duo des Massivs, der Punta Balistreri (1.363 m) und der Punta sa Berritta (1.359 m), ist allgegenwärtig und schon von Weitem zu sehen.

Aufmarsch der Spezialeinheit

Espresso-Pause. Die Einheimischen schauen uns an, als fiele eine Special-Forces-Einheit ein. 15 Ducati, teils mit Akrapovic-Anlage, darauf 15 Gestalten mit gleichem Helm, gleicher „Uniform“ und schweren Stiefeln – das macht Eindruck. Wobei die Sarden große Motorradfreunde sind. Allerorten geht der Daumen hoch, wenn wir unüberhörbar, aber gesittet durch die Ortschaften cruisen. Männer nicken anerkennend, Kids sind begeistert. Das stärkt das Selbstvertrauen. Jeder in der Gruppe hat das gute Gefühl, dass wir gerade Außergewöhnliches erleben. Und das ist in der Tat so.

Sonnenuntergang im Sattel

„Die Betreuung vor und während der Tour, die Organisation vor Ort, das professionelle Fahrer-Coaching, die Auswahl der Restaurants und Hotels, das hochklassige Motorrad, das gesamte Miteinander – hier stimmt einfach alles“, sagt Alex, Energie-Manager in Luxemburg. Der gestandene Abenteurer (Heli-Skiing und mehr Halsbrecherisches dieser Art) fährt erst seit drei Jahren Motorrad, das aber mit vollem Einsatz und wachsender Begeisterung. Madagaskar hat er bereits auf zwei Rädern erkundet – und natürlich so ziemlich jede Etappe rund um Luxemburg. „Aber das hier ist schon sehr außergewöhnlich. Als ich davon gelesen habe, war ich sofort fasziniert.“ Darum, im Namen aller, bereits an dieser Stelle schon mal: Congratulazioni e grazie mille, ragazzi e ragazza! Auch wenn es für den Sonnenuntergang dann doch nur im Sattel der Multistrada gereicht hat. Egal. Das Offroad-Coaching von Andrea und Luca vorm tosenden Meer war eh viel wichtiger, wie sich morgen zeigen wird.



Seeluft tanken: kurze Pause am Strand von Sorso

Finale am ersten Fahrtag: Offroad-Camp an der Küste von Sassari

Alghero – Bosa – Oristano – Arbus
175 km Straße, 45 km offroad

Tag 2



Immer wieder spektakulär: Industrieruinen im Hinterland von Sardinien



08:30 Uhr, Sammeln auf dem Parkplatz vorm Hotel, Abfahrt gegen 9:00 Uhr. Nach ein paar Kilometern der erste Stopp: Footage-Aufnahmen, so viel Zeit muss sein auf so einer Tour wie dieser, schließlich bekommt jeder Teilnehmer ein großes Fotopaket, Auftritt im nächsten Dainese-Expedition-Video inklusive. „Mittelfristig wollen wir die Expedition Masters auf jedem Kontinent anbieten“, verrät Luca. Ohne Covid-19 wären wir jetzt eventuell auf Island. „Die Logistikkosten sind während der Pandemie allerdings derart explodiert, dass wir uns wieder für Sardinien entschieden haben.“ Wie bereits 2020.

Locations und Bikes wechseln

Im Vorjahr hat Yamaha den Fuhrpark für die Expedition Masters gestellt. „Die Tour war kürzer, wir waren nur drei Tage unterwegs, dafür war die Ténéré 700 ideal“, erklärt Luca das Konzept. „Dieses Mal machen wir deutlich mehr Strecke, darum ist die Multistrada V4 S meines Erachtens eines der bestmöglichen Bikes dafür.“ 2019 war Island Veranstaltungsort der Dainese Expedition Masters. Gefahren wurde auf BMW R 1250 GS. Wer im kommenden Jahr als Hersteller mit von der Partie ist, wird sich zeigen. Wie die Destination. „Ich denke, Ende des Jahres wissen wir, wo es hingehen wird“, orakelt Luca. Er hätte da schon „ein paar Ideen“. Die Idee und damit die Route für den heutigen Tag: immer am Meer entlang! Wir fahren auf der SP 105 die Küste runter, wechseln in Bosa auf die SP 49 nach Cuglieri. Auf der SS 392 geht es weiter nach S’Archittu, Kaffeepause am Meer. Zwei Fischer mit langen Bärten und löchrigen Wollmützen mustern uns irritiert. Anfang Oktober verirren sich nicht mehr viele Besucher in diese Gegend, erst recht keine, die aussehen wie ein Expeditions-Corps. Aber hey, nichts anderes sind wir, streng genommen.

Korkwälder, Gebirgspässe, tierische Exkremente

Wir fahren teils auf Straßen, die außer ein paar Wildschwein-Rotten und streunenden Kühen lange Zeit keine Seele passiert haben dürfte. Wir sehen Ecken von Sardinien, die den allermeisten Touristen und selbst Motorradreisenden verborgen bleiben dürften. Verlassene Minen und Fabriken, einsame Buchten, verwunschene Korkwälder. Wir passieren Gebirgspässe, die fest in die Obhut der Natur übergegangen sind: Ziegen- und Kuhscheiße pflastern den rissigen Belag. Mancherorts sehen sie aus wie versteinert. Ein Parcours de Merde, den du nur im Slalom bezwingst.

Paradebeispiel: Wo du hinschaust, fährst du hin. Wer im tiefen Sand dann noch voll in die Vorderradbremse langt, der liegt

Aber nun, man wächst bekanntlich mit seinen Aufgaben. Auch den fahrerischen. Nach rund 125 Tageskilometern gibt es die nächste Lerneinheit: Offroad-Camp im tiefen Sand. Spätestens jetzt wissen wir, warum uns Andrea und Luca gestern am späten Nachmittag für Blickführung und Balance sensibilisiert haben. „Sucht euch immer eure Linie. Schaut, wo fester Untergrund ist. Nicht vom Gas gehen und bremsen, wenn es wackelig wird, immer weiterfahren, den Blick nach vorn. Nicht aufs Hindernis starren, sondern die Linie suchen, die euch daran vorbeiführt. Und vor allem: Nicht voll in die Vorderradbremse greifen im Kriechtempo auf losem Untergrund – dann stürzt ihr garantiert." Ganz wichtig: „Die Front muss leicht sein beim Offroad-Fahren! Also Gewicht auf die Fußrasten oder nach hinten verlagern, außer es geht steil bergauf." Aber was ist zu tun, wenn sich das Hinterrad eingräbt im feinen Sand? So richtig tief bis zur Nabe? Frage in die Runde, keine Antwort, Schulterzucken. Auflösung: zur Seite freirutckeln, Sand in die entstandene Kuhle bugsieren, festtreten, Bike aufrichten, aufsteigen, weiter geht's. Überhaupt: das Aufrichten des Bikes. Später am Abend üben wir, wie es am besten klappt. Viele in der Gruppe haben gelernt: Rücken zum Bike, in die Hocke gehen, Lenker und Gepäckbrücke oder Rahmen am Heck packen – und dann hochstemmen.



Lauscher aufsperren: Erst kommt die Theorie, dann der Fahrspaß

50 ways to lift your bike up

„Kann man versuchen", nickt Andrea, erst recht bei Boxermotoren, die latent auf dem Zylinder liegen. Besser aber, vor allem bei unserer Ducati Multistrada: Lenker auf der liegenden Seite nach vorn einschlagen, Killschalter auf „off", falls möglich ersten Gang einlegen, mit Blick zum Bike in die Hocke gehen, Lenker und Heck packen – und dann aus den Beinen hochstemmen. „Denkt an euren Rücken", mahnt Luca. Immer schön die Oberschenkel beanspruchen, nicht die Bandscheiben. Jeder probiert es mal aus, wahlweise allein oder zu zweit. Und siehe da: gar nicht so schwer wie gedacht, trotz der 218 Kilogramm Trockengewicht der Multistrada V4 S.
Bei der Sanddurchquerung kurz vorm Mittagessen sind immer helfende Hände im Spiel. Luca, Andrea und Alessandro spielen die Stützräder. Nacheinander fahren wir durchs Spalier der Instruktoren. Gleich der Erste kippt um, der Zweite schafft es, der Dritte auch, der Vierte liegt wieder. Die Fehler sind immer dieselben, konstatieren die Riding-Eleven, die den Seitenstän-

Schaulaufen am Fluss: Immer wieder kreuzen Flüsse und Furten die Offroad-Trails

der bereits auf der anderen Seite der Sandkiste ausgeklappt haben. Wissendes Nicken. Falsche Blickführung, Bremse statt Gas, rumms, schon klar. Und dann? Helm richten, zurück in den Sattel, weitermachen. Wie sagte einst Olli Kahn? „Eier, wir brauchen Eier." Und wir was zu essen.

Lecker Pulpo in vielen Variationen

Pulpo. Schon mal probiert auf Sardinien? Hammer lecker. Gestern Abend im Hotel gab es die erste Variation, fein mariniert, jetzt zum Mittag in der urigen „Antica Peschiera Capo Malfatano" folgt die nächste, raffiniert lauwarm mit Kräutern in Öl, dazu Bruschetta mit Mini-Pulpos und Pasta mit einer Art Pulpo-Bolognese. Weißwein dazu wäre fein. Aber, ähem: „Sorry, guys, erst heute Abend im Hotel", verkündet Luca. Eh klar. Alkohol trinken und Motorrad fahren geht gar nicht. Das gilt auch auf Sardinien.



Keine Bange, es ist nur eine kleine Furt, also einfach durch da

Nach dem Espresso nehmen wir einen „Dirt Track": Offroad an der Küste entlang, rechts brandet der Golf von Oristano. Staub liegt in der Luft. Jede Menge Staub. Das liegt zum einen in der Natur der Sache – Sandpisten stauben halt, wenn es seit Wochen trocken ist, zum anderen am „Schattenmann". So lautet der interne Spitzname des Teilnehmers, der Leadrider Luca folgt wie ein Schatten. Egal in welcher Reihenfolge wir wo vom Hof rollen: Der Schattenmann hängt sich an ihn ran. Wenn es sein muss, überholt er dafür den gesamten Tross – eigentlich ein No-Go – und setzt sich direkt hinter Luca. Im Gelände folgt er ihm bevorzugt mit durchdrehendem Hinterrad.

Bäche, Flüsschen, Furten

Macht ja auch Spaß, so ein tanzendes Hinterrad, fraglos. Blöd nur, dass hinter dem Schattenmann – seinetwegen – ein gutes Dutzend Mitfahrer deutlich mehr Staub schlucken müssen. Ohne Not. Was auf Dauer ganz schön nervt. Erste Gedanken an Klassenkeile zeichnen sich in vielsagenden Blicken ab. Aber nein. Abstand halten, das hatten wir ja bereits verinnerlicht. Gilt übrigens auch für das Durchqueren von Bächen und Flüsschen, lernen wir am Nachmittag. „Schön langsam fahren", schärft uns Luca ein, „Blick immer aufs gegenüberliegende Ufer". Wir kommen alle trockenen Fußes durch. Nur einer lässt es auch bei diesem Offroad-Camp wieder mächtig spritzen. Aber lassen wir das.



Gruppenbild am Strand von Piscinas. Von links: Claude, Alex, Roland, Andreas, Luca (Dainese Head of Experience), Roman, Collin, Walter, Santino, „Dottore" Alessandro, Autor Ralf

Spätnachmittags stehen wir staunend in Piscinas vor dem tosenden Meer. Weiß branden die Wellen auf den hellen Sand. Gruppenfoto am endlosen Strand, die Sonne nippt bereits am Meer. Beseelt verlassen wir die vielleicht schönste Sackgasse der Welt. Auf dem Rückweg fährt der Schattenmann hinten. 08:30 Uhr, Sammeln im Hof bei den Maschinen. Wir haben im „Agriturismo Rocce Bianche" genächtigt. Ein urgemütliches Selbstversorger-Hotel. Der Portier spricht gefühlt alle Sprachen der Welt und vermutlich auch ein paar Brocken Extraterrestrisches. Nach der Ankunft gestern gab es das erste „Stiefelbier". Ab sofort wird es fest in den Tagesplan eingebaut: ankommen, anstoßen, abhängen – so soll das sein abends auf kräftezehrenden Expeditionen. Dann futtern – und ab ins Bett. Wir sind eh alle platt nach den Tagesetappen. Daran wird sich auch am dritten Fahrtag nichts ändern.

Umstellung auf den „Italian Style"

120 km Straße, 45 km offroad. Klingt harmlos. Strengt aber auch an, bei allem Fahrspaß. Die Sonne brennt erstaunlich konstant vom Himmel, tagsüber wird es locker die versprochenen 23 bis 25 Grad warm. Ideales Fahrwetter, so gesehen. Aber kräftezehrend. Schnelle Asphaltpassagen und zunehmend flotte Schotterfahrten wechseln sich ab. Zwischendurch

Tag 3

Arbus – Iglesias – Narcao – S. Margherita di Pula
120 km Straße, 45 km offroad



DUCATI MULTISTRADA V4 S

Technische Daten

Vierzylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder; 1.158 ccm; 170 PS (125 kW) bei 10.500 U/min; 125 Nm bei 8.750 U/min; Sitzhöhe: 840 mm/860 mm; 243 kg fahrfertig; Zuladung: 226 kg; Stand-/Fahrgeräusch: 92 dB(A)/ 77 dB(A); ab 20.990,-- Euro (ab Werk)

gibt es immer wieder „Coaching on the fly“, heute sogar mit Videoanalyse. Luca will uns seit dem ersten Fahrtag zum „Italian Style“ bekehren: Oberkörper in die Kurve lehnen, nicht das Bike. „Glaubt mir, das macht euch schneller. Und es ist sicherer, weil der Reifen mehr Aufstandsfläche hat.“
Aha. Anfangs skeptische Blicke in der Runde. Fast ausnahmslos „drücken“ wir das Bike in die Kurve, „typischer Hypermotard-Style“, urteilen Luca und Andrea. „Macht es anders, versucht es einfach mal.“ Heute soll sich zeigen, wie viel uns davon in den vergangenen zwei Tagen bereits in Fleisch und Blut übergegangen ist. Nacheinander fahren die einen mit Luca, die anderen mit Andrea eine besonders reizvolle Kurvenstrecke. Meine Linie versaue ich komplett. Merke ich gleich. Viel zu schnell, viel zu harte Manöver, viel zu nah an der Mittellinie – erstaunlich, wie nervös es einen (mich) machen kann, beim Fahren gefilmt zu werden zwecks späterer Analyse.

Ernüchternde Videoanalyse

Das Ergebnis abends im Hotel ist entsprechend ernüchternd: Fast jede Ideallinie gerissen, immer mal wieder in alter Manier das Bike gedrückt. Ich bin bedient. Schwacher Trost: So ergeht es einigen. Einer überholt scheinbar halsbrecherisch noch vor einer Kurve, die er niemals hat einsehen können – so jedenfalls wirkt es aus der Perspektive der Kamera. Allgemeines „Näh“, „Boah“, „Au weia“!



So geht es: Andrea erklärt, wie man im Gelände die Kurve kriegt



Chillen zwischen den Videofahrten: Andreas, Walter und Roman (liegend) beim Fachsimpeln

Klar, die GoPro filmt aus einer Perspektive drei bis fünf Meter hinter einem selbst. „Das verzerrt natürlich“, beruhigen wir uns. „Da kam kein Auto“, beteuert denn auch der Hasardeur. So oder so ist es extrem lehrreich, Fahrweisen – seine eigene und die anderer – auf diese Art mal genau zu analysieren. Andrea erklärt vertiefend anhand diverser Grafiken, wie die Ideallinie aussieht, wie man eine schnelle Linkskurve anfährt („möglichst lange möglichst weit außen bleiben“), wie eine Rechtskurve („möglichst lange an der Mittellinie bleiben, um möglichst weit in die Kurve schauen zu können“).
Als mahnendes Beispiel wirft Luca noch eine Fotomontage auf den Videoscreen im Hotel „Is Morus Relais“: Sie zeigt einen Motorradfahrer, der bei einer Linkskurve extrem nah an der Mittellinie klebt. Sein Oberkörper ragt komplett in die Gegenfahrbahn. Schemenhaft sind die Umrisse eines Busses eingezeichnet, der um die Kurve kommt. Schlagartig wird es ruhig im Schulungsraum. Das wäre es dann gewesen.
09:30 Uhr Treffen, heute lassen wir es mal entspannt angehen. Luca ist äußerst zufrieden mit den „Riding Skills“, also den fahrerischen Fortschritten der Teilnehmer. Auch innerhalb des Teams wächst das Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten. „Ich bin vorher nie so lange Strecken an einem Stück gefahren“, räumt Roman ein. Der IT-Spezialist ist unser Küken, gerade einmal 37 Jahre alt. Der Rest der Rider bewegt sich zwischen Mitte 40 und Mitte 50, Altersausreißer Tino zählt zur rüstigen Generation Ü60. Vielfahrer sind dabei wie Claude, der regelmäßig große Touren mit seiner Frau unternimmt. „Sie fährt selber, im Jahr kommen bei mir bestimmt 15.000 km und mehr zusammen.“ Roland, Unternehmensberater, verbringt fast jede freie Minute auf seinem KTM-„Biest“. Andreas berlinert sich mit seiner GS durch halb Europa.

Herausforderung „Expeditions“-Charakter

An den Dainese Expedition Masters reizt sie die Möglichkeit, sich fahrerisch zu verbessern, die Destination selbst und natürlich der „Expeditions“-Charakter: „Jeden Tag on- und offroad fahren, jede Nacht ein anderes Hotel, einmal um die gesamte Insel, dazu das komplette Outfit – dieses Paket bekommst du so nirgendwo anders“, sagt Walter, Ex-Manager, einer der Multistrada-Fahrer im Team. Kurz vor der Dainese Expedition hat er noch einen Offroad-Kurs belegt – zur Sicherheit. „Ich fahre primär Straße, insoweit dachte ich mir, ich bereite mich lieber vor.“ Clever, denn die Multistrada ist kein Leichtgewicht.



Einklinker: Besuch in der stillgelegten Mine Porto Flavia. Die Transportschiffe legten direkt unterhalb der Stollen an



Fahrspaß im Hinterland: Sardinien ist durchzogen von legal befahrbaren Schotterpisten und Feldwegen

Santa Margherita di Pula – Cagliari – Villasalto – Quirra – Cardedu
130 km Straße, 90 km offroad

Tag 4

Nichts für Stauballergiker: Abstand halten verbessert die Sicht auf staubigen Pisten ungemein

Im Gelände überzeugt sie gleichwohl. Die Sitzhöhe ist variabel einstellbar von 840 bis 860 mm. Berganfahrhilfe und das elektronische Ducati Safety Pack helfen einem im wahrsten Sinne über den Berg. Die „Ride-by-wire"-Gasannahme erfolgt sanft und fein dosierbar, das semiaktive Fahrwerk ist der Hit. Und dann ist da ja noch Ducatis Rallye-Profi Andrea, der jederzeit mit Rat und Tat und italienischer Lässigkeit zur Hilfe eilt, wenn sich einer von uns in die Bredouille manövriert. Sein lakonischer Rat in solchen Fällen: „Don't worry".

Längste Offroad-Etappe der Expedition

Wir verlassen unser Öko-Ressort auf der SS 195 in Richtung Cagliari. Die Industriestadt passieren wir auf der Ortsumgehung. Auf den Salzseen am Stadtrand stolzieren Flamingos auf und ab wie die Schweizer Garde. Auf der gegenüberliegenden Seite der Straße führt eine Pipeline ins Meer. Merkwürdige Idylle. Genug der Urbanität für heute.
Wir biegen ab ins Weinbaugebiet der Cantina Serdiana, eine der bedeutendsten Weinregionen der Insel. 35 Kilometer jagen wir querfeldein. Ab Ogliastra säumen Wälder und Wüstenplateaus den Weg. Noch mal gut 40 km weit.



Stulle, Omelett, Limonenkuchen: Selbst das Doggy-Bag für die Pause in den Bergen enthält drei Gänge

Tag **5**

Cardedu – Gairo – Orgosolo – Bitti – San Teodoro
210 km Straße, 45 km offroad

Über die SP 27 und SP 28 landen wir in Arrungia. Die nächste Flussdurchquerung steht an. Der Flumendosa kreuzt den Track zum Monte Prané Lettus (487 m). Wieder 30 km offroad. Ächz. Spaß hoch zehn, aber die Kräfte schwinden. Wir entspannen ein bisschen auf der SP 387. 15 km Asphalt, dann geht es rauf zum Monte Bacu Loci (532 m), noch mal 23 km offroad. Puh. Die Ersten atmen auf, als wir die SP 125 erreichen und links nach Cardedu abbiegen. Ich gehöre dazu. Im Perdepera Ressort, unserem Hotel, warten eine heiße Dusche und kalte Getränke auf uns. Stiefelbier, guys!

09:00 Uhr Treffen, Abfahrt – eigentlich. Erst muss ein Reifenschaden repariert werden. Gespannt schauen wir zu, wie sich Andrea mit dem Reifenkit durch den Pirelli Scorpion Rally STR arbeitet. Aus dem klitzekleinen Loch, das einen schleichenden Plattfuß zur Folge hat, macht er eine saubere, zigarettendicke Bohrung. In die stopft er den Reparaturpfropfen, Stück für Stück, immer tiefer. Was übersteht, wird weggeschnitten, fertig. Ein freundlicher Mitarbeiter des Hotels eilt mit dem Kompressor herbei, bläst den Hinterreifen auf, Abfahrt. Und wieder was gelernt.



Wo ist das Loch? Andrea beim improvisierten Reifencheck

Letzter Fahrtag. Schon?

Vor uns liegt der letzte Fahrtag. Unfassbar. Schon vorbei? Echt jetzt? Bereits beim Frühstück hängt eine gewisse Melancholie in der lauen Morgenluft. „Ich könnte noch eine Woche weiterfahren“, sagt Tom, Fahrlehrer und -trainer. Er betrachtet die Dainese Expedition nicht zuletzt als Weiterbildung: „Als Instruktor solltest du nie aufhören, dazuzulernen. Und das tue ich hier auf jeden Fall. Es ist eine einzigartige Möglichkeit, sein Fahren zu verbessern – perfekt ausgestattet und vom ersten Tag an perfekt betreut.“ Andreas, erfahrener Motorsportler, sieht es genauso. „Was du hier lernst und mitnimmst, macht dich zu einem besseren Fahrer, gar keine Frage.“

Ein Blick ins Roadbook zeigt: Dieser Tag bietet alles. „Heute wird es noch einmal anspruchsvoll“, verspricht Luca. „Auf uns wartet eine der schönsten Straßen Italiens, ach was, Europas.

Meine absolute Lieblingsstrecke. 40 Kilometer nichts als Kurven, eine nach der anderen. Da könnt ihr noch einmal alles umsetzen, was wir die letzten Tage geübt haben.“ Damit spielt er unter anderem aufs „Reinbremsen in die Kurve“ mit der Hinterradbremse an, die Königsdisziplin schneller Italiener. Aber dazu später mehr. Erst einmal wartet der Passo di Correboi.



Mach mal Pause: Alessandro und Andrea beim Espresso-Plausch in der Berghütte

Wie die Bergziegen über Steine und Geröll

„Ein paar Passagen sind recht technisch, seid bitte vorsichtig. Aber keine Sorge, das kriegen wir hin.“ Bis auf über 1.100 Meter windet sich der teils unterspülte Pfad. Wie die Bergziegen kraxeln wir auf unseren Multistrada V4 S über Steine und Geröll. Rechts geht es teils steil bergab, links sackt der schmale Weg zur Felswand ab. „Anspruchsvoll“, ähem, das kann man wohl sagen. Vorsichtig arbeiten wir uns voran. Graue Wolken knabbern an den Bergwipfeln, die sich in alle Richtungen bis zum Horizont aufreihen. Wir erreichen eine einsame Hütte. Fast zeitgleich kommt aus der Gegenrichtung unser Begleit-Pick-up an. Kaffeepause. Heureka. Verschnaufen. Die Ankunft des 4x4-Hilux ist ein willkommenes Indiz, dass der weitere Weg nicht mehr ganz so knifflig sein kann. Trotzdem geht es nicht gut: Walter kommt von der Strecke ab und rauscht den Berg runter. Nach zehn, zwölf Metern bremst ihn dichtes Gestrüpp. Er bleibt zum Glück unverletzt. Die Maschine ist sichtlich ramponiert. Sie wird geborgen und später vor Ort repariert. Walter setzt die Fahrt zum nahen Mittagsrestaurant als Sozius von Luca fort. Erst mal verdauen, den Schreck.

Drei Gänge sind gesetzt

Das Refugio Sa Masonarja ist dafür genau der richtige Ort. Der Selbstversorgerhof liegt am Lago Olai im Naturschutzgebiet Foresta di Montes. Eine Postkartenidylle, die kein Kulissenmaler schöner hinbekommen könnte. Im Hof faulenzen Urahlthund und Katzenbabys friedlich nebeneinander. Die Reste aus der Küche teilen sie sich wie die Bremer Stadtmusikanten.

Nur die Ruhe: Beim letzten Offroad-Trail wird es knifflig. Die Instruktoren assistieren, falls nötig

Dainese Expedition Masters *Sardinien*

Wir bekommen „Porcheddu“. Ein kleines Schwein, der Länge nach geteilt und vor offenem Feuer über Stunden gegrillt. Eine sardische Spezialität, versichert uns Fotograf Marco. Vorab gibt es Schinken, Wurst und Käse aus eigener Herstellung, gefolgt von Pasta. Drei Gänge sind gesetzt.

Schnell noch einen Espresso im Hof, dazu Gebäck, dann brechen wir auf zum Finale

Die SS 389 von Nuoro nach Bitti. Da ist sie also, Lucas Best-of-Kurvenstrecke. „Genießt es“, sagt er. Die Kür der Expedition. Wieder in zwei Gruppen, vorneweg der Instruktor, dranbleiben lautet die Losung. Luca und Andrea haben uns dabei nach wie vor im Auge, zeigen mal auf die Schulter, mal auf den rechten Fuß. Schulter raus, reinbremsen, alles klar. Läuft. Ich will hier mal kurz was gestehen: Linkskurven waren nie so mein Ding. Auf der Rennstrecke, mit reichlich Auslaufzone, okay, da geht es, aber auf engen Landstraßen habe ich mich dabei nie so sicher gefühlt wie in Rechtskurven. Liegt an einem Bordsteinkontakt in meiner Jugend, lange her, aber nach wie vor „drin“. Jetzt nicht mehr. Grazie, Ragazzi!

Das Beste kommt zum Schluss

Wow! Luca hat kein bisschen übertrieben. Diese Strecke ist ein Traum. Ein Muss für Sardinien-Reisende. Und für uns leider der Anfang vom Ende der Expedition. Wir sammeln uns an einer Kreuzung, nehmen die SP 45 in Richtung Siniscola, biegen dort auf die vierspurige SS 125 ab nach San Teodoro. Wehmütiges Abklatschen am Hotel. Großartig war es! Und viel zu schnell vorbei. „Ihr seid alle wahre Expedition Masters“, lobt Luca abends bei der Abschlussveranstaltung. Jeder bekommt feierlich eine Urkunde überreicht und gelobt: Ich komme wieder. Auf eine Neues, wann auch immer!



Nix für Vegetarier: Die sardische Küche mag es deftig

Alle hinter Luca her. Kurvenspaß auf der SS 389 im Norden Sardiniens

Informationen zur Tour

Allgemeines

Sardinien (italienisch: Sardegna) zählt zu den besten Motorradspots Europas. Kilometerlang reiht sich auf der zu Italien gehörenden Insel Kurve an Kurve. Spektakuläre Küstenpassagen und einsame Landstraßen im Inselinneren halten sich die Waage. Es gibt ungezählte Tracks und Trails für Anfänger, erfahrene Rider und Offroad-Profis. Rund 1,64 Millionen Menschen leben auf der zweitgrößten Mittelmeerinsel. Größte Stadt ist Cagliari im Süden mit rund 156.000 Einwohnern. Rund 10 Millionen Übernachtungen jährlich verzeichnet die Tourismusbehörde (Stand vor Corona). Zwei Drittel der ca. 2,3 Millionen Besucher stammen aus Italien.



Congratulazioni: Alex (2. von links) bei der Urkundenverleihung. Es gratulieren: Luca, Vittoria und Andrea

Beste Reisezeit

Mai bis Oktober. Im Juli und August steigt das Thermometer oft bis auf 40 Grad. Durchschnittliche Wassertemperatur im Sommer 21–24 Grad, im Frühjahr und Herbst 15–18 Grad. Regentage im Hochsommer 1–2, im Winter 7–8.

Unterkunft

Hotel, Resort, Ferienhaus, Airbnb, Campingplatz, Wohnmobil-Stellplatz am Meer – Sardinien hat für jeden Typus Urlauber das Richtige im Angebot. Mein Favorit bei der Dainese Expedition: das „Is Morus Relais". Feiner Privatstrand, schöner Pool am Meer, leckere Küche, toller Sonnenaufgang.
Is Morus Relais, Strada Statale 195/km 37,400, 09010 Santa Margherita di Pula (CA). www.ismorus.it

Hotel Cardedu
Loc. Su Scusorgiu s.n.
08040 Cardedu (OG)
Telefon: +39 07827 69004
E-Mail: info@hotelcardedu.com

Anfrage und Buchung:
www.mrhotels.de

Anreise

Viele Fähren pendeln nach Sardinien. Von Livorno, Neapel, Genua und Piombino aus geht es regelmäßig nach Olbia im Norden der Insel. Wer über Frankreich anreist, kann von Nizza, Toulon und Marseille nach Porto Torres schippern. Dort legt auch die Fähre aus Barcelona an. Beliebt ab/über Sardinien: Inselhopping nach Korsika.

Sehens- und erlebenswert

Die Roten Felsen von Arbatax, die Grotta del Bue Marino, das Archipel La Maddalena vor der Nordostküste (62 kleine Inseln), das verlassene Städtchen Gairo Vecchio in der Provinz Nuoro, die Dünen von Piscinas, die alten Silberblei- und Zinkbergwerke im Ingurtosu-Gebiet – Sardinien ist ein Paradies für Entdecker. Mit und ohne Motorrad.

Kulinarisches

Fisch, Fisch, Fisch. Die sardische Küche liebt maritime Spezialitäten. Und natürlich Pasta, zum Beispiel Fregola, eine sehr kleine, nahezu couscousähnliche Mininudel, die gern mit zerkleinerten Schalentieren zubereitet wird. Typische Spezialitäten sind auch Porcheddu (Spanferkelchen), der Hartkäse Pecorino Sardo und das Cracker-Brot Carasau, das meist mit weiteren Brotvariationen zur Vorspeisen-Platte gereicht wird.

Karten & Bücher

MARCO POLO
Karte Italien Blatt 15 Sardinien
Maßstab 1: 200.000
Preis: 9,95 Euro

Bezug: shop.motorradundreisen.de

Routenverlauf

Gesamtkilometer: ca. 1.200 km
Höchster Punkt: 1.246 m

Routenverlauf:
Tag 1: San Teodoro – Berchida – Oschiri – Porto Torres – Alghero

Tag 2: Alghero – Bosa – Oristano – Arbus

Tag 3: Arbus – Iglesias – Narcao – S. Margherita di Pula

Tag 4: Santa Margherita di Pula – Cagliari – Villasalto – Quirra – Cardedu

Tag 5: Cardedu – Gairo – Orgosolo – Bitti – San Teodoro



Paradiesisch: der Strand von Piscinas

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

KTM 1290 SUPER DUKE GT

Fotos: KTM, Sebas Romero



KTM	1290 Super Duke GT
Motor	Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum	1.301 ccm
Nennleistung	175 PS (129 kW) bei 9.750 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	835 mm
Gewicht fahrfertig	234 kg
Tankinhalt	23 Liter

KTM präsentiert die neue 1290 Super Duke GT auf Basis des bärenstarken Naked Bikes 1290 Super Duke R.

Da die Super Duke den Spitznamen „The Beast" trägt, kommt mit der überarbeiteten 1290 Super Duke GT so gesehen ein neues „Langstrecken-Beast" auf den Markt. Unter dessen Touringornat soll ein echtes Sportmotorrad stecken. Angesichts des riesigen 1.301-ccm-V2-Motors mit 175 PS Spitzenleistung und einem Drehmoment von 141 Newtonmetern ist man geneigt, das zu glauben.

SEMIAKTIVES FAHRWERK

Ungeachtet maximaler Performance verlangt die reisende Zielgruppe aber vor allem überragenden Komfort, um mühelos lange Distanzen zurücklegen zu können. Dank eines semiaktiven WP-Apex-Fahrwerks könnte der neuen Super Duke GT dieser Spagat gelingen. Die Technik ist bereits aus der Super Adventure S bekannt und wurde mit der 1290 Super Duke R Evo vor wenigen Tagen erstmals in einem Naked Bike aus Mattighofen präsentiert. Im neuen Tourer machen die Komponenten noch mehr Sinn. Immerhin bietet das elektronische Fahrwerk eine besonders einfache Anpassung der Federvorspannung an den Beladungszustand. Vier Modi stehen dafür zur Verfügung: Fahrer, Fahrer + Gepäck, Fahrer + Sozius, Fahrer + Sozius + Gepäck

ANTI-DIVE AB WERK

Das Anti-Dive-System, das bei anderen KTM-Modellen nur gegen Aufpreis erhältlich ist, hat die neue 1290 Super Duke GT serienmäßig mit an Bord. Es verhindert ein Eintauchen der Front beim Bremsen. Das aufgewertete Fahrwerk ergänzen leichtere Felgen, die von der 1290 Super Duke R übernommen werden konnten. Gegenüber der bis-

herigen GT reduzieren sie die ungefederten Massen um ein Kilogramm, was dem gesamten Handling zugutekommen dürfte. Ihr neues Speichendesign wirkt zudem sportlicher. Gemeinsam mit dem ebenfalls brandneuen ContiSportAttack 4 als Erstbereifung darf man hohe Erwartungen an die Performance des Fahrwerks haben.

SERIENMÄßIG MIT 7 ZOLL GROßEM TFT-DISPLAY

Das zweite Highlight der neuen KTM 1290 Super Duke GT ist ihr überarbeitetes Cockpit mit einem 7 Zoll großen TFT-Display. Erstmals präsentiert KTM in einem Motorrad die Turn-by-Turn Plus Navigation (TBT+), die zukünftig in weiteren Modellen verfügbar sein wird. Via KTM Connect verbindet sich das Smartphone mit dem Motorrad und darf anschließend in der Tasche bleiben. Die Bedienung soll direkt über das TFT-Display im Cockpit möglich sein. Dazu werden die letzten zehn Ziele automatisch gespeichert und sind über das Kombiinstrument anwählbar. Auch vorgeplante Zwischenziele lassen sich während der Fahrt überspringen. Wie schon die Suzuki GSX-S1000GT macht sich die neue KTM die Navigationssoftware Sygic zunutze. Sie bietet Offlinenavigation, eine Suchfunktion, Routenplanung und kennt Sonderziele (POIs) wie zum Beispiel Tankstellen oder Restaurants. Ab Januar 2022 wird die neue KTM 1290 Super Duke GT erhältlich sein. Der Preis ist bisher nicht bekannt. ***TK***



HIGHLIGHTS DER NEUEN KTM 1290 SUPER DUKE GT

- Euro-5-Motor
- 23 Liter Tankvolumen
- leichtere Felgen (1 kg)
- neues TFT-Display mit 7 Zoll Diagonale
- Turn-by-Turn-Navigation TBT+
- neue Schalterarmaturen
- Continental ContiSportAttack 4
- optionaler Performance Mode
- optionales Tech Pack



Honda Neuheiten



Honda ADV350

Den Tourer NT1100 präsentierte Honda bereits vor der EICMA. Neben frischen Farben ist der ADV350 deshalb das einzige neue Gesicht auf Hondas Messestand – der Fireblade sieht man ihre Überarbeitung zumindest nicht an.
Nicht ganz so kantig, nicht ganz so hoch wie der X-ADV ist der 350er-Ableger. Die „Adventure"-Einstufung enthält Honda ihm vor. Fürs Gelände wären 125 mm Federweg vorn und 130 mm hinten sowie 145 mm Bodenfreiheit auch nicht wirklich erste Wahl. Vollgetankt ist der ADV350 rund 50 Kilogramm leichter (186 statt 236 kg) und besitzt kein 6-Gang-DCT, dafür eine stufenlose Automatik (CVT). Und natürlich hat er deutlich weniger Power: 29 PS und 31,5 Nm leistet der 330-Kubik-Motor. Grob gesagt: halb so viel wie der X-ADV. Sozialverträgliche 3,4 l/100 km gibt Honda als Verbrauch an. Das macht beim 11,7-Liter-Tank rund 300 Kilometer Reichweite.
Der flüssigkeitsgekühlte Einzylinder ist ein alter Bekannter. Er treibt auch den Forza 350 und den SH350i an. 2-Kanal-ABS, Traktionskontrolle, LED-Scheinwerfer, Honda Smartphone Voice Control System, USB-C-Ladebuchse im Handschuhfach, Smartkey, 48 Liter Stauraum unterm Sitz, auf Wunsch 50-Liter-Topcase und Heizgriffe – im viel zitierten „urbanen Umfeld" dürfte der ADV350 bestens zurechtkommen. Er bricht mit dem üblichen Roller-Look, ohne seine Scooter-Mentalität zu verleugnen. Keine Frage: Der wird seinen Weg machen.

Honda Fireblade

Erst 2021 gab es eine große Modellpflege für den X-ADV mit neuen Doppel-LED-Scheinwerfern, Staufach in der Verkleidung, mehr Leistung und Euro 5, weniger Gewicht, softerem DCT-Getriebe und mehrfach konfigurierbaren Fahrmodi. Den 750er lässt Honda deshalb unangetastet.
2022 wird eine CBR1000RR-R Fireblade SP 30th Anniversary in limitierter Auflage erhältlich sein, um die zurückliegenden drei Jahrzehnte von Hondas Supersportler zu feiern. Ihr Sonderlack stellt eine Hommage an das Design der 1992er-Ur-Fireblade dar. Auch technisch werden alle CBR1000RR-R Fireblade überarbeitet. Eine kürzere Sekundärübersetzung sorgt für bessere Durchzugswerte in allen Gangstufen, ohne bei hohen Drehzahlen Spitzenleistung zu verlieren. Feinschliff an Airbox und Ansaugtrakt begünstigen die Strömungsverhältnisse vor den optimierten Einlasskanälen, während auslassseitig die An- und Durchströmung des Katalysators verbessert werden konnte. Für den Jahrgang 2022 wurden Interventionszeitpunkt und Schlupfrate der neunstufig einstellbaren Traktionskontrolle neu abgestimmt. Bodywork und Sitzposition ordnen sich der Aerodynamik unter. Abgeleitet von Hondas MotoGP-Maschine besitzt die Verkleidung Winglets, um zusätzlichen Abtrieb zu erzeugen. Die Steuerung von Motorelektronik, Fahrmodi, Motorbremse, Traktionskontrolle sowie Wheelie- und





Fotos: Hersteller

Honda SH150i



Honda CB650R



Honda CBR650R



Honda Forza 350



Honda MSX125 Grom



Honda X-ADV



Launch-Control erfolgen über das Vollfarb-TFT-Display. Ein Smartkey-System komplettiert die Ausstattung.
Eine SP-Variante der Fireblade ergänzt die genannte Ausstattung durch elektronische Öhlins-Federelemente sowie Brembo-Bremszangen vorne und hinten. An der Front kommt eine 43-mm-NPX-Upside-down-Gabel mit Cartridge-System zum Einsatz, am Hinterrad arbeitet ein TTX-36-Dämpfer. Das 30th-Anniversary-Sondermodell entspricht technisch der SP-Variante.
Bei Honda CB650R, CBR650R, den Scooter-Modellreihen „SH" und „Forza" und dem Leichtkraftrad MSX125 Grom bleibt es bei neuen Farbvarianten und einem erweiterten Zubehörangebot für das Modelljahr 2022. Technisch entsprechen sie den 2021er-Modellen. ***TK***

Honda SH125i



Neue Helme von HJC

Ab Juni 2023 dürfen keine Helme mehr mit der alten ECE-22.05-Norm produziert werden. HJC präsentiert schon jetzt vier neue Helme, die auch der neuen ECE-22.06-Norm standhalten. Mit dabei ist der Klapphelm i100 mit einstellbarer Sonnenblende und fest arretierbarem Kinnteil, der Systemhelm i20, der Sporthelm RPHA1 mit optionalem Spoiler sowie der V60 Retro-Helm mit optionalem Sonnenschirm.





Der neue HJC i100 verfügt über einen voll drehbaren Kinnbügel, der dank der P/J-Dual-Homologation sowohl offen, wie auch geschlossen gefahren werden darf. Die integrierte Sonnenblende ist individuell verstellbar. Der i100 wird in den Größen XS bis 2XL in drei Helmschalen produziert und ist für das Sena-basierte Kommunikationssystem HJC 10B und 20B vorbereitet.
Der brandneue HJC i20 verfügt über eine abnehmbare Maske und eine Sonnenblende, die manuell mit Zuglaschen auf jeder Seite des Helms bedient wird. Der i20 wird in drei Helmschalen produziert und in den Größen XS bis 2XL angeboten. Dieser Helm ist für die SMART HJC Bluetooth-Systeme (10B und 20B) geeignet.
Der HJC V60 ist inspiriert vom FG-01 aus den 1980er-Jahren. Heute bietet er moderne Features wie eine leichte Fiberglasschale, ein großes Sonnenvisier, eingebaute Lautsprechertaschen, eine herausnehmbare und waschbare Innenausstattung und Wangenpolster mit Emergency-Exit. Der V60 verfügt außerdem über einen abnehmbaren Schirm mit drei Druckknöpfen, der den Retro-Look vervollständigt.



Der RPHA 1 wurde nach Feedback von Weltklasse-Athleten in der MotoGP entworfen und entwickelt. Der RPHA 1 ist das gleiche Modell, das von den Athleten sowohl in der MotoGP als auch in der WorldSBK verwendet wird. HJC bringt ihn nun mit FIM-Homologation (FRHPhe-01) in Serie. Der RPHA 1 Racing-Helm ist nach den FIM-Racing-Sicherheitsstandards und den neuen ECE 22.06-Vorschriften homologiert. ***AK***



KANGAROO ISLAND UND DIE GREAT OCEAN ROAD

Text und Fotos: Jeroen Jonkmans

Nach mehreren Jahren im australischen Brisbane soll eine Motorradtour entlang der Great Ocean Road bis hinunter nach Kangaroo Island zum würdigen Abschied von diesem faszinierenden Kontinent werden.





Es ist Januar und ich bin mittlerweile schon mehrere Jahre von zu Hause weg. Die Phase, in der Tag für Tag neue Sinneseindrücke auf mich warteten, ist dem Alltag gewichen. Erneut wächst meine innere Unruhe und der Drang nach neuen Abenteuern wird wieder stärker. Mein Entschluss steht fest: Ich werde die Reißleine ziehen und meinen Aufenthalt auf diesem schönen Kontinent mit einem würdigen Abschied beenden.

Wenn man in diesem heißen und weiten Land unterwegs ist, ist es eine absolute Notwendigkeit, ein Transportmittel zu haben. Es muss praktisch sein, geräumig, klimatisiert, komfortabel und bestenfalls genug Stauraum bieten, um unterwegs darin zu übernachten. Ein Auto zu kaufen, wäre also eine sinnvolle Entscheidung gewesen – ich habe mir eine Suzuki V-Strom 650 gekauft. Ein Motorrad, das nicht gerade in den kühnsten Träumen auftaucht, aber es gilt als zuverlässig, um es mal so zu sagen. Ausgestattet mit 138 Litern Stauraum wird sich die Maschine als hervorragendes Reisemobil bewähren und all meine Habseligkeiten über eine Strecke von elftausend Kilometern schleppen. So viel sei bereits verraten. Kurz vor meiner Abreise klebe ich noch ein Set Ersatzhebel an den Rahmen, für den Fall, dass sie bei einer spontanen Asphaltallergie abbrechen würden ...

Und looooos!

An meinem Geburtstag beginnt die Reise für mich in genau dem Moment, als mein frisch aufgezogener Roadsmart 3 den Highway M1 in Richtung Brisbane berührt. Mit einem breiten Lächeln unterm Helm lasse ich die Sicherheit meines routinierten Lebens hinter mir und fahre in zügigem Tempo Richtung Süden, um den immer dunkler werdenden Wolken in meinen Rückspiegeln zu entfliehen. Doch gegen „Oma“ habe ich leider keine Chance. Die tropische, üppige Dame ist eine von der Sorte, die sich dir nass und wild aufdrängt und wenn sie mit dir fertig ist, verschwindet sie mit all deinen Habseligkeiten.

Kurven sind im Outback Mangelware. Dennoch weckt die Fahrt durch die beinahe menschenleere Landschaft starke Emotionen. Die Dimensionen sind beeindruckend.



AUSRÜSTUNG

Durch trockene, sengend heiße Landschaften bei mehr als 45 °C zu fahren, kann extrem unangenehm sein. Mit der richtigen Ausrüstung und genügend Zeit sich zu akklimatisieren, ist es aber machbar. Eine Kühlweste ist ein Muss für Australien. Man tränkt sie alle zwei Stunden mit Wasser und die Verdunstungskälte kühlt den Körper. Günstige Versionen dieser Westen sind in Australien ab 50,-- Euro zu bekommen. Dazu empfiehlt sich ein Tankrucksack mit Trinksystem, um alle 30 Minuten einen guten Schluck zu nehmen. Wer ins Outback fährt, sollte genügend Wasser für den Notfall mitnehmen. Vor einer Panne ist niemand sicher. An heißen Tagen war der Verbrauch von 7 bis 8 Litern Flüssigkeit keine Seltenheit! Etwas Salz im Wasser hilft den Elektrolythaushalt auszugleichen. Die Straßen in Australien sind im Vergleich zu Europa sehr rau und verschleißen die Reifen schneller. Zwei platte Reifen ließen sich während dieser Reise mit einem Reparaturset flicken. Eines mitzuführen ist aufgrund der großen Entfernungen zur nächsten Ortschaft ebenfalls Pflicht.

Der zerstörerische Zyklon wird mich in den nächsten Tagen mit heftigen Windstößen traktieren, die mich ein paar Mal zu oft aus der Bahn werfen werden. Auf der Sonnenseite erschafft er ehrfurchtgebietende, bis zu acht Meter hohe Wellen, denen die einheimischen Surfer in Tweed Heads zu trotzen versuchen. Während ich mich landeinwärts in Richtung Warwick bewege, wechselt die Szenerie drastisch. Die dicht besiedelte Küstenregion mit Häusern, Geschäften und Parks geht über in eine weite, üppige Landschaft, in der sich kleine Gemeinden mit ein paar Häusern und vereinzelten Geschäften mit einsamen und abgeschiedenen Farmen abwechseln. Je weiter man fährt, desto bräunlicher wird die Farbpalette der Landschaft.

Es wirkt bizarr, mitten in der Einsamkeit des Outbacks auf eine überdimensionale Satellitenschüssel zu stoßen. Das vor sechzig Jahren errichtete Monstrum ist bis heute im Gebrauch.



Die Abwesenheit von Menschen macht eine große Zahl selbstmörderischer Kängurus wett, die mir gern vors Vorderrad springen.

Die ersten einsamen Kilometer

Nach einigen Tagen auf dem Highway M1 erreiche ich endlich Parkes. Die Stadt ist bekannt für ihre gigantische Satellitenschüssel mit einem Durchmesser von 64 Metern. Während der Apollo-11-Mission im Jahr 1969 diente sie zum Empfang der Videosignale aus dem All. Noch heute ist sie im Einsatz, um gleich mehrere Rover bei ihrer Mission auf der Marsoberfläche zu unterstützen. Das erklärt, warum ich innerhalb von nur fünf Minuten, nachdem ich meine Drohne in die Luft gebracht hatte, vom Sicherheitspersonal streng aufgefordert wurde, den Luftraum zu verlassen: Ich könnte ihre Geräte stören. Nicht die beste Art, sich hier Freunde zu machen. Doch ich bin nicht hier, um mich an einer millionenschweren Anlage zu schaffen zu machen, sondern um das echte, trostlose Gefühl des Outbacks zu erleben. Es ist nicht nur ein leerer, karger Ort. Es weckt zugleich eine breite Palette an Emotionen in mir. Wie eine fremde Welt, die man erst begreift, wenn man sich die Zeit nimmt, sie auf sich wirken zu lassen. Es kann tatsächlich eine beeindruckende Erfahrung sein, mit dem Motorrad stundenlang geradeaus zu fahren. Die langen, menschenleeren Straßen ähneln einer Fata Morgana, die erst am Horizont endet. Der Anblick versetzt mich in einen tranceartigen Zustand. Grasende Kängurus und rennende Emus werfen lange Schatten, die ihre Silhouette auf die Landschaft projizieren. Während der Fahrt lassen sie die Szenerie unwirklich erscheinen. Wenn der Tag schließlich in die Nacht übergeht, offenbart die völlige Dunkelheit hier draußen den Sternenhimmel in seiner vollen Pracht und lässt einen selbst klein erscheinen. Auf meiner Reise durch das Outback stoße ich immer wieder auf kleine, verlassene Gemeinden mit nur einer Handvoll eigensinniger Einwohner. Ich frage mich, warum die Menschen sich dafür

entscheiden, an einem so einsamen Ort zu leben? Dieser Gedanke kommt mir zum ersten Mal, als ich bei einer dringend benötigten Pause in einer fast leeren Raststätte mein Erfrischungsgetränk austrinke. Während ich mich damit abmühe, meine wassergetränkte Kühlweste wieder anzuziehen, entsteht Blickkontakt zu einem der Stammgäste, der auf seinem Barhocker vermutlich bereits Wurzeln geschlagen hat. Auch ohne ein Wort zu wechseln, ist uns beiden sofort klar, dass wir aus zwei verschiedenen Welten stammen und keiner passt in die des anderen. Als ich aus der klimatisierten Raststätte wieder ins Freie trete, schlägt mir eine Wand aus schwüler Luft ins Gesicht, die mich daran erinnert, dass hier draußen 43 °C herrschen.

Wann ist es wirklich zu heiß?

Es ist 7 Uhr morgens und ich krieche aus meinem Zelt, das sich über Nacht in ein Treibhaus verwandelt hat. Bereits jetzt zeigt das Thermometer 33 °C.



Kangaroo Island und die Great Ocean Road Australien

Bei einem letzten Bissen von meinem mit Vegemite beschmierten Toast entgleisen mir die Gesichtszüge, während ich dieses bittere Nebenprodukt von Bier hinunterschlucke. Als wäre die Hitze nicht schon genug, muss ich vor der Abfahrt auch noch meinen undichten Hinterreifen reparieren. Aber es soll sich lohnen, denn ich werde eine 200 Kilometer lange Route kunstvoll bemalter Silos besuchen. Die gigantischen Speicher wurden mit Bildern aus dem ländlichen Alltag verziert. Obwohl sie unglaublich schön sind, muss ich irgendwann das Handtuch werfen, weil ich die Temperaturen einfach nicht mehr ertrage. Das Außenthermometer am Straßenrestaurant zeigt 47 °C an. Auch an den folgenden Tagen ist keine Besserung in Sicht. Ich beschließe, von meiner Route abzuweichen und in den kühleren und höher gelegenen „Grampians National Park“ zu fliehen, wo nahezu erfrischende 35 °C locken. Die kurvenreiche Strecke bietet eine gute Gelegenheit, das Fahrverhalten meiner voll beladenen V-Strom zu testen. Das Motorrad erfordert zwar etwas mehr Einsatz, um der gewundenen Straße zu folgen, aber seine Handlingeigenschaften hat es nicht verloren. Sogar die eher mittelmäßigen Bremsen fühlen sich bei den etwas kühleren Temperaturen nicht ganz so schwammig an und steigern mein Zutrauen. Mit kaum noch sichtbaren Angststreifen am Hinterreifen, dafür mit einem breiten Lächeln im Gesicht komme ich auf einem Campingplatz unter hohen Eukalyptusbäumen an, der von freundlichen Holländern betrieben wird. Ich bleibe für mehrere Tage und nutze sie für unzählige schöne Fahrten in dieser traumhaften Gegend.

Tipp: Lässt man die Touristen weit hinter sich, hat man gute Chancen, einen „Billabong“ zu finden, den man nur mit wenigen Fremden teilen muss. Herrlich!

BILLABONG

Der australische Begriff aus der Sprache der Aborigines bezeichnet stehende Gewässer, teils auch versickernde Enden von Flussarmen, die sich während der Regenzeit mit Wasser gefüllt haben. Billabongs dienen Menschen und Tiere selbst in der Trockenzeit noch als Reservoir, wenn die Flussläufe, die sie einst speisten, längst trockengefallen sind.

Zeit für die Hügel von Adelaide

Endlich beginnen die Temperaturen zu sinken und es ist Zeit, sich weiter in Richtung Adelaide zu wagen. Die weite, flache Landschaft geht langsam in viele nahtlos verbundene Hügel über, die reichlich Fahrspaß versprechen! Obwohl Adelaide nicht das Metropolgefühl von Sydney bietet, hat es viele versteckte Reize, für die sich ein Besuch lohnt. Ich plane eine Route durch die Weinberge in den Norden dieser unterschätzten Perle.



Wer bei diesem Anblick ins Schwitzen kommt, dem muss ich sagen: Es ist nicht warm. Es ist brütend heiß! Bei 47 °C im Schatten sollte man tatsächlich zweimal überlegen, ob man das Risiko auf sich nehmen will. Passanten kommen hier nur selten vorbei, sodass eine Panne oder ein Unfall lebensbedrohliche Folgen haben könnten.







Schließlich bin ich zum Fahren hier. Sobald ich die Stadt verlasse, weichen die geraden, rechtwinklig verbundenen Stadtstraßen kurvigen Pisten, die sich durch die hügeligen Berge schlängeln. Meine Gedanken schweifen ab und Zufriedenheit erfüllt mich. Ich erlebe die Landschaft, spüre, wie das Motorrad über die Straße schwingt, während der Wind wechselnde Gerüche in meinen Helm trägt. In diesem Augenblick beschäftigt sich mein Kopf mit nichts außer meinem eigenen persönlichen Erlebnis und der vorbeiziehenden Welt um mich herum. Das ist der Grund, warum ich Motorrad fahre.

Kangaroo Island

Die Zeit vergeht schneller als mir lieb ist und ich befinde mich bereits auf halber Strecke meiner Reise. In knapp einem Monat werde ich im Flugzeug nach Vietnam sitzen, um mein nächstes Motorradabenteuer zu wagen.
Mir ist klar, dass ich einen Zahn zulegen muss, um rechtzeitig anzukommen. Deshalb buche ich am nächsten Morgen das frühestmögliche Boot nach Kangaroo Island. Meine Zeit auf der Insel beschränkt sich auf die Sehenswürdigkeiten. Auf dem Weg zum Campingplatz besuche ich mit „Seal Bay" gleich das größte Highlight auf Kangaroo Island. Es ist ein Spektakel, die jungen Seelöwen in den Wellen spielen zu sehen, während die erwachsenen Tiere glückselig in der Sonne faulenzen. Die Insel würde ihrem Namen nicht gerecht, wenn es hier keine Kängurus gäbe. Tatsächlich sind sie so zahlreich, dass man sie mit der Zeit kaum noch wahrnimmt. Die Fahrt zum Nationalpark (Flinders Chase) bietet einen unglaublichen Ausblick auf die felsige Küste, die von den ankommenden Wellen heftig getroffen wird. Zwei Tage sind für die Insel mehr als genug und ich verlasse sie wieder, um mich auf den Weg zur Great Ocean Road zu machen.

DER FREUNDLICHE HILFSBEREITE AUSSIE

Die Australier gehören zu den hilfsbereitesten Menschen, die mir in einem westlichen Land jemals begegnet sind. Wenn sie sehen, dass man Probleme hat, ist es ganz normal zu helfen, ohne dass man sie darum bitten muss. Mit einem Lächeln von einem Ohr zum anderen sind sie bereits zufrieden. Außerdem unterhalten sie sich gern und viel. Selbst während man in einer Schlange ansteht, ist es fast überall möglich, ein gutes Gespräch zu führen.

Wie der Name von Kangaroo Island vermuten lässt, ist die Zahl der selbstmörderischen Kängurus und Wallabys, die einem vor das Vorderrad springen, nicht zu unterschätzen.



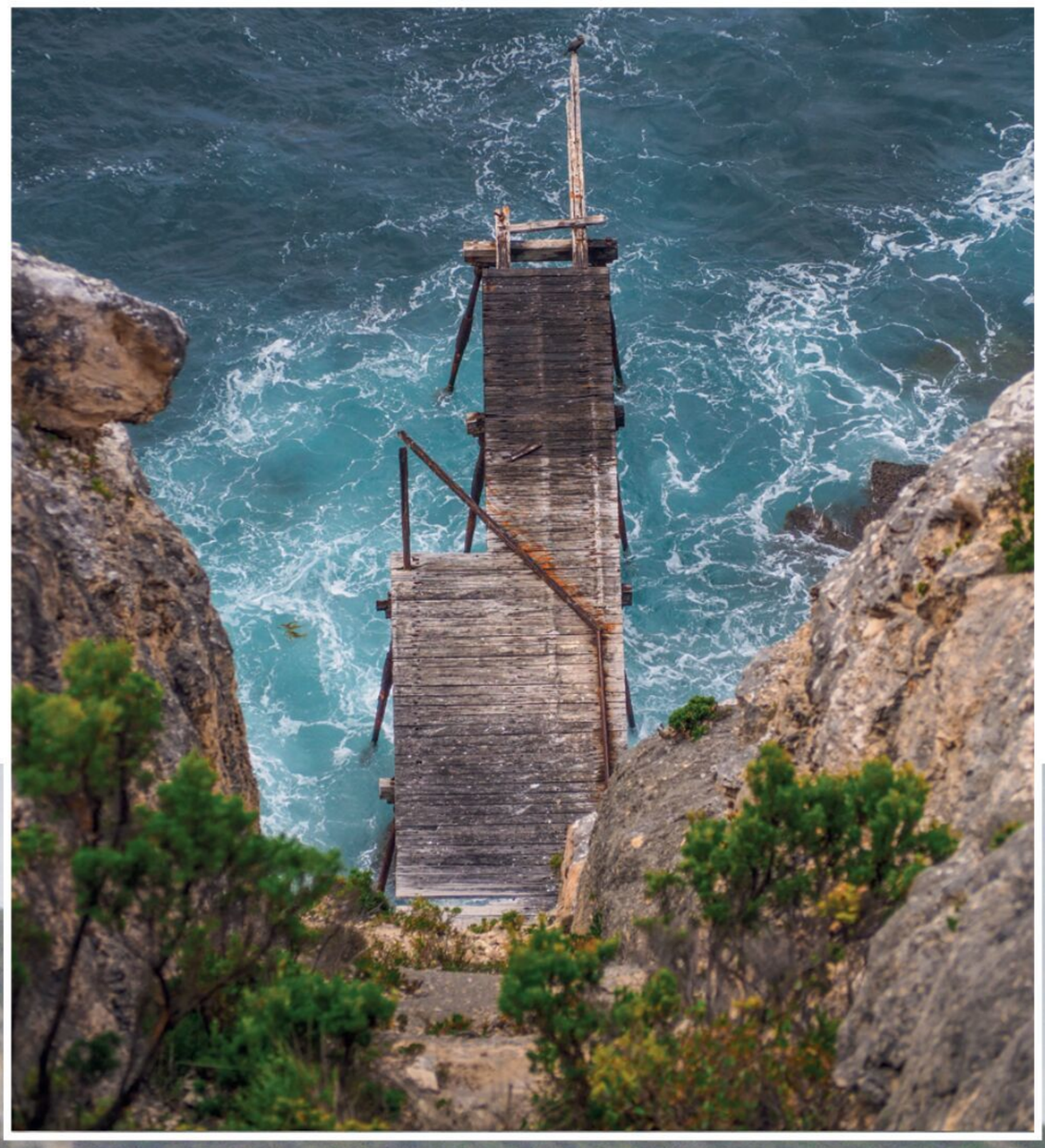


Die Great Ocean Road

Auf dem Weg dorthin komme ich an der Salzwüste von Coorong vorbei, die ich schweren Herzens nicht erkunde, um nicht mitten im Nirgendwo mit dem Motorrad stecken zu bleiben. Ich möchte nicht dieser eine Tourist sein, über den sie in der Tageszeitung berichten ...

Der Küstenstraßenabschnitt ist einer der Höhepunkte meiner Reise, nicht nur wegen des natürlichen Reichtums an Salz, sondern auch wegen der spannenden Streckenführung und den atemberaubenden Ausblicken. Zumindest ist das der Fall, wenn man den Horden von Touristen zuvorkommt. Sobald ein Touristenbus hält, überfluten sie jeden Ort in einer großen Schar und scheinen fast wie eine der sieben Plagen in der Touristenbibel zu sein. Die Maxime lautet deshalb: Versuche ihnen voraus zu sein! Je nach Gezeiten kann man am Strand, entlang der beeindruckenden vertikalen Felsformation, spazieren gehen. Ein Muss!

Als ich zum Parkplatz zurückkehre, traue ich meinen Augen nicht, als ich einen Touristen sehe, der auf meinem Motorrad sitzt und für ein Selfie posiert. Er scheint sich keiner Schuld bewusst zu sein – selbst als ich in voller Montur neben ihm stehe. Ohne ein Wort zu sagen, steigt er mit einem unschuldigen Lächeln im Gesicht wieder in den Reisebus. Das ist eindeutig das Zeichen für mich, weiter nach Melbourne zu fahren.





Von Melbourne nach Canberra!

Ich checke in der „Europa-Herberge“ im Zentrum von Melbourne ein, wo ich mir einen Schlafsaal mit siebzehn Unbekannten teilen soll. Ich fasse mir ein Herz und hoffe, dass niemand in meinem Zimmer schnarcht, aber die vielen Schnapsflaschen verraten, dass ich mir besser ein paar anständige Ohrstöpsel kaufen sollte. Melbourne fühlt sich angenehm europäisch an und es gibt eine Menge Kulturelles zu entdecken. Neben den zahlreichen charaktervollen Gassen mit ihren trendigen Bars und Restaurants spielen Straßenkünstler und Musiker am Hafen, die die Szenerie erst richtig zum Leben erwecken. Das gemütliche Küstenstädtchen St. Kilda steht im Kontrast dazu und hinterlässt bei mir einen besonderen Eindruck durch das Gedränge der Menschen, die am Kai auf und ab gehen, die erfolglosen Fischer, die dennoch geduldig warten und die schaukelnden Rümpfe der Segelboote mit der Großstadt im Hintergrund. Ich gönne mir ein paar Fish and Chips und plane währenddessen über das quälend langsame 4G-Netz eine kurvenreiche Route nach Canberra. Mit der Musik von „Worakls“, die durch meine Gegensprechanlage dröhnt, mache ich mich in gemächlichem Tempo auf den Weg. Meine treue V-Strom und ich beginnen einen symbiotischen Tanz, bei dem wir uns in die engen Kurven wagen. Ich steuere mein Motorrad entlang der südlichen Route des Murray River, der von der späten Nachmittagssonne in einen goldenen, glühenden Farbton getaucht wird. Vorbei an Feldern mit langem, überhängendem Gras rieche ich den Duft der Natur. Ich finde keine Worte, um dies zu beschreiben. Auch ein Foto könnte dem niemals gerecht werden. Manchmal kann man die Schönheit nur einfangen, indem man an der Erinnerung festhält. Ich bin eindeutig im Motorrad-Vibe und kann spüren, wie das Vertrauen wächst, was zu tieferen Schräglagen und höheren Geschwindigkeiten führt. Doch hier geht es nicht darum, Grenzen zu überschreiten, sondern darum, mit Mensch und Maschine auf ein Abenteuer zu gehen. Als ich alle Kurven aus diesem Abschnitt herausgequetscht habe, überlege ich kurz, die zurückliegenden fünfundvierzig Kilometer noch einmal zu fahren, aber dafür bleibt mir keine Zeit. Auf zu einem bequemen Bett in Canberra!

SPRIT

Benzin ist in Australien günstig. In den zivilisierten Gegenden kann man Benzin meist für 1,70 AUD (1,10 Euro) finden. Im Outback können die Preise über 2,-- AUD ansteigen.

Um der drückenden Hitze zu entfliehen, bietet sich ein Abstecher zu den Blue Mountains an. Die hohen Berge locken mit kühlem Klima und einem fantastischen Ausblick.



WIRTSCHAFT

Mit dem Handy zu telefonieren ist in Australien generell kein Problem, die Netzabdeckung im Outback ist jedoch problematisch. ‚Telstra' bietet noch das beste Netz an diesen abgelegenen Orten, ist aber auch der teuerste Anbieter. Auf digitalen Entzug sollte man sich daher einstellen.



Blue Mountains

Ich spüre, dass ich mich den Blue Mountains nähere, denn die kalte Bergluft kriecht mir in die Knochen und lässt mich frösteln. Die Bergregion ist ein Vergnügen für jeden Motorradfahrer und bietet viele schöne Strecken. Ich habe mich schon sehr darauf gefreut, hier zu sein, doch meine Zeit ist knapp bemessen und nach zwei langen Tagen im Sattel muss ich bereits nach New Castle aufbrechen. Auf dem Parkplatz bemerke ich eine Undichtigkeit an der Gabel. Ein Defekt, der mich früher angesichts der hohen Kosten blass werden ließ. Zum Glück bin ich heute klüger – und bequemer – geworden und behebe das Problem mit einem „seal mate". Mit dem Motocross-Werkzeug zur Reinigung von Gabelsimmerringen ist der ganze Dreck, der sich zwischen den Dichtungen festgesetzt hat, schnell entfernt. Problem gelöst. Und Zeit gewonnen, um die kalte Luft gegen warmes Surfwetter zu tauschen!

Surfen in New Castle

„Verdammt, wo ist mein Surfbrett!?“, frage ich mich panisch, als ich nach zwei aufeinanderfolgenden Wellen endlich den Kopf über Wasser halten kann und zurück ans Ufer stolpere. Das brennende Gefühl der Sonnencreme in meinen Augen macht es nicht einfacher, mein herrenloses Sportgerät wiederzufinden. Ich stelle fest, dass ich auf zwei Rädern besser unterwegs bin als auf dem Brett und lasse das Wasser nach einem anstrengenden Nachmittag hinter mir. New Castle ist die Quintessenz einer Surferstadt an der wunderschönen, sonnenverwöhnten Ostküste des Bundesstaates New South Wales. Etwas mehr als zwei Stunden nördlich von Sydney gelegen, leuchten wunderschöne Strände, ein faszinierender Hafen, eine eklektische Kunstszene und ein entspannter Lebensstil durch den Schatten seines industriellen Erbes. New Castle ist eine dieser Städte, in denen man leicht mehrere Tage verbringen kann, ohne ein großes Programm zu haben: ein bisschen surfen, ein Bier mit anderen Backpackern trinken, während das Fleisch auf einem der öffentlichen Grills am Strand brutzelt – herrlich!





Im Licht der untergehenden Sonne nehme ich gedanklich bereits Abschied von meiner treuen V-Strom. Meine Erwartungen hat sie übertroffen. Müsste ich den gleichen Trip nochmal machen, fiele meine Wahl wieder auf die Suzuki.

VERNETZUNG

Auch als Ausländer kann man in Australien ein Bankkonto eröffnen. Meine Wahl fiel auf die Common Wealth Bank und ich war sehr zufrieden mit dem gebotenen Service. Ihre Geldautomaten sind weit verbreitet und die Gebühren sind niedrig.

An meinem letzten Tag lande ich am „Bogey Hole", ein Pflichtbesuch, wenn man hier ist. Im Jahr 1819 wurde das Loch von englischen Sträflingen per Hand aus der Felsplattform herausgehauen, um einen Pool für Major James Morisset zu schaffen. Für mich ist es an der Zeit weiterzuziehen, denn mein australischer Ersatzvater erwartet mich auf seiner Honda Pan European 250 Kilometer nördlich in Port Macquarie.

Wim und seine Pan

Auf dem Weg zu Wim wird mir schlagartig bewusst, dass ich nur noch eintausend Kilometer vor mir habe, bevor mein australisches Leben vorerst ein Ende hat. Also sollen die letzten Etappen etwas Besonderes werden. Als Tribut an meinen ‚partner in crime', die kleine V-Strom, achte ich darauf, auf den letzten Metern keine Kurve auszulassen. Der Gasgriff öffnet sich und während ich mein Motorrad durch die langgezogenen Kurven steuere, kann ich nur erahnen, was für eine gute Wahl es war, die komfortable Suzuki für meine Reise zu kaufen. Trotz ihrer 105.000 Kilometer Laufleistung hat sie mich nicht einen Moment im Stich gelassen. Hinter der hochklappbaren Scheibe genieße ich unglaublich guten Windschutz. Was den Verbrauch angeht, so begnügt sich die vollgepackte Maschine mit 4,6 bis 5,1l/100 km. Für Australien ist die Reichweite damit mehr als ausreichend. Da ich weiß, dass mein 64-jähriger Freund eher gemächlich unterwegs sein wird, gebe ich bis dahin noch einmal Gas. Der letzte Abschnitt führt mich über schöne kurvige Landstraßen. Fahrerisch wenig anspruchsvoll macht die Umgebung mit ihren vielen Holzbrücken, weiten grünen Landschaften und langen schnellen Kurven das wieder wett. Meine Ankunft in Port Macquarie fühlt sich gleichermaßen wie ein Abschied von meiner V-Strom und von diesem sonnigen Land an. Leider scheint das mit der Sonne nicht immer zuzutreffen, denn auf der Rückfahrt sind uns nur wenige regenfreie Momente gegönnt. Es ist gut, dass wir fast am Ziel sind, denn durch die Hitze und den rauen Asphalt sind meine Reifen verschlissen und nach 11.000 Kilometern ist nicht mehr viel von ihrem Profil übrig. Als sich das Wetter endlich bessert, kommen wir zu Hause an, wo ein leckeres BBQ auf uns wartet.

Murphys Gesetz

Zeit Abschied zu nehmen. Ich schaffe es, mein Motorrad einem gewissen „Jim" zu verkaufen, der extra von Sydney nach Brisbane fliegen will, um es anschließend auf Achse zurück zu fahren. Als guter Verkäufer will ich dabei sicherstellen, dass die V-Strom sauber und gepflegt übergeben wird. Deshalb entferne ich den Schmutz meiner Reise gründlich mit einem Hochdruckreiniger. Keine gute Idee: Selbst nachdem ich das Motorrad tagelang getrocknet und erfolglos zu einer Werkstatt gebracht habe, kann ich es nur mit einem schmerzhaften Verlust von 2.500,-- Dollar verkaufen. Dafür kann ich die Geschichte hier abschließen und für die nächste nach Vietnam fliegen, denn es ist nicht das Ende meiner Reise, sondern nur der Abschied von Australien.

Informationen zur Tour

Allgemeines

Nein, es ist nicht immer sonnig. Viele sehen Australien als ein sehr trockenes Land, in dem es permanent heiß ist, aber die Realität sieht anders aus. Der Norden und der Süden des riesigen Landes sind klimatisch sehr unterschiedlich. Der Norden ist tropisch heiß und feucht. Der Süden ist ein Ort, an dem man vier Jahreszeiten an einem Tag erleben kann. November bis Februar sind die heißesten und feuchtesten Monate. Auch wochenlanger Regen ist möglich. Je nach Standort sollte die Zyklon-Saison beachtet werden, die im Februar beginnt. Von März bis Oktober herrscht Trockenzeit, dann kühlen auch die Temperaturen etwas ab.

Motorradmiete

Ein Motorrad zu mieten scheint für die meisten Leute die beste und sicherste Option zu sein, wenn sie Australien nur für einen kurzen Zeitraum besuchen. Plant man, für mehrere Monate oder länger zu bleiben, kann es lohnen, ein Motorrad zu kaufen. Ein Motorrad zu kaufen, zu registrieren und zu versichern, lässt sich innerhalb eines halben Tages erledigen. Eine Versicherung ist nicht vorgeschrieben, aber sehr empfehlenswert!

Beste Reisezeit

Auf der gefahrenen Route war das Wetter in der Zeit von Februar bis April motorradtauglich.

Anreise

Die Tour startet nördlich von Brisbane, der drittgrößten Stadt Australiens. Aus Deutschland kommend lässt Brisbane sich beispielsweise von Frankfurt aus mit ein bis zwei Zwischenstopps per Flug erreichen. Die Reisezeit kann zwischen 23 bis 30 Stunden betragen. Alternativ fliegt man nach Sydney und startet von dort.

Unterkunft

Die Übernachtungen sind der größte Kostenpunkt in Australien. Gemessen an europäischen Standards ist die Qualität der Motels und Hotels dem Preis selten angemessen. Für anständige Hotels zahlt man zwischen 80 und 100 AUD (50 bis 65 Euro pro Nacht). Ein Bett in einem Schlafsaal liegt bereits bei 30 bis 50 AUD (19 bis 32 Euro). Für einen Campingplatz zahlt man zwischen 20 und 50 AUD (13 bis 32 Euro). An Touristenhotspots steigt der Preis während der Ferienzeit erheblich an.

Kulinarisches

Die Preise im Supermarkt liegen 25 bis 30 Prozent über denen in Deutschland. Das summiert sich mit der Zeit, vor allem, wenn man aufgrund der Größe des Landes lang unterwegs ist. Sparfüchse setzen auf Selbstversorgung. Restaurants gibt es überall – richtig gute Restaurants sind selten.

Karten & Bücher

MARCO POLO
Kontinentalkarte Australien
Maßstab 1:1:4.000.000
Preis: 11,99 Euro

Bezug: shop.motorradundreisen.de



Routenverlauf

Gesamtkilometer: 8.460 km
Höchster Punkt: 1.590 m

Routenverlauf:
Wamuran – Brisbane – Tweed Heads – Warwick – Parkes – Grampians National Park – Adelaide – Kangaroo Island – Warnamabool – Melbourne – St. Kilda – Canberra – Katoomba (Blue Mountains) – New Castle – Port Macquarie



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

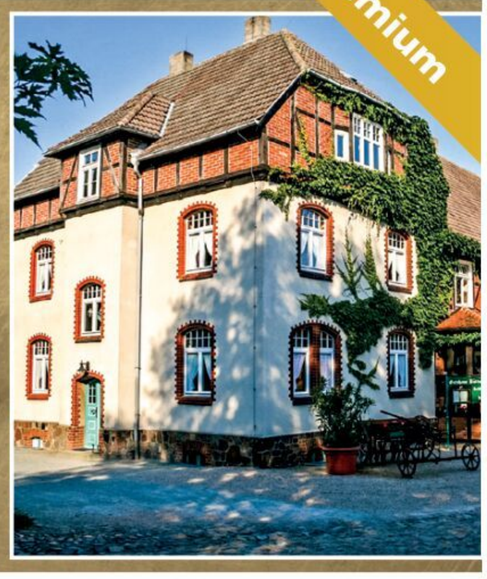
Altmark

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

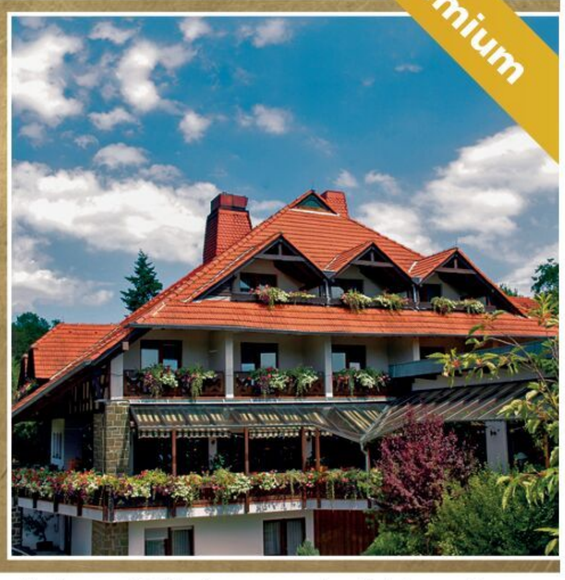
Pfälzer Wald

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

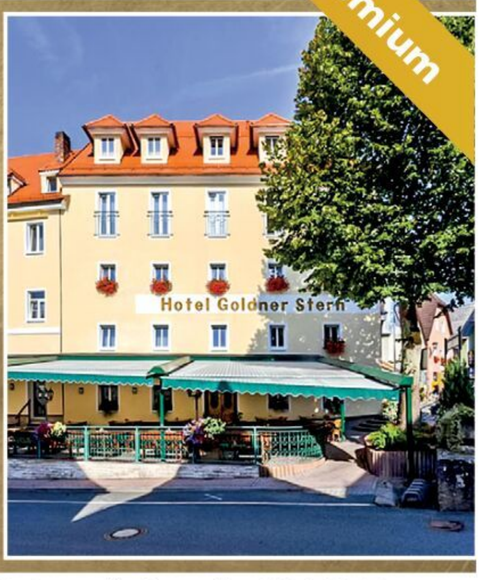
Fränkische Schweiz

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

Premium

M&R Premiumhotels

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

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



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 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



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

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



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



Anfrage & Buchung unter:
www.mrhotels.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



Waldhotel Hubertus
Coburger Straße 501
98673 Eisfeld
+49 3686 618880
www.waldhotel-in-thueringen.de



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



Weserbergland

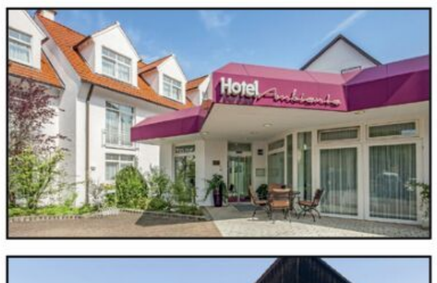
Gasthaus „Zum Lindenwirt"
Weißehütte 14
34399 Wesertal
+49 5574 402
www.gasthauszumlindenwirt.de



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

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.

Text: Michael Reisbacher; Fotos: Aprilia, Husqvarna

Husqvarna Norden 901

Zangengriff

Die neue Aprilia Tuareg 660 leitet ihre Modellbezeichnung von Nomaden der südlichen Sahara ab. Die zeitgleich erschienene Husqvarna Norden 901, ein wenig leistungs- und hubraumstärker, sieht ihre geistige Heimat dagegen eher im Norden; zumindest versucht die Marketingabteilung, das zu suggerieren. Beide zusammen wollen – von Nord und Süd her – die etablierten Reisemotorräder in die Zange nehmen. Ihre Botschaft lautet: Es braucht keinen vollen Liter Hubraum oder gar mehr, um locker-flockig auf der Straße unterwegs zu sein und zugleich genussvolle und zügige Reisen „bis ans Ende der Welt" machen zu können.

APRILIA
TUAREG 660

Vergleich Aprilia Tuareg 660 und Husqvarna Norden 901

Aprilia und Husqvarna präsentieren just zum selben Zeitpunkt Anfang November jeweils ihre Interpretation einer zeitgemäßen Reiseenduro im Mittelklassesegment, die ein breites Spektrum zwischen Asphalt und Straße, zwischen Fahrpräzision und Komfort, zwischen „purem Erleben“ und „Abenteuer am Ende der Welt“ abdecken soll. Gehen Sie mit mir am Anfang – gedanklich – doch einmal um beide Motorräder herum. Keines von beiden weist einen „Schnabel“ auf, von nicht wenigen Reiseenduristen als unverzichtbares Insignium dieses speziellen Segments empfunden. Die Aprilia, deren Tank auf dem Motor thront, wirkt insgesamt etwas zierlicher, schmaler, leichter (was sie auch ist, nämlich um 15 Kilogramm). Die Husqvarna erscheint – vielleicht auch der vielen schwarzen Farbe wegen – etwas voluminöser, präsenter und damit schwerer. Zudem baut sie im vorderen Bereich etwas breiter, was auch eine Folge des von der genspendenden KTM 890 Adventure übernommenen Tanks mit seinen seitlich bis auf Fußrastenhöhe heruntergezogenen Flanken ist. Auch von vorne setzt sich die Norden stärker in Szene. Der Rundscheinwerfer und die beiden seitlich davon montierten Zusatzscheinwerferchen wirken raumgreifender als die zierlicher gehaltene, dreiteilige Scheinwerfereinheit der Aprilia. Mit LED-Leuchtmitteln sind beide bestückt. Auch das Aprilia-Heck wirkt insgesamt etwas filigraner als das der Husqvarna. Fürs große Reisegepäck samt Aluboxensystem sind beide Heckrahmen ausgelegt, allerdings gibt es bei der möglichen Zuladung einen deutlichen Unterschied: Die Aprilia darf stramme 210 Kilogramm zuladen, die Husqvarna sogar 231 Kilo.

Frappierende technische Ähnlichkeiten

Manche technischen Ähnlichkeiten sind frappierend, in anderen Bereichen sind die Unterschiede doch recht groß

Für die dreifarbige Lackierung „Indigo Tagelmust“ verlangt Aprilia 690 Euro Aufpreis. Auch für sie gibt es ein Gepäcksystem



zwischen der Tuareg und der Norden. Einen flüssigkeitsgekühlten Zweizylinder-Reihenmotor mit jeweils vier Ventilen, zwei obenliegenden Nockenwellen und sämtlichen Euro-5-Attesten haben beide. Beide Triebwerke sind von noch leistungsfähigeren Grundmotoren abgeleitet worden und für den On-/Off-Einsatz auf der Straße und im Gelände sowohl leistungsreduziert als auch im mittleren Drehzahlbereich druckvoller gestaltet worden. Der eine weist einen Hubraum von 660 Kubikzentimetern auf, der andere ein Drittel mehr, nämlich 889 Kubik. 80 PS bei 9.250 U/min leistet der Aprilia-Twin, 105 PS bei 8.000 U/min der KTM-Triebling mit den Husqvarna-Insignien an den Flanken. Er ist ansonsten baugleich mit dem Motor der 890 Adventure, für die er aus dem Antrieb der 890 Duke heraus entwickelt worden ist. Obwohl der Norden-Twin also gut 25 Prozent mehr Leistung bereitstellt – beim Drehmoment liefert er gar 40 Prozent mehr –, fühlt sich der Unterschied in der Praxis flotter Fahrten über Berg- und Landstraßen weitaus geringer an. Denn bereits der Aprilia-Motor drückt mehr als zufriedenstellend. Es ist selten, dass man das Drehzahlspektrum komplett ausnutzt und bis an den Rand des fünfstelligen Bereichs dreht. Die Motorauslegung auf viel Kraft bei mittleren Drehzahlen macht sich bezahlt. Das ist nicht anders im Sattel der Husqvarna Norden. Hier empfand ich den Überfluss an Leistung als noch opulenter. Für mich ist nicht vorstellbar, dass man auf fünf Kilometern Strecke einer gewundenen Küstenstraße, sei es auf Sardinien oder der Azoreninsel São Miguel, mit der Norden der Tuareg auch nur eine Sekunde abnimmt. Und weil sie auf denselben Reifen (zudem in identischer Dimensionierung) rollen, ist auch von daher weder ein Zeitgewinn noch ein Vorteil in puncto Fahrspaß herauszufahren. Beide Motoren empfinde ich als souverän, beide drücken in allen fahrfreuderelevanten Lebenslagen weitaus besser als nur nötig.



So sieht die Husqvarna Norden aus, wenn das umfangreiche Softgepäcksystem montiert ist, das es alternativ zu Aluboxen als Zubehör gibt



Man sitzt als Fahrer gut auf der zweifarbigen, nicht höhenverstellbaren Sitzbank der Tuareg. Die Vierkolben-Doppelscheibenbremse ist gut dosierbar, der Twin ein Quell der Freude





Beide nehmen schon aus etwa 2.000 Touren ruckfrei Gas an und drehen anschließend sauber und geschmeidig hoch, ohne mit unziemlichen Vibrationen zu nerven. Der „Wohlfühlbereich“ beider Triebwerke ist angenehm umfangreich, sodass es keineswegs nötig ist, sich zum Zwecke guten Durchzugs stets im Bereich des maximalen Drehmoments aufzuhalten. Das kommt bei beiden dem Verbrauch zugute: Nominell konsumiert die Tuareg 4,0, die Norden 4,5 Liter Sprit pro 100 Kilometer. Beide Werte erscheinen angesichts des gebotenen Temperaments nicht nur als günstig, sondern auch in der Praxis auf der Straße erreichbar. Angesichts nahezu identischer Tankgrößen – die Aprilia bunkert 18, die Husqvarna 19 Liter – sind die Unterschiede in der Reichweite vernachlässigbar.



Zierliche, dreiteilige LED-Leuchteneinheit mit feinem Tagfahrlicht

Stahlgitter bilden das Rückgrat

Das Rückgrat beider Fahrwerke bilden Stahl-Gitterrohrrahmen. Im Falle der Tuareg wird dieser durch Aluminiumprofile verstärkt, bei der Husqvarna erfüllt der Twin eine mittragende Funktion. Natürlich kommen hier wie da USD-Gabeln zum Einsatz, beide mit einem Standrohrdurchmesser von 43 mm, wobei Aprilia bei Kayaba einkauft, während sich Husqvarna erwartungsgemäß bei der Hausmarke WP bedient. Die Federwege unterscheiden sich nur geringfügig: Mit 240 mm bietet die Tuareg extrem viel Hub fürs Einfedern, die Husqvarna liegt mit 220 mm aber auch noch deutlich jenseits der zumeist als Tauglichkeitsuntergrenze angesehenen 190 bis 200 mm. Beide Gabeln sind voll einstellbar und beide machen ihre Sache gut, wobei das Nichtvorhandensein eines Lenkungsdämpfers bei der Aprilia nicht als Nachteil empfunden wird. Bei der Anlenkung der Federbeine – das der Tuareg ist voll einstellbar, das der Norden muss auf die Einstellungs-





Der Fahrersitz hat 20 mm Spielraum nach oben und ist hinten sehr breit geschnitten. Die radiale Vierkolben-Doppelscheibenbremse überzeugt, der Tank verdeckt teils den Twin



möglichkeit der Druckstufendämpfung verzichten – gehen die Hersteller unterschiedliche Wege. Husqvarna lenkt den Dämpfer mit seinen 215 mm Federweg direkt an, Aprilia arbeitet bei seinen 240 mm Federweg über eine progressive Hebel-Umlenkung. Auf der Straße arbeiten beide Systeme tadellos, das Ansprechverhalten kann als sportlich-komfortabel bezeichnet werden. Die Ergebnisse offroad sind in beiden Fällen ebenfalls ungefähr gleichwertig. Wichtiger für ein ruhig laufendes Hinterrad ist der passend eingestellte Luftdruck. Beide Federvorspannungen erfolgen komfortabel über ein gut erreichbares Handrad. Unterschiede lassen sich bei den Bremsanlagen beider Fahrzeuge finden. Hier wie dort arbeitet vorne eine Doppelscheibe, die bei der Husqvarna mit 320 mm um 20 mm größer ist. Ihre radial montierten Bremssättel weisen vier Kolben auf – ebenfalls vier sind es an der Aprilia. Hinten gibt es jeweils eine Einzelscheibe von 260 mm Durchmesser. Wir hatten bei keiner der beiden Bremsen einen Grund zu irgendeiner Beanstandung, sondern empfanden die Bremssysteme beider Mittelklasse-Reiseenduros als top: gutes, nicht allzu scharfes Ansprechverhalten, feine Dosierbarkeit, einwandfreie Wirkung.

Mal mehr, mal weniger Assistenz

Womit wir zwangsläufig zu den Assistenzsystemen kommen, denn die ABS-Konfiguration macht Unterschiede deutlich. Weniger sind sie in der Wirkung zu finden – beide erfüllen bezüglich Regelungsfrequenz und Fahrzeugstabilität auch hohe Ansprüche – als vielmehr in der Konzeption. Während Husqvarna das aufwendigere System einer dezidierten Schräglagenregelung mittels IMU integriert hat, verzichtet Aprilia auf diese Finesse.



Die Abdeckung des runden LED-Scheinwerfers ist Zubehör, die Zusatzscheinwerfer sind Serie.

Pro
+ leistungsfähiger Antrieb
+ sehr handliches Fahrwerk
+ prima Zugänglichkeit

Contra
– keine Sitzhöhenverstellung

Es ist eine Freude, mit der Aprilia Tuareg auch abseits des Asphalts unterwegs zu sein; sie ist ein leicht zugängliches Motorrad

Im praktischen Betrieb konnten wir daraus keinen Nachteil ableiten. Die gefahrenen Straßen auf Sardinien wiesen einen ähnlich hohen Grip auf wie auf São Miguel, sodass die Traktionskontrollen ohnehin nichts Fühlbares zu tun bekamen. Dennoch stünde der Aprilia Tuareg 660, die ja durchaus sportliche Gene in sich trägt, eine IMU und damit die Integration eines schräglagenfähigen ABS gut zu Gesicht, denn die Frage stabiler Verzögerung bei Schräglage ist nicht von der Motorleistung abhängig. Freilich darf man an dieser Stelle nicht vergessen, dass es zwischen beiden Fahrzeugen einen durchaus nennenswerten Preisunterschied gibt. Wir sprechen von immerhin rund 3.000 Euro.

„Explore“ ist nicht „Explorer“

Unterschiedliche Wege schlagen die beiden Hersteller bei ihren Offroad-Fahrregelungen ein. Bei der Tuareg wird dabei das Hinterrad-ABS stets deaktiviert, das Ansprechverhalten auf Gasgriffbewegungen ist sanfter, Traktionskontrolle und Motorbremse agieren zurückhaltender als in den beiden Straßenmodi. Wer will, kann auch noch das Vorderrad-ABS stilllegen. Bei der Norden führt das Einlegen des Offroad-Modus nicht zur automatischen Deaktivierung des Hinterrad-ABS. Dazu muss der Fahrer noch ein paar weitere Knöpfe drücken. Das Vorderrad-ABS kann nicht außer Kraft gesetzt werden, was wir aber nicht als funktionalen Nachteil empfinden. Vermutlich werden nur Profi-Enduristen entsprechende Wünsche haben. Wer sich den optionalen Explorer-Modus leistet, kommt in den Genuss, das Ansprechverhalten auf Gasgriffbewegungen zu individualisieren und auch die Traktionskontrolle in neun Stufen justieren zu können, um jederzeit über ein optimales Verhältnis zwischen Traktion und Schlupf am Hinterrad zu verfügen.

Während wir den Wechsel zwischen den Fahrmodi der Aprilia – es gibt über die drei vorkonfigurierten Programme „Rain“, „Explore“ und „Offroad“ noch einen komplett persönlich konfigurier-



Mittels der vier Tasten oben lässt sich der Bordcomputer einwandfrei bedienen; ganz oben der Schalter für den Tempomaten, unten Blinker und Hupe.

baren Fahrmodus – als sehr einfach empfanden, kamen wir in diesem Punkt mit der Husqvarna nicht so leicht zurecht. Das liegt an der KTM-Philosophie, dass eine einmal gewählte ABS-Einstellung stets in allen Fahrmodi wirksam ist. Wer im „Explorer"-Modus das Offroad-ABS anwählt und damit am Vorderrad verzögerte Eingriffe und am Hinterrad überhaupt keine Blockierregelung mehr erhält, fährt in „Rain" oder „Street" mit derselben Regelung weiter, es sei denn, man programmiert das System wieder um. Das kann beim häufigen Wechsel von Straße und Gelände durchaus nerven.

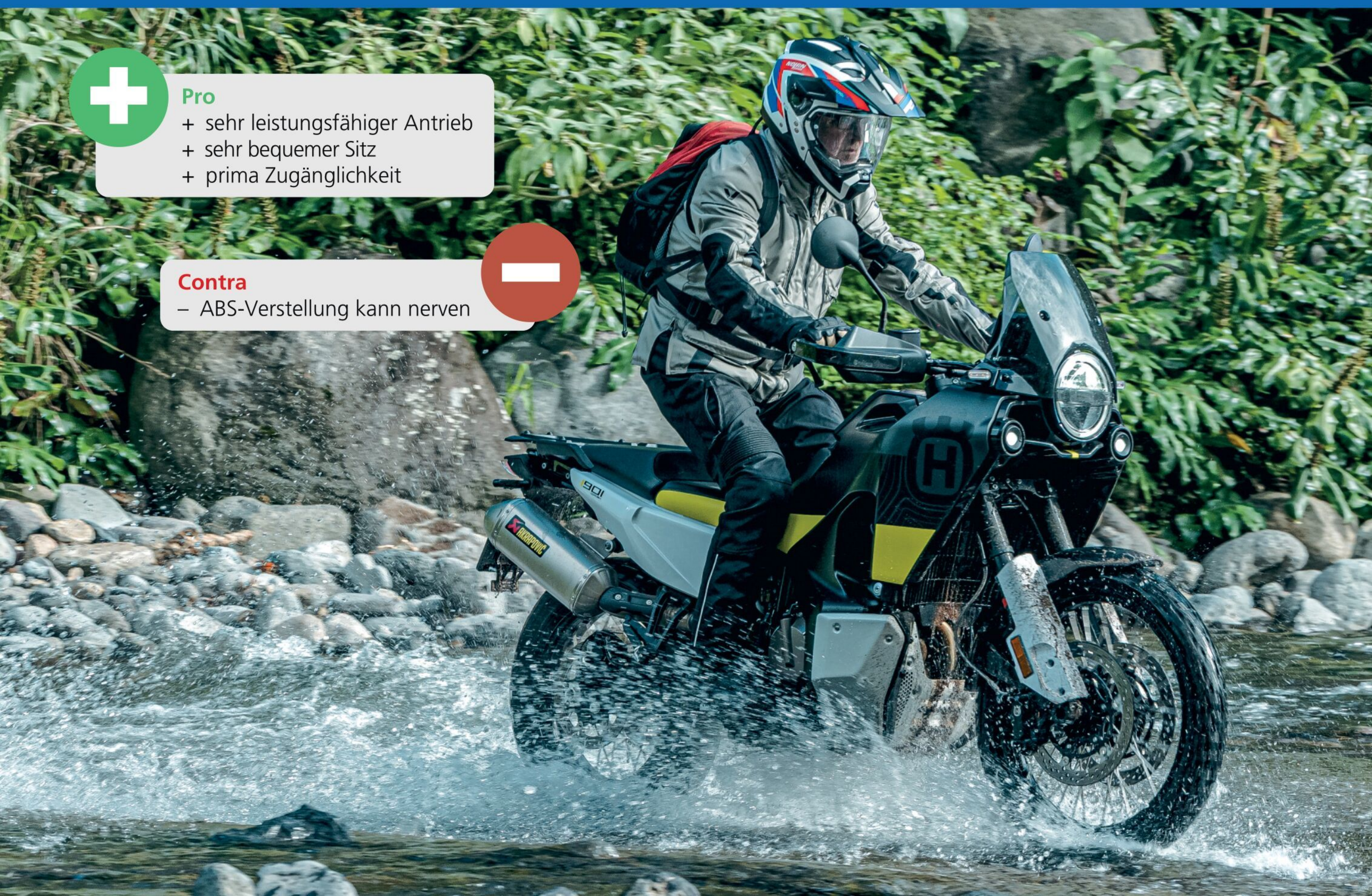


Déjà-vu: Mittels der vier Tasten oben lässt sich der Bordcomputer einwandfrei bedienen; ganz oben der Schalter für den Tempomaten, unten Blinker und Hupe.

Angenehmes Fahren

Um wieder auf das Gemeinsame zu kommen: Beide Motorräder lassen sich im Gelände leicht beherrschen, geben sich agil und zugänglich. Auch die Fahrpositionen im Stehen werden auf beiden als gelungen empfunden. Trotz des im hinteren Bereich wesentlich breiter konturierten Norden-Sitzes ist die Bewegungsfreiheit für den Piloten beim Fahren im Stehen nicht eingeschränkt. Es macht sowohl mit der Aprilia als auch mit der Husqvarna viel Spaß, sich auf Rumpelpfaden zu bewegen. Das um 15 Kilogramm geringere Gewicht der Aprilia – angegeben sind bei ihr vollgetankt 204 Kilogramm, bei der Norden 219 Kilogramm – erscheint zwar spürbar, aber im Reisebetrieb nicht als kriegsentscheidend. Umso weniger, je mehr zugeladen ist. Für das Reisen sind beide Fahrzeuge vorgesehen. Auch wenn die Aprilia die leichteste Zweizylinder-Reiseenduro auf dem gesamten Markt ist, so ist sie doch keinesfalls mit einer Sportenduro zu verwechseln, auch wenn ihre schmal geschnittene Sitzbank und ihre sehr schlanke Silhouette sie sportlicher wirken lassen. Gefühlt lässt sie sich leicht dirigieren, aber ob man mit ihr ohne Gepäck im mittelschweren Gelände tatsächlich Vorteile herausfahren könnte, bleibt Spekulation. Windschutz für weite Reisen ist bei beiden Motorrädern in Form eines Windschilds gegeben.

Stets gut im Griff hat der Fahrer die Husqvarna Norden auch abseits des Asphalts, weil er auf ihr bestens untergebracht ist



Pro
+ sehr leistungsfähiger Antrieb
+ sehr bequemer Sitz
+ prima Zugänglichkeit

Contra
– ABS-Verstellung kann nerven

Beide Scheiben sind nicht verstellbar. Perfekten Windschutz, wie es ihn bei Oberklasse-Geländetourern gelegentlich gibt, darf man nicht erwarten. Und der Punkt „Turbulenzen" ist bei beiden von der Fahrerstatur und dem getragenen Helm abhängig. Bei Husqvarna findet sich im Zubehörangebot ein Spoileraufsatz für die aus stilistischen Gründen eingefärbte Scheibe. Gut möglich, dass dessen Einsatz positive Ergebnisse bei höherem Tempo bringt.

Auf beiden ist gut sitzen

Die Sitzposition erscheint auf beiden Motorrädern gelungen. Der Kniewinkel ist moderat, das „magische Dreieck" (Lenker, Sitz, Rasten) geht bei beiden in Ordnung, sodass man guten Gewissens auch lange Strecken in Angriff nehmen kann. Wegen der bei Fahrpräsentationen häufigen Fahrtunterbrechungen lässt sich über die Frage stundenlangen Sitzens nur mutmaßen, dass der weitaus voluminöser konturierte Husqvarna-Sitz diesbezüglich einen Vorteil bietet. Im Vorderbereich ist er schmal genug geschnitten, sodass der Schrittbogen nicht unziemlich groß wird und man beim Fahren im Stehen sowohl genügend Bewegungsraum als auch einen guten Knieschluss findet. Die Sitzhöhe selbst differiert in der unteren Einstellung des Norden-Sitzes lediglich um sechs Millimeter zuungunsten der Aprilia. Deren Bank ist nicht höhenverstellbar, während der Norden-Pilot bei Bedarf weitere 20 mm in die Höhe rücken kann.
Beide Hersteller bauen Fünfzoll-Farbdisplays ins Cockpit ein, beide sind gut ablesbar, wobei die Norden-Version klarer strukturiert und damit (noch) leichter ablesbar ist. Beide Systeme gefallen und informieren ausführlich. In beiden Fällen kann man sich nach recht kurzer Eingewöhnung schnell und sicher im Menü des Bordcomputers bewegen. Zur Bedienung gibt es jeweils links am Lenker vier in Kreuz-Form gestaltete Tasten, die sehr gut erreichbar sind.

Keine leichte Entscheidung

Sowohl die Aprilia Tuareg 660 als auch die Husqvarna Norden demonstrieren eindrucksvoll, dass es für die Kombination aus locker-flockigem Asphalt-Fahrvergnügen und erlebnisorientiertem „über Stock und Stein" keine 1.000 oder mehr Kubikzentimeter Hubraum und auch nicht 130, 150 oder gar noch mehr PS braucht. Natürlich liefern beide



Erfordert in der Gewöhnungsphase etwas genaueres Hinschauen: Display der Aprilia Tuareg 660. Fünf Zoll messen beide Instrumente



Auch wenn der Seitenständer-Hinweis hier dominiert: Sämtliche Anzeigen im Display der Norden 901 sind gut ablesbar. Zudem lassen sich die „Favoriten" (rechts) individualisieren

Motorräder – die Aprilia ist ab 11.990,-- Euro inklusive Nebenkosten zu haben, die Husqvarna kostet ab 14.695,-- Euro plus Nebenkosten – nicht die messbaren Fahrleistungen der Bolidenklasse, doch sie bieten, abgesehen vom geringeren Kaufpreis, auch ein paar Vorteile: niedrigere Unterhaltskosten, wesentlich leichtere Zugänglichkeit und eine klar bessere Handlichkeit bei niedrigem Tempo – insbesondere beim Rangieren. Orientiert man sich als Fahrer an den geltenden Straßenverkehrsvorschriften, wird man jederzeit mit Kollegen auf einer Boxer-GS, einer KTM Super Adventure oder einer Ducati Multistrada mitfahren können, ohne über Leistungsmangel oder eine technisch unangemessene, weil allzu sparsame Ausstattung klagen zu müssen. Der Mut zu weniger Motorleistung kann durchaus mit größerem Fahrvergnügen belohnt werden. Wie sagt Kabarettist Helmut Schleich so gerne: „Alles eine Frage der Perspektive…"

	Aprilia Tuareg 660	Husqvarna Norden 901
Motor	Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder	Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	81 x 63,93 mm	90,7 x 68,8 mm
Hubraum	659 ccm	889 ccm
Nennleistung	80 PS (59 kW) bei 9.250 U/min	105 PS (77 kW) bei 8.000 U/min
max. Drehmoment	70 Nm bei 6.500 U/min	100 Nm bei 6.500 U/min
Verdichtung	13,5:1	13,5:1
Abgasnorm	Euro 5	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h	200 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion nach 1.000 km, danach alle 10.000 km	Erstinspektion nach 1.000 km, danach alle 15.000 km
Kraftübertragung		
Kupplung	Mehrscheiben-Nasskupplung mit Anti-Hopping-Funktion	Anti-Hopping-Kupplung, mechanisch betätigt
Getriebe	6-Gang	6-Gang
Endantrieb	Kette	Kette
Fahrwerk/Bremsen		
Rahmen	Stahlrohrrahmen	Chrom-Molybdän-Stahlrahmen, Motor mittragend
Federelemente vorn	43-mm-Upside-down-Gabel, voll einstellbar	43-mm-Upside-down-Gabel, voll einstellbar
Federelemente hinten	Monoschock-Federbein, voll einstellbar	WP-Apex-Zentralfederbein, Vorspannung und Zugstufe einstellbar
Federweg v/h	240 mm/240 mm	220 mm/215 mm
Radstand	1.525 mm	1.513 mm
Nachlauf	113,3 mm	106,9 mm
Lenkkopfwinkel	26,7°	25,8°
Räder	Drahtspeichenräder mit Aluminiumfelgen	Drahtspeichenräder mit Aluminumfelgen
Reifen vorn	90/90 - 21	90/90 - 21
Reifen hinten	150/70 - 18	150/70 - 18
Bremse vorn	300-mm-Doppelscheibenbremse, Vierkolben-Bremssättel	Doppelscheibenbremse mit radial montierten Vierkolben-Sätteln
Bremse hinten	260-mm-Scheibenbremse, Einkolben-Bremssattel	260-mm-Scheibenbremse mit Zweikolben-Schwimmsattel
Assistenzsysteme	ABS, Traktionskontrolle, Fahrmodi, Tempomat, Quickshifter	Kurven-ABS, schräglagenabhängige Traktionskontrolle, Fahrmodi, Tempomat, Quickshifter
Maße/Gewichte		
Länge	2.220 mm	2.254 mm
Breite (über Spiegel)	965 mm	863 mm
Höhe (über Spiegel)	1.440 mm	1.385 mm
Sitzhöhe	860 mm	854 mm/874 mm
Gewicht fahrfertig	204 kg	219 kg
zul. Gesamtgewicht	414 kg	450 kg
Zuladung	210 kg	231 kg
Tankinhalt	18 Liter	19 Liter
Standgeräusch	90 dB(A)	88 dB(A)
Fahrgeräusch	74 dB(A)	77 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 11.740,-- Euro (ab Werk)**	**ab 14.695,-- Euro (ab Werk)**

EICMA 2021

Kawasaki gönnt der H2 SX ein umfangreiches Update. Dank neuer Nockenwellen, neu abgestimmter Einspritzanlage und einem Auspuff ohne Vorschalldämpfer liegt das maximale Drehmoment von 137 Nm zukünftig 1.000 Touren früher an, während die Spitzenleistung von 200 PS (210 PS mit Ram-Air) erhalten bleibt. Der serienmäßige Quickshifter arbeitet im 2022er-Modell bereits ab 1.600 U/min und kann dadurch auch in der Stadt häufiger zum Einsatz kommen.

Kawasaki	Ninja H2 SX (SE)
Motor	Reihenvierzylinder, flüssigkeitsgekühlt, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum	998 ccm
Nennleistung	200 PS (147 kW) bei 11.000 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	835 mm
Gewicht fahrfertig	266 kg (267 kg)
Tankinhalt	19 Liter
Fahrzeugpreis	**ab 23.945,-- Euro (ab Werk) (ab 27.145,-- Euro (ab Werk))**

Fotos: Kawasaki



KAWASAKI NINJA H2 SX



Die neue Kawasaki H2 SX wird nach der im letzten Jahr vorgestellten Ducati Multistrada V4 das zweite Motorrad auf dem Markt sein, das mit einem Totwinkelwarnsystem erhältlich ist. Im Kennzeichenträger unter dem Rücklicht ist dafür ein Radarsensor ins Heck integriert. Ein zweiter sitzt unter dem neuen LED-Scheinwerfer in der überarbeiteten Front der Kawasaki H2 SX und füttert den Kollisionswarner (FCW) sowie das adaptive Abstandsradar (ACC) mit Daten. Im Gegensatz zur Ducati werden die Sensoren an der Kawasaki durch Blenden kaschiert. Teil der neuen Beleuchtungsanlage ist das Kurvenlicht der bisherigen H2 SX SE, die ab 2022 mehr oder minder durch die neue H2 SX abgelöst wird. Die bisherige H2 SX SE+ rückt ebenfalls nach und wird 2022 zur neuen H2 SX SE. Mit Stylema-Bremssätteln von Brembo ist ihre Vorderradbremse hochwertiger ausgestattet als die der H2 SX. Ihr Skyhook-Fahrwerk bekommt ein Softwareupdate mit Anti-Dive-Funktion. Das Radar und die vielen Extras treiben das Gewicht beider Versionen in die Höhe. 2022 wiegt die fahrfertige SX 10 kg mehr als bisher und kommt damit auf 266 kg. Die neue SX SE ist zukünftig nur noch ein Kilo schwerer (+ 5 kg im Vergleich zum Vorgänger).

Breitere, dickere, straffere und griffigere Sitzpolster versprechen mehr Komfort auf langen Strecken. Während eine Griffheizung, ein Reifendruckkontrollsystem und „Keyless Go" bei SX und SX SE zur Serienausstattung gehören werden, ist das lackierte Koffersystem aufpreispflichtig. Im Cockpit mit Smartphone-Navigation wächst das TFT-Display auf 6,5 Zoll und steuert Intercom, Musik und Navigationssystem. Neu sind eine Berganfahrhilfe und die Abstimmung der schräglagenabhängig arbeitenden Assistenzsysteme.

Die Farbwahl fällt 2022 einfach. Ninja H2 SX und H2 SX SE sind lediglich in einer Farbe lieferbar, die sich bei beiden Emerald Blazed Green/Metallic Diablo Black/Metallic Graphite Gray nennt. Dennoch ist im Fall der H2 SX die gesamte Kanzel grün lackiert, während an der schwarzen Kanzel der SX SE nur der Scheibenrahmen grünen Lack trägt. Die Kawasaki H2 SX wird ab 23.945,-- Euro angeboten, die H2 SX SE beginnt bei 27.145,-- Euro (ab Werk). ***TK***



KAWASAKI VERSYS 650







Kawasaki überarbeitet die Versys 650 für das Modelljahr 2022. Das Cockpit wertet ein farbiges 4,3-Zoll-TFT-Display mit Smartphone-Integration auf, das neben der optionalen 12-V-Steckdose zukünftig durch eine optionale USB-Ladesteckdose ergänzt werden kann. Die aufpreispflichtige Griffheizung bekommt einen neuen Schalter. Den flüssigkeitsgekühlten Zweizylindermotor mit einer Leistung von 67 PS bei 8.500 U/min und einem Drehmoment von 61 Nm bei 7.000 U/min tastet Kawasaki nicht an, spendiert ihm aber eine abschaltbare Traktionskontrolle mit zwei Regelstufen. Eine A2-Version mit 48 PS und 53 Nm ist ebenfalls erhältlich. Ein neuer vierfach verstellbarer Windschild soll – flankiert von zusätzlichen Verkleidungen – den Wetterschutz optimieren. Optisch nähert sich die Versys 650 mit ihren symmetrischen LED-Scheinwerfern der 1.000er an. Überarbeitete Dekore runden die Modellpflege ab.

Im Zubehörprogramm der Versys 650 finden sich LED-Zusatzscheinwerfer, Handprotektoren und diverse Windschilder sowie ein Koffersystem mit 28 Liter großen Seitenkoffern und zwei Top-Case-Varianten. Ab 8.595,-- Euro wird das 2022er-Modell der Versys 650 erhältlich sein. ***TK***



Kawasaki	Versys 650
Motor	Reihenzweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum	649 ccm
Nennleistung	67 PS (49 kW) bei 8.500 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	840 mm
Gewicht fahrfertig	217 kg
Tankinhalt	21 Liter
Fahrzeugpreis	**ab 8.595,-- Euro (ab Werk)**

Stadler Treasure Pro & Quest Pro: innovative Motorrad-Textilkombi

Text: Thomas Kryschan; Fotos: Alexander Klose, Stadler

Die Textiljacke Treasure Pro ist das aktuelle Topmodell des deutschen Bekleidungsspezialisten Stadler. Wir testen sie gemeinsam mit der Hose Quest Pro. „Luftig und leicht im Sommer, aber dennoch wasserdicht und warm, wenn es darauf ankommt“, soll der Anzug alle Eventualitäten einer Motorradtour abdecken. An der Wasserdichtigkeit des 3-Lagen-Laminats gab es im Test jedenfalls nichts auszusetzen. Integriert in die Außenhaut verhindert sie sogar, dass sich das Obermaterial mit Regenwasser vollsaugt und dadurch während der Fahrt an Gewicht zulegt. Selbst bei geöffneten Belüftungsöffnungen blieb es trocken im Inneren. Ein herausnehmbares Futter fehlt dem Anzug allerdings, weshalb es bei einstelligen Temperaturen recht frisch auf dem Motorrad wird. Obwohl Saisonfahrer die wärmende Schicht meist in den Schrank verbannen, dürfte sie angesichts des ambitionierten Preises gern im Lieferumfang enthalten sein.





Hochsommertauglich

Im Gegenzug kann die Kombination bei Hitze auftrumpfen. Das Stadler Air Scoop System, kurz SASS genannt, nutzt kleine Lufthutzen, die sich im Fahrtwind aufstellen, um Frischluft durchs Innere des Anzugs zu fördern. Sehr viel Frischluft. Insgesamt elf Öffnungen an der Jacke und nochmals sechs an der Hose stehen dafür zur Verfügung. Lange Laschen an den Reißverschlussschlitten stellen sicher, dass sie sich auch mit Motorradhandschuhen problemlos bedienen lassen. Nicht alle von ihnen sind jedoch während der Fahrt erreichbar. Der kühlende Effekt der Be- und Entlüftungsöffnungen ist beachtlich und bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten spürbar, während das ausgeklügelte dreidimensionale Netzfutter im Inneren effektiv verhindert, dass der Anzug auf der Haut klebt. In Sommerstellung wird, von zwei Druckknöpfen fixiert, zusätzlich die Textillasche des Frontreißverschlusses offen gehalten. Dadurch kann ein weiterer Mesh-Bereich neben dem Reißverschluss vom Fahrtwind angeströmt werden. Wer in diesem Stadler-Anzug schwitzt, dem ist wirklich nicht mehr zu helfen. Mit der Zeit findet man für nahezu jedes Wetter die passende Einstellung für eine optimale Klimatisierung. Nur selten muss man dafür alle Reißverschlüsse öffnen. Das Schöne an dem ausgeklügelten Kühlsystem ist, dass Zugluft weitestgehend ausbleibt.





Tragekomfort und Sicherheit auf hohem Niveau

In Sachen Verarbeitungsqualität und Materialanmutung macht dem Stad-



ler-Anzug ohnehin niemand etwas vor. Dank zahlreicher Stretch-Zonen und elastischem Bund gibt es auch am Tragekomfort und der Bewegungsfreiheit nichts auszusetzen. Weitenverstellungen an Ober- und Unterarmen, Taille und Hosenbund stellen unabhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit den flatterfreien Sitz der Kombi sicher. Die Level-2-Protektoren an Ellenbogen, Schulter, Hüfte, Knie und Rücken sind kaum zu spüren und bürgen für das hohe Sicherheitsniveau von Treasure Pro und Quest Pro.

Dabei erstreckt sich der Rückenprotektor über die gesamte Länge der Jacke, ist bereits im Lieferumfang enthalten und sogar ein Brustprotektor kann nachgerüstet werden. Besser geht es kaum. Zusätzlich zum Cordura-Gewebe setzt Stadler an besonders belasteten Stellen auf eine zweite Schicht aus robustem Armacor. Als Motorradsicherheitsbekleidung ist der Abriebschutz damit nach Klasse AA zertifiziert. Nur Leder wäre noch sicherer.

Zahlreiche Taschen, zwei davon abnehmbar

Mit fünf großen Taschen ist die Jacke Treasure Pro bestückt. Zwei wasserdichte Innentaschen, eine Netz-Rückentasche und zwei wasserdichte, abnehmbare Außentaschen bieten viel Stauraum, zusätzlich verfügt sie über zwei kleine Taschen auf den Oberarmen. Dadurch, dass sie mehr oder weniger lose über der Außenhaut schweben, haben sie selbst vollgestopft keinen Einfluss auf Tragekomfort und Passform. Das Gleiche gilt für die beiden geräumigen Cargotaschen der Hose.

Fazit zum neuen Topmodell von Stadler

Mehr geht nicht. Die Kombination aus der Jacke Treasure Pro und der Hose Quest Pro erfüllt alle Ansprüche an das aktuelle Spitzenmodell in Stadlers 3-Layer-Programm. Bei Regen hält die Kombination dicht, während das patentierte Belüftungssystem im Sommer reichlich Frischluft einfängt. Angesichts der hochwertigen Qualitätsanmutung dürfte die Verarbeitungsgarantie von 10 Jahren nur selten in Anspruch genommen werden. Einzig ein Innenfutter für kalte Tage fehlt zum Ganzjahresglück. Neben Kurz-, Lang- und Damengrößen ist die Hose in extrakurzen Größen lieferbar. Wer „von der Stange“ dennoch nicht fündig wird, dem bietet Stadler gegen Aufpreis eine Maßanfertigung und die farbliche Individualisierung an. Regulär beginnt die Jacke bei 1.349,-- Euro, die Hose ab 899,-- Euro.

Testmotorrad: BMW F 900 XR

Bezug: www.stadler.de

Stadler Treasure Pro und Quest Pro

UVP:
Jacke: ab 1.349,-- Euro
Hose: ab 899,-- Euro
Größen: in allen erdenklichen Größen sowie als Maßanfertigung erhältlich

Passgenauigkeit 15/15

+ passgenau dank zahlreicher Herren-, Damen-, Kurz- und Langgrößen
+ Maßanfertigung möglich

Material/Verarbeitung 20/20

+ 3-Lagen-Laminat
+ sehr hochwertig verarbeitet

Tragekomfort 15/15

+ uneingeschränkte Beweglichkeit
+ Protektoren nicht spürbar

Praxistauglichkeit 15/15

+ flatterfrei bei allen Geschwindigkeiten
+ leichtgängige Reißverschlüsse mit Handschuhen bedienbar

Ausstattung 8/10

+ abnehmbare Außentaschen
– kein Innenfutter im Lieferumfang

Wetter 7/10

+ luftig bei Hitze
+ über einen großen Temperaturbereich angenehmes Innenklima
– kühl bei einstelligen Temperaturen

Sicherheit 15/15

+ Level-2-Protektoren im Lieferumfang
+ vorbereitet für Brustprotektor
+ Materialdopplungen mit Armacor



95
- 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

Bluetooth-Intercom: Cardo Spirit, Spirit HD, Freecom 2x und Freecom 4x

Kommunikationsspezialist Cardo schickt die bisherige Freecom-+-Serie in Rente. Vier neue Intercomsysteme lösen die alten ab. Für anfängliche Verwirrung sorgt die Nomenklatur der Bluetooth-Neuheiten, bezeichnete der Name Freecom doch bisher die Einstiegsserie des Herstellers. Zukünftig reihen sich Freecom 2x und Freecom 4x unterhalb der Packtalk-Serie (mit Mesh) in der Mitte des Angebots ein, während Spirit und Spirit HD das untere Preissegment abdecken.



Kabellose Updates

Neu ist für alle Bluetooth-Intercomsysteme die „Over-the-Air"-Updatefunktion. Die Smartphone-App hält die Firmware der Geräte kabellos auf dem neuesten Stand. Trotz niedriger Preise kann sich die Ausstattung der Spirit-Serie sehen lassen. Neben Bluetooth 5.2 bietet das günstigste Gerät „Spirit" eine Reichweite von bis zur 400 Metern. Beim „Spirit HD" sind es 600 Meter. Dem schnellladefähigen Akku genügen 20 Minuten Aufladung via USB-C-Anschluss für zwei Stunden Sprechzeit. Im Fall des Spirit HD soll die Kapazität für bis zu 13 Stunden ausreichen. Nicht nur dank einer automatischen Lautstärkenanpassung verspricht Cardo eine gute Sprachübertragung, auch die Verbindung soll gegenüber den Vorgängern an Stabilität zugelegt haben.





Unterschiede zwischen Cardo Spirit und Spirit HD

Neben längeren Akkulaufzeiten hebt sich das Spirit HD durch 40-mm-Lautsprecher und „Wideband Voice"-Übertragung von den kleineren 32-mm-Lautsprechern des Spirit ab und verspricht dadurch satteren Klang. Zusätzlich spendiert Cardo dem Spirit HD ein FM-Radio mit RDS-Funktion und sechs Festsenderspeichern. Preislich schlägt sich das Mehr an Ausstattung im höheren Preis von 149,95 Euro für das Spirit HD gegenüber 99,95 Euro für das Spirit nieder. Etwas sparen lässt sich mit dem Partnerpack. Es enthält zwei Geräte und kostet im Fall des Spirit 189,95 Euro und als Spirit HD 284,95 Euro. Alle Geräte der Spirit-Serie sind auf zwei Gesprächspartner limitiert.

Fotos: Cardo

Cardo Freecom 2x und Freecom 4x

Die neue „Live Intercom“-Technologie mit automatischer Wiederherstellung der Verbindung spendiert Cardo den neuen Freecom-x-Modellen. Ein manueller Aufbau der Verbindung wird dadurch selbst dann überflüssig, wenn die maximale Reichweite von 1,2 Kilometern, die das Freecom 4x bietet, überschritten werden sollte. Für das Freecom 2x gibt Cardo eine Reichweite von 800 Metern an. Außerdem ermöglicht einzig das Freecom 4x die Verbindung von vier Gesprächspartnern und die Steuerung des Geräts über gesprochene Kommandos, während das Freecom 2x nur über das Scrollrad und drei Tasten am Gehäuse bedient wird, die natürlich auch das Topmodell Freecom 4x mitbringt. Neben dem RDS-Radio des Spirit HD geben beide Freecom-x-Geräte Musik vom Smartphone wieder. Kräftige 40-mm-Lautsprecher von JBL gehören zur Serienausstattung. Das Freecom 4x ist zu einem Preis von 269,95 Euro (499,95 Euro im Partnerpaket) erhältlich. Für das Freecom 2x liegt der unverbindliche VK-Preis bei 209,95 Euro (Partnerpaket 399,95 Euro). ***TK***



Sena Quantum-Serie mit Harman-Kardon-Sound



Fotos: Sena

Sena präsentiert die neue Quantum-Serie und verspricht ein nie dagewesenes Audioerlebnis beim Motorradfahren. Dafür kommen Lautsprecher und Mikrofone des Audioexperten von Harman Kardon zum Einsatz. Sie sollen die Audioqualität von Senas 50er-Serie deutlich verbessern und mit kristallklarem Klang begeistern.

Den bereits bekannten Modellen 50S und 50R stellt Sena das neue 50C zur Seite. Es kombiniert die bekannte Mesh-Intercom-Technologie mit einer 4K-Kamera, die in das Bedienteil integriert ist. Neben hochauflösenden Videos mit 30 FPS bannt sie 12MP-Fotos im Standbild-, Serienbild- oder Zeitraffermodus auf die Speicherkarte. Der neue Integralhelm Stryker und der neue Klapphelm Impuls werden ebenfalls mit Lautsprechern und Mikrofon von Harman Kardon ausgestattet. Laut Sena ist sogar deren Innengestaltung auf optimale Akustik ausgerichtet. Integralhelm und Klapphelm sind mit einer Sonnenblende und einem integrierten LED-Rücklicht ausgestattet. Das Bedienteil ist bei beiden Helmen unauffällig in die Schale integriert. Wie von Zauberhand findet das Ladekabel Kontakt zum magnetischen Ladeanschluss. Neben voller Smartphone-Konnektivität und Mesh-Intercom sind die Systeme über gesprochene Befehle steuerbar. Die Preise beginnen bei 369,-- Euro für 50R und 50S, im Doppelpack kosten sie jeweils 649,-- Euro. Das neue 50C mit 4K-Kamera ist für 499,-- Euro zu haben. Für die Helme werden 549,-- Euro (Integralhelm) beziehungsweise 599,-- Euro (Klapphelm) fällig. ***TK***





Fotos: Givi

Neues von Givi

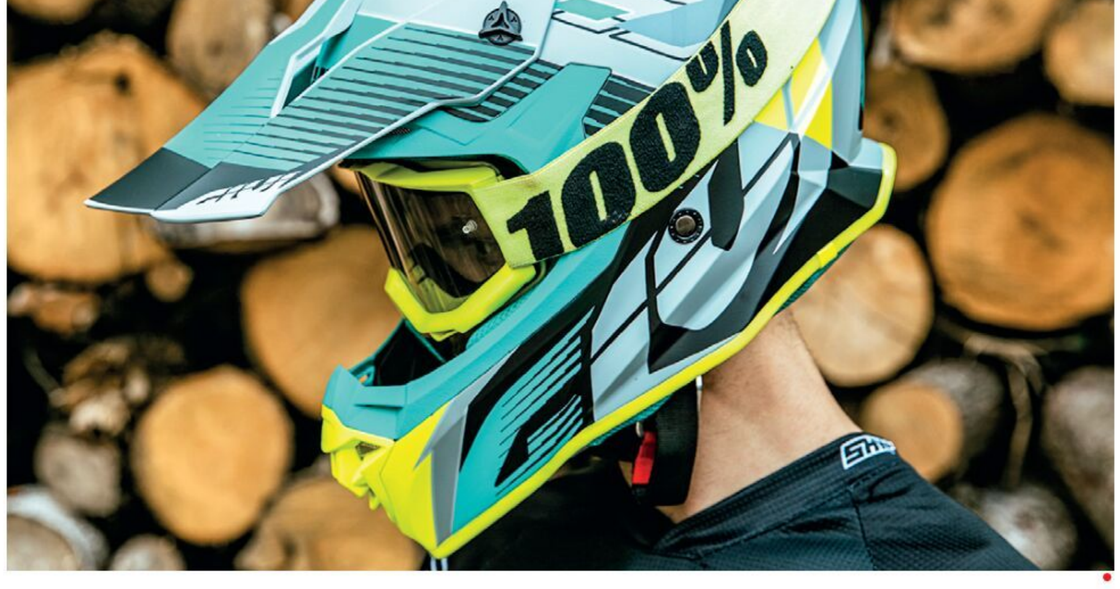
Givi ist für durchdachte Gepäcklösungen bekannt. Eine der neuen Serien, die auf der EICMA präsentiert wurden, nennt sicht Borse X-Line. Die Vielfalt der Kollektion reicht von Rucksäcken über Tankrucksäcke und Hecktaschen bis hin zu Taschen, die auf die Deckel von Alukoffern gezurrt werden können.

Mit der neuen Remove-X-Linie stellt Givi ein neues Befestigungssystem vor. Um weiche Satteltaschen auf Abstand zu halten, werden stabile Tragrahmen seitlich am Motorrad befestigt. Der Clou: Durch einfache Betätigung eines Hebels können sie fast vollständig abgenommen werden. Um die Kompatibilität zu gewährleisten, werden die TR Tragrahmen gezielt auf einzelne Motorradmodelle zugeschnitten.





Das Givi-Topcase Trekker Alaska passt zu den robusten Seitenkoffern, die bereits seit 2020 verkauft werden. Alle sind serienmäßig mit einem Sicherheitsschloss ausgestattet, während vier stabile Ösen die Befestigung weiterer Ladung auf dem Deckel ermöglichen. Der Kunde hat die Wahl zwischen 44 Liter und 56 Liter Volumen. Selbst die kleinere Variante fasst einen Integralhelm. Apropos Helm: Mit dem Givi 60.1 erweitert ein neuer Crosshelm das Angebot, der bereits die neue Helmnorm ECE 22.06 erfüllt. Selbst an den Kleinkram hat Givi nicht nur gedacht, mittlerweile befinden sich über 1.000 Produkte im Sortiment. Ein Thermosflaschenhalter zur Befestigung an Koffern



und Stahlrohren oder ein Kanister mit 2,5 l Fassungsvermögen, der für den Transport von Benzin, Wasser und Öl zugelassen ist, seien deshalb nur beispielhaft genannt. Das gesamte Angebot findet ihr unter: www.givi.de ***TK***





Neue 3-in-1 GORE-TEX Motorradanzüge von Rukka



Bekleidungsspezialist Rukka präsentiert die Premium-Tourenanzüge Rapto-R für Herren und Raptorina für Damen. Beide verfügen über ein 3-lagiges Gore-Tex Pro-Laminat. Das elastische, leichtgewichtige und flexible Material soll sich den Bewegungen des Trägers anpassen. Armacor-Verstärkungen an Ellbogen, Schultern, Knien und Hüften erzielen eine höhere Abriebfestigkeit. Bei warmem Wetter kühlen mehrere Belüftungsreißverschlüsse an Jacke und Hose, während die mitgelieferten Daunen-Inlays bei Fahrten in der Kälte für Isolierung sorgen. Der Rapto-R-Anzug enthält Level-2-Protektoren an Schultern, Ellbogen, Rücken, Hüfte und Knien sowie einen Level-1-Brustprotektor. Der Raptorina-Anzug verfügt lediglich über Level-1-Protektoren (Level-2 nachrüstbar). Ein dünnes Luftpolster an der Kontaktfläche zum Gesäß sorgt für verbesserten Sitzkomfort. Verstellmöglichkeiten an Jackensaum und -bündchen, Hosenbund und Beinabschlüssen erlauben eine individuelle Anpassung des Anzugs. Ein Stretchkragen bietet bei Bedarf zusätzlichen Windschutz. Jacke und Hose können entweder per Reißverschluss verbunden werden oder es kann eine Kombination aus Schrittgurt und Hosenträgern verwendet werden. Die Anzüge sind mit wasserdichten Innen- und Außentaschen ausgestattet. Die Jacken werden in Schwarz mit Details in Silber, Hi-Vis-Gelb, Orange, Dunkelgrau oder Pink (nur für Frauen) erhältlich sein, während die Hosen in Schwarz kommen. Sowohl die Jacke als auch die Hose werden in den Herrengrößen 46–66 und den Damengrößen 34–50 erhältlich sein, wobei es drei verschiedene Hosenlängen gibt: kurz (C1), normal (C2) und lang (C3, bis Größe 64 für Männer und 48 für Frauen). UVP Jacke/Hose Herren: 1249,-- Euro/899,-- Euro, UVP Damen: 1099,-- Euro/799,-- Euro. ***AK***

Fotos: Hersteller

Lifestyle-Look: iXS-Damenjacke Elora-ST-Plus und Herrenjacke Eton-ST-Plus



Von der Rollermetropole Mailand ließ sich iXS zu den Jacken Elora-ST-Plus und Eton-ST-Plus inspirieren. Mit wasserdichter Membran, integrierten Protektoren und abnehmbarer Kapuze sieht iXS die Jacken als wandelbare Alltagsbegleiter. Zwei geräumige Außentaschen, zwei Innentaschen und eine Napoleontasche bieten Stauraum. Mit elastischen Bündchen am Handgelenk, Dehnungsreißverschlüssen an der Hüfte und Weitenverstellungen an Ärmeln und Jackensaum lässt sich die Passform der Jacken anpassen. Dank Belüftungsöffnungen, herausnehmbarem Innenfutter und soltoTex-Membran stehen die Damenjacke Elora-ST-Plus und die Herrenjacke Eton-ST-Plus der Funktionalität einer Motorradtextiljacke in nichts nach. CE-zertifiziert nach EN 17092-4:2020 (A) erfüllen sie mit Ellenbogen- und Schulterprotektoren sowie einer Tasche für die Nachrüstung eines Rückenprotektors auch grundlegende Sicherheitsansprüche. Zu Preisen von 199,95 Euro (CHF 229,--) sind beide iXS-Jacken in den Größen S bis 3XL erhältlich. ***TK***

Schick und praktisch: Motorradanhänger Humbaur HK254218

HK254218 mit individueller Ausstattung

Getreu dem Motto „Humbaur macht's möglich" ist der Kofferanhänger HK254218 auf den wetterunabhängigen Transport von bis zu vier Motorrädern ausgelegt. Die integrierte Dachschräge an der Front verbessert die Aerodynamik des Anhängers und soll nicht nur für bessere Nachlaufeigenschaften sorgen, sondern auch den Spritverbrauch des Zugfahrzeugs reduzieren. Über die befahrbare Heckklappe können Motorräder schnell und einfach verladen werden. Für Grip sorgt dabei das Riffelblech auf Anhängerboden und Auffahrrampe. Mit der umlaufenden Verzurrleiste kann die Ladung anschließend gesichert werden, wobei eine zweite, zusätzlich höher positionierte Verzurrleiste im Frontbereich noch mehr Flexibilität bietet. Besonders schick wirkt der Anhänger mit Leichtmetallfelgen und einer individuellen Beklebung.

Zulässiges Gesamtgewicht: 2.500 kg (Ablastung auf 2.000 kg möglich)
Nutzlast: ca. 1.555 kg
Maße außen: ca. 5.640 x 2.275 x 2.540 mm (L x B x H)
Maße innen: ca. 4.185 x 1.730 x 1.885 mm (L x B x H)

Seitenbelüftung verschließbar, zwei Motorradhalter, vier verschraubbare Klappösen, vollwertiges Ersatzrad, 100 km/h-Zulassung. ***TK***







Fotos: Yamaha

Neuer Yamaha TMAX: 7-Zoll-TFT mit Navigationssystem ab Werk



20 Jahre ist es her, seit der erste Yamaha TMAX im Jahr 2001 die Grenzen zwischen Motorrädern und Scootern verwischte. Nun folgt die achte Generation. Als Hommage an das erste Modell wird der 2022er-TMAX deshalb wieder in der Farbe Extreme Yellow erhältlich sein. Sportlicher, schlanker und dynamischer wirkt das kantige Erscheinungsbild mit der kompakteren Verkleidung. Leichte Spin-Forged-Felgen werten das straffer abgestimmte Fahrwerk des TMAX auf. 218 kg bringt er fahrbereit auf die Waage. Mit einer Leistung von 48 PS (35 kW) ist der 562-ccm-Motor exakt auf die Führerscheinklasse A2 zugeschnitten. Ein stufenloses CVT-Riemengetriebe gibt die Leistung ans Hinterrad weiter – dank Ride-by-Wire-Gasgriff dosiert von Traktionskontrolle und wählbarer Motorcharakteristik. Ein Highlight ist das 7 Zoll große TFT-Farbdisplay mit Garmin-Navigationssystem. Garmin Rider Alerts warnen vor engen Kurven, Tempolimits oder Schulen. Via Bluetooth, WLAN oder dem USB-Anschluss im wasserdichten vorderen Staufach wird der TMAX mit dem Smartphone verbunden. Sogar Textnachrichten kann das Cockpit anzeigen – das allerdings erst, sobald der TMAX geparkt wurde. Die Sitzposition wird vorderradorientierter, während die längere Sitzbank und die längeren Trittbretter mehr Bewegungsfreiheit versprechen. Unterschiedlich große Fahrer sollen dank der in Längsrichtung um 30 mm verstellbaren Rückenstütze eine bequeme Sitzposition finden. Damit alle sicher den Boden erreichen, wurde die Sitzbank im Bereich der Schenkel schmaler. Für erhöhten Beifahrerkomfort sind die Fußrasten um 5 mm niedriger und die Hüftposition um 15 mm höher angeordnet. Reduzierten Druck auf den Oberkörper des Fahrers verspricht ein einstellbarer Windschild mit zentralem Lufteinlass, der Windgeräusche deutlich mindern soll. Zukünftig sichert eine schlüssellose Zündung den Hauptständer, die Lenkung, den Tankdeckel und die Sitzbank jeweils mit einem Schloss. Auch den neuen TMAX wird es wieder als TMAX Tech MAX mit umfangreicherer Serienausstattung geben. Die Scheibe ist bei ihm elektrisch verstellbar. Neben einer serienmäßigen Sitzbank- und Griffheizung sind ein Tempomat und hinterleuchtete Schalter an Bord. Gemeinsam mit der einstellbaren Hinterradfederung erhöhen die Extras das Gewicht um zwei Kilo auf 220 Kilogramm (fahrbereit). Der TMAX wird in den Farben Extreme Yellow, Icon Blue und Sword Grey angeboten, während der TMAX Tech MAX entweder in Dark Petrol oder Power Grey erhältlich sein wird. Die Auslieferung beginnt ab März 2022. Preise sind bisher nicht bekannt. ***TK***

Yamaha	TMAX
Motor	Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Hubraum	562 ccm
Nennleistung	48 PS (35 kW) bei 7.500 U/min
max. Drehmoment	55 Nm bei 5.250 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	800 mm
Gewicht	218 kg
Tankinhalt	15 Liter

Yamaha XMAX 125 & 300: Neue Farben 2022



2022 werden Yamaha XMAX 300 und XMAX 125 in neuen Farben erhältlich sein. In beiden Hubraumklassen ergänzt ein dunkles Icon Blue das bereits bekannte Sonic Grey. Dem besser ausgestatteten Tech MAX in Power Grey stellt Yamaha eine Variante in Dark Petrol zur Seite. Seit Dezember 2021 sind die 2022er-Modelle erhältlich. ***TK***



Yamaha NMAX 155 ab 2022 in Deutschland

Ab 2022 wird der neue Yamaha NMAX 155 in Deutschland erhältlich sein. Damit stellen die Japaner dem beliebten NMAX 125 eine hubraumstärkere Variante zur Seite. Bei identischem Gewicht von 131 Kilogramm ist der 155er (15 PS, 14 Nm) um 3 PS und 3 Nm kräftiger als der 125er (12 PS, 11 Nm), was ihm bei Überholvorgängen und auf der Stadtautobahn zu souveränerem Fahrverhalten verhelfen soll. Wie der NMAX 125 wird der NMAX 155 in Power Grey, der neuen Farbe Milky White und einem überarbeiteten Phantom Blue erhältlich sein. ***TK***

CFMoto 700CL-X: Nachschub für die Mittelklasse

Mit der CFMoto 700CL-X bereichert ein neuer Café Racer die Mittelklasse um Yamaha MT-07 und Kawasaki Z650. Das X in der Modellbezeichnung des neuen Naked Bikes findet sich im markanten Tagfahrlicht des LED-Rundscheinwerfers wieder. Optisch macht die 700CL-X ohnehin eine gute Figur. An die Ducati Diavel erinnert die Linienführung des freischwebenden Hecks und des massiven Tanks mit Lufthutzen aus Aluminium, der von den Stahlrohren des Brückenrahmens durchzogen ist. Der kurze Auspuff greift das Design der kultigen SuperTrapp-Schalldämpfer auf.



Motor mit 70 PS aus 693 ccm

Angetrieben wird die 70 PS starke CFMoto 700CL-X von einem flüssigkeitsgekühlten Zweizylindermotor mit 693 Kubikzentimetern Hubraum. Eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h soll die fahrfertig 198 Kilogramm leichte Maschine damit erreichen. Die mechanisch betätigte Anti-Hopping-Kupplung reicht maximal 61 Newtonmeter Drehmoment an das Sechsganggetriebe weiter.

Die Ausstattung mit zwei Fahrmodi und einem voll einstellbaren Fahrwerk wirkt in dieser Leistungsklasse ungewöhnlich üppig. Ungewöhnlich ist auch die Reifenkombination. Den weitverbreiteten 180/55-17 am Heck kombiniert CF-Moto mit einem Vorderreifen in der Dimension 110/80-18. Auf den zweiten Blick wirkt nicht nur die Gabel recht einfach gestrickt, der Verzicht auf eine Doppelscheibenbremse am Vorderrad deutet ebenfalls den Sparkurs beim Entwurf der 700CL-X an. Immerhin misst die Einzelscheibe 320 Millimeter und wird von einem Bosch-ABS unterstützt.

Verfügbarkeit und Preis der CFMoto 700CL-X

Über mangelnde Elektronik können sich Fans der CFMoto 700CL-X ohnehin nicht beschweren. Neben einem Tempomaten gehört auch adaptives Kurvenlicht zur Serienausstattung des Naked Bikes. Pünktlich zur Saison 2022 soll die neue 700CL-X in den Farben Coal Grey und Twilight Blue bei den CFMoto-Händlern stehen. Was sie kosten wird, ist bisher nicht bekannt. ***TK***

DAUER TEST

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

Fahrerausstattung:
Helm: Shoei NXR2
Jacke: Stadler Treasure Pro
Hose: Stadler Quest Pro
Handschuhe: Vanucci Touring IV
Stiefel: Daytona Strive GTX

Fazit

BMW F 900 XR

Es ist schon ein Kreuz mit den Dauertestmaschinen. Auf der Suche nach den besten Reifen, der bequemsten Sitzbank, dem optimalen Windschild und einem tauglichen Gepäcksystem spult man Tausende von Kilometern ab, nur um das Motorrad wieder abzugeben, sobald es perfekt funktioniert. Aber der Reihe nach.

Schnell und sparsam: der drehfreudige Motor

Jegliche Kritik an unserer BMW F 900 XR konnte man von Beginn an als Jammern auf hohem Niveau bezeichnen. Manchen bietet der 900er-Paralleltwin im Vergleich zum 1250er-Boxermotor zu wenig Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen, andere empfinden Fahrwerk und Sitzbank als zu straff. Am drehfreudigen Charakter des Reihenzweizylinders lässt sich zwar nichts ändern, am eigenen Fahrstil hingegen schon. In Verbindung mit dem optionalen Quickshifter wechselt die XR die Gänge wieselflink. Bemüht man ihr exaktes Getriebe und nutzt das breite Drehzahlband, kann sie sowohl untertourig dahinrollen als auch zügig überholen. Dafür genügen bereits mittlere Drehzahlen.

Charakterbildend: die Reifenwahl

Mit stets berechenbarem Fahrverhalten steht das stabile Fahrwerk dem sparsamen Motor zur Seite. Im Mittel verbraucht der Zweizylinder 4,6 Liter auf 100 Kilometern. Während langer Autobahnetappen sinkt der Konsum teils auf





Der Bridgestone T32 (links) steigert den Fahrkomfort und passt besser zum sportlichen Charakter der BMW F 900 XR als der Metzeler Roadtec 01 SE, der bei vergleichbarem Nassgrip höhere Laufleistungen meistert

4,2 Liter, mehr als 5 Liter zu verfeuern ist unrealistisch. An Handlichkeit und Stabilität des elektronisch einstellbaren Fahrwerks ändern die ESA-Modi nichts. Auch die Unterschiede in der Abstimmung fallen geringer aus als bei der F 850 GS mit ihren langen Federwegen. Nur auf erstklassigen Straßen offenbart der Dynamic-Modus der XR spürbare Vorteile gegenüber dem universellen Road-Modus, der dafür mit besserem Federungskomfort punktet. Auf den hat auch die Reifenwahl einen nicht zu unterschätzenden Eindruck. Ausgeliefert auf den guten, aber nicht mehr aktuellen Bridgestone T30 Evo, besohlten wir die F 900 XR zunächst mit dem sportlichen Ableger des Tourenreifens Metzeler Roadtec 01, dem Roadtec 01 SE. Während er uns bei Nässe vollends überzeugen konnte, fiel der deutlich schlechtere Abrollkomfort der Metzeler-Reifen im Vergleich zu den Bridgestones auf. Ein erneuter Wechsel auf aktuelle Bridgestone T32 bestätigt diesen Eindruck. Bei vergleichbarem Nassgrip bietet der T32 deutlich mehr Eigendämpfung und fährt sich mit seiner weicheren Gummimischung darüber hinaus sportlicher auf trockener Fahrbahn. Zum Charakter der F 900 XR passt das wunderbar, weshalb wir ihm, trotz der rund 30 Prozent geringeren Laufleistung gegenüber dem Roadtec 01 SE, den Vorzug geben.



Der BMW Navigator kam öfter zum Einsatz als die Connected App. Mit dem ConnectedRide Cradle bietet BMW seit Kurzem eine werksseitige Smartphone-Ladehalterung für den Sockel des Navigationsgeräts an

Navigation – beide Wege führen zum Ziel

Obwohl die F 900 XR ab Werk die kostenlose Connectivity-Option fürs Smartphone mitbringt, ist unsere Dauertestmaschine zusätzlich mit einem klassischen BMW-Navigator VI ausgestattet. Zurecht, wie wir finden. Zwar bietet die BMW Motorrad Connected App umfangreichere Funktionen und kann dem Navi bei der Routenführung durchaus Konkurrenz machen – die Zukunft gehört ohnehin der App –, im Alltag nutzten wir jedoch meist den Navigator trotz seiner optisch nicht mehr taufrischen Darstellung. Der Grund: Es spart Zeit.



Langstreckentauglich wird die F 900 XR erst durch die Aktivkomfort-Sitzbank von Wunderlich. Jede Menge Gepäck oder zwei Helme schlucken die lackierten Koffer

Der Klassiker ist stets einsatzbereit, erlaubt sogar während der Fahrt den spontanen Zugriff auf die Tankstellensuche und wird dauerhaft mit Strom versorgt, während das Smartphone zunächst gekoppelt und im Dauereinsatz auch geladen werden will. Die dafür notwendige Ladebuchse fehlt allerdings im Cockpit der F 900 XR und versteckt sich stattdessen im spritzwassergefährdeten Bereich hinter dem linken Fersenschoner. Zudem läuft die App zwar stabil, das Zusammenspiel aus Handy, App und Drahtlosverbindung birgt aber insgesamt ein größeres Fehlerpotenzial und beißt sich an der über die Jahre gereiften Zuverlässigkeit des Navigators die Zähne aus. Wenn alles passt, funktioniert die Smartphone-Lösung genauso gut wie der Navigator. Über den Multicontroller an der linken Lenkerarmatur lässt sie sich dennoch nicht bedienen. Sofern es das Budget hergibt, ist das Navi also derzeit noch der Connected App vorzuziehen.

Beliebt für jeden Einsatzzweck

Während ihrer Zeit im Redaktionsfuhrpark erhält die BMW F 900 XR nicht selten den Vorzug vor anderen Maschinen. Das liegt zum einen, spätestens seit der Montage der Aktivkomfort-Sitzbank von Wunderlich, an ihrer langstreckentauglichen Ergonomie. Zum anderen kann die XR mit perfekter Funktion und hoher Alltagstauglichkeit punkten. Je einen Integralhelm schlucken die lackierten Koffer und lassen damit sogar die zweckmäßiger wirkenden Variokoffer der F 850 GS alt aussehen, bei denen auf der rechten Seite ein großer Teil des Volumens dem hoch montierten Auspuff zum Opfer fällt. Durch die Form der Koffer legt die schlanke XR allerdings beachtlich an Breite zu, was Achtsamkeit beim Abstellen an Mauern und Leitplanken erfordert.

Fazit: sportlich und reisetauglich

Das Einsatzspektrum, das die Mittelklasse-BMW sowohl auf der dynamischen Runde nach Feierabend als auch auf ausgedehnten Touren bietet, ist beachtlich. Im Reisetrimm reiht sie sich problemlos in einen GS-Schwarm ein, während sie im kurvigen Geläuf eine KTM 1290 Super Duke nicht aus den Augen verliert. Dabei unterstützt die unauffällig agierende Traktionskontrolle den Fahrer ebenso verlässlich wie die kräftigen Bremsen. Das adaptive Kurvenlicht stempeln wir hingegen lediglich als vorhanden ab. Überschaubar ist der Zugewinn an Fahrbahnausleuchtung, vor allem wenn zur Dunkelheit noch Nässe hinzukommt. Angesichts des ohnehin hellen LED-Scheinwerfers und der überzeugenden Gesamtbilanz wären wir damit aber wieder beim eingangs erwähnten Jammern auf hohem Niveau, denn wir werden sie vermissen, die ausgewogene und noch dazu schicke BMW F 900 XR. Allen, die über die Anschaffung einer F 850 GS oder S 1000 XR nachdenken, können wir einen horizonterweiternden Seitensprung nur wärmstens ans Herz legen.

BMW	F 900 XR
Motor	Zweizylinder, wassergekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Hubraum	895 ccm
Nennleistung	105 PS (77 KW) bei 8.500 U/min
max. Drehmoment	92 Nm bei 6.500 U/min
Fahrwerk/Bremsen	
Federelemente vorn	43-mm-Upside-down-Teleskopgabel
Federelemente hinten	Aluminium-Zweiarmschwinge, direkt angelenktes Zentralfederbein
Federweg v/h	170 mm/172 mm
Reifen vorn	120/70 ZR 17
Reifen hinten	180/55 ZR 17
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	825 mm
Zuladung	219 kg
Tankinhalt	15,5 Liter
Preis	**ab 11.400,-- Euro (ab Werk)**

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





Den Rücken

Drachens entlang

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



Teneriffa ist nicht nur ein Reiseziel für Winterurlaube in der Sonne – es ist auch ein großartiges Ziel für begeisterte Motorradfahrer und bietet landschaftlich möglicherweise die abwechslungsreichsten Touren der Welt. Teneriffa wird vom derzeit ruhenden Vulkan Teide dominiert. Mit einer Höhe von etwas mehr als 3.718 Metern ist der Teide Spaniens höchster Gipfel und vom Meeresboden aus gemessen die dritthöchste Vulkanstruktur der Welt. Es gibt drei Arten von Eidechsen, die beim Wandern auf den Wegen herumlaufen und auch der touristische Kitsch in den Geschäften, wie Schlüsselanhänger und Flaschenöffner, wird von Eidechsenmotiven dominiert. Der berühmte Drachenbaum von Icod ist das Symbol von Teneriffa. Erst im letzten Jahrhundert, im Jahr 1909, brach der Teide zum letzten Mal aus. Der Vulkan von Teneriffa ist also wirklich ein „schlafender Drache“. Wir leben in den österreichischen Alpen, wo die schneereichen Wintermonate nicht zum Motorradfahren geeignet sind. Damit die kalte Jahreszeit nicht zu lang wird, fliegen wir im Januar meistens auf die Kanaren. Dieses Mal beschließen wir, Teneriffa auf einer Route zu erkunden, die uns von West nach Ost über den Rücken des Drachens quer durch den Nationalpark Teide führt.

Masca, was für eine Straße!

Unsere Route beginnt im malerischen Ort Masca an der Nordwestspitze der Insel. Dieses winzige Dorf mit nur rund 150 Einwohnern war vor der spanischen Eroberung im Jahr 1496 eine Siedlung der Guanche Aborigines und wird täglich von Touristen überschwemmt. Sie werden vom Ruhm des wunderschönen Bergdorfs angelockt, das einst als Piratenversteck diente und bis vor relativ kurzer Zeit nur mit Eseln oder zu Fuß erreichbar war. Die Straße von und nach Masca ist ein schmaler, eng gewundener, einspuriger Lindwurm aus gutem Asphalt, begrenzt von niedrigen, weiß getünchten Steinblöcken, die wie Reihen stumpfer Zähne darauf warten, diejenigen zu beißen, die sich zu weit hinaus wagen. Die gelegentlichen Überholpunkte sind für Autos kaum ausreichend, geschweige denn für die zahlreichen Reisebusse, die täglich versuchen, diese Strecke zu überwinden. Man muss sehr früh am Tag oder viel, viel später am Nachmittag dort sein, wenn man die Strecke zügig durchfahren will. Kommt man jedoch zur richtigen Zeit, dann ist die Masca-Straße eine wunderbar technische Achterbahn, die sich durch und über eine Reihe grüner Bergrücken windet, die zum Meer hinabsteigen. Entlang der Klippen des majestätischen Teno-Gebirges bietet die Straße rundum spektakuläre Ausblicke. Wir beginnen unsere Tour früh am Morgen und werden mit freier Fahrt auf der wunderbaren Straße belohnt, ohne von Bussen oder Autos behindert zu werden. Das erste Stück auf der berühmten Masca-Straße ist nicht sehr lang und unsere gemieteten BMWs haben sich kaum aufgewärmt, bevor der Spaß an den Haarnadelkurven vorbei ist. Nachdem wir durch die Stadt Santiago del Teide und ein Stück auf der Küstenstraße TF-1 gefahren sind, befinden wir uns auf der TF-38 und beginnen den langen Aufstieg zum Teide-Nationalpark.

Die grünen Schluchten und steinernen Felswände der Masca-Straße verwandeln sich hier in die erste einer langen Reihe ungewöhnlicher, oft außerirdisch wirkender, landschaftlich reizvoller Regionen, als wir zum Vulkan hinauffahren. Am Teide finden sich sechs Ökosysteme, die sich deutlich voneinander unterscheiden. Die scheinbar fremde Landschaft ist einer der Gründe, warum er als Kulisse für unzählige Filme diente.

Als Erstes passieren wir einen Abschnitt voller vulkanischer Brocken, die mit Sträuchern und Kakteen übersät sind. Sie weicht schnell einer faszinierenden Landschaft, als wir ein Kiefernwaldgebiet durchfahren. Der Boden zwischen den Bäumen ist mit braunen Nadeln und riesigen Zapfen übersät. Sonst wächst überhaupt nichts. Es scheint, als würden die Bäume regelrecht verhindern, dass hier etwas anderes wächst. Es muss der Traum eines jeden Landschaftsgärtners sein – kein Unkraut!

Viele Abschnitte der Straße sind hier mit Sicherheitsbarrieren gesäumt, die auf den ersten Blick aus Kiefernholz bestehen. Tatsächlich handelt es sich um solide Stahlbarrieren, die aus ästhetischen Gründen in Holzoptik verkleidet sind und so dazu beitragen, die perfekte Postkartenansicht der Straße nicht zu stören.

Je höher wir uns durch eine ganze Reihe breiter Haarnadelkurven schrauben, desto karger werden die Bäume. Man hat einen guten Ausblick auf die Küste auf der rechten Seite und auf den Gipfel des Teide, der in der Ferne links sichtbar ist. Es ist Vormittag, Mitte Januar, und obwohl die Temperatur an der Küste auf angenehme 20 °C angestiegen sein dürfte, ist sie hier oben auf 12 °C gefallen, während wir durch eine durchsichtige Wolkenschicht fahren, die wie Zuckerwatte an den verbleibenden Kiefern haftet.

Kiefernwald TF-24

Blick auf den Teide von der TF-24



Der Abstand zwischen den Bäumen hat sich vergrößert und an vielen Stellen wird der braune Teppich aus Kiefernnadeln durch eine gleichmäßige Schicht schwarzen Bimssteins ersetzt, der wie Reiswaffeln knirscht, wenn man darauf spazieren geht. Wir überqueren den nordwestlichen Grat von Santiago und passieren den Chinyero-Schlot, der 1909 den jüngsten Ausbruch erlebte. Die Landschaft hier spiegelt wider, wie jung diese Insel geologisch gesehen tatsächlich ist. Es sieht aus wie auf einer Baustelle, auf der Pflanzen kaum Zeit hatten, sich durch die Trümmer von Lava und Asche zu strecken. Grüne Sträucher und tapfere Kiefern sind auf der roten und kohlschwarzen Leinwand wie lebende Schimmelpilzflecken auf dunklem Roggenbrot verteilt.

Der Asphalt ist rennstreckenglatt und sieht so aus, als wäre er erst kürzlich aufgebracht worden. Die Fahrbahn thront etwas erhöht über dem Geröll zu beiden Seiten der Straße, sodass es an den meisten Stellen nicht empfehlenswert wäre, mit einem Motorrad über den Rand zu fahren. Der Verkehr ist immer noch extrem schwach, wir haben den ganzen Morgen vielleicht drei Autos gesehen und gleiten elegant an ihnen vorbei, ohne unseren Rhythmus zu unterbrechen. Ich fahre die große BMW R 1200 GS und obwohl ich finde, dass sie für diesen Straßen hier etwas überdimensioniert ist – Liz´s BMW F 750 GS hat reichlich Leistung und ist in den Kurven flinker, liebe ich den Komfort und das weiche Gefühl auf der 1200er. Es hat schon seinen Grund, warum sie sich so gut verkauft hat!

Ich bin kein Vulkan-Experte, aber während wir diese Straße entlangfahren, scheint es, als hätten sich während der Ausbrüche verschiedene Gesteinsarten in scharf definierten Gebieten abgelagert. Oft weist eine Straßenseite rote Trümmer auf, während die andere Seite kohlschwarz wie ein Schlackehaufen ist. Es wirkt, als ob die Straße so positioniert wurde, dass sie exakt entlang der Grenze zwischen den beiden Arten von Eruptionsmaterial verläuft.

Spektakuläre Kontraste in der Landschaft

Nach weiteren zehn Minuten erreichen wir die Baumgrenze und passieren ein riesiges Gebiet der Verwüstung. Samtig schwarze Lava erstreckt sich zu beiden Seiten der Straße, so weit das Auge reicht und es wächst überhaupt nichts mehr. Ein wirklich surrealer Anblick. Wir treffen bald auf die TF-21, die von Vilaflor heraufkommt, und biegen links ab. Die Straße führt uns tiefer in den Nationalpark hinein und näher an den Teide heran. Hier verwandelt sich die Landschaft in eine riesige, flache, sandig aussehende Strauchwüste namens Las Canadas. Sie steht in scharfem Kontrast zu allem, was wir bisher durchfahren haben und erinnert an eine Motorradtour in den USA entlang der Eastern Sierras, bei der die Landschaft zeitweise ähnlich war. In diesem Fall fahren wir jedoch tatsächlich über das flache Innere eines Vulkankraters. Und es gibt noch eine weitere Region mit spektakulärem Kontrast, bevor wir zu unserer geplanten Fahrt mit der Seilbahn zum Gipfel des Teide gelangen. Am Ende der langen Geraden über diesen

Grüne Felsen, Canadas del Teide

flachen Kraterboden biegt die Straße links ab in Richtung des Vulkans und wir schlängeln uns durch eine Mischung aus roten und hellgrünen Felsen. Die meisten Leute denken sofort an Kupfer, wenn sie das hellgrüne Gestein sehen. In diesem Fall stammt die Farbe jedoch tatsächlich von Tonmineralien in der Asche, hauptsächlich Chlorit.

Nach einem längeren Fotostopp können wir uns losreißen und fahren geradeaus zum Vulkan. Spuren von Schnee sind auf dem Gipfel zu erkennen. Die Temperaturanzeige am Motorrad ist jetzt auf 7 °C gefallen und dunkle Risse vernarben die linke Seite des Kegels. Lavaströme haben dort ihre Spuren hinterlassen. In der Ferne, rechts vom Hauptgipfel, sehe ich eine Reihe verschiedenfarbiger Felsbänder, die von einem Grat auf die Straße hinuntersteigen. Grünlich, schwarz, braun und rot, wie eine dieser Zierflaschen, die man manchmal in Küstenorten sieht, in denen Schichten verschiedenfarbigen Sandes sorgfältig übereinander gestapelt sind. Hier sind sie vertikal angeordnet und Hunderte von Metern breit.

Auf der linken Seite der Straße können wir die untere Seilbahnstation ganz deutlich über uns sehen. Autos und Busse säumen bereits die Zufahrtsstraße. Die Seilbahnfahrt auf den Gipfel des Teide ist wahrscheinlich eine der wenigen Attraktionen, die fast jeder Teneriffatourist auf seinem Programm hat. Wir parken in der Nähe des Fahrkartenschalters und sind bald auf dem Weg nach oben in einer sehr modernen Seilbahn, die bis zu 44 Passagiere fasst. Oben angekommen stehen wir nun wirklich auf der Schulter des Drachens. Die Luft ist dünn und kalt und es riecht nach Schwefel.

Seilbahn auf den Pico del Teide

Den Rücken des Drachens entlang Teneriffa

Wir machen langsame und vorsichtige Schritte. Die Temperatur ist auf 2 °C gesunken und die beiden offenen Wanderwege, einer links und einer rechts von der Bergstation, sind sehr uneben und erfordern unsere ganze Aufmerksamkeit. Der Zugang zur dritten Route, die bis zum Gipfel des Vulkans führt, erfordert eine spezielle Genehmigung des National Park Officers. Die Aussicht rund herum und hinunter auf die Straße ist spektakulär und wir verbringen mehrere Stunden damit, die Routen zu erkunden und unvergessliche Fotos zu machen.



„Gourmet" Biker Stop

Inzwischen knurren unsere Mägen – es wird Zeit fürs Mittagessen und wir fahren zurück zu unseren geparkten Motorrädern. Bevor wir an unserem Ziel, dem Papillon Restaurant, ankommen, passieren wir jedoch eine weitere Reihe faszinierender Landschaften.
Ich fange an, sie als Zonen zu betrachten. Es gibt die sandgelbe Strandzone, die rote Trümmerzone, die orange-braune Erd- und graugrüne Sträucherzone, die schwarze Trümmerzone und die schwarz glänzende glasartige Zone. Alle entstanden aus verschiedenen Ausgüssen von Lava und Erosion, durch Wasser und Luft. Einige zeigen überhaupt kein Pflanzenwachstum, in manchen sprießen nur niedrige Sträucher und andere sind mit den hoch aufragenden gefiederten Skelettresten von Teide-Bugloss-Blüten übersät. Unsere Tour muss eine der visuell vielfältigsten Fahrten auf der ganzen Welt sein.



Teide Astronomical Observatory

Der Verkehr nimmt zu und unsere Fahrt wird durch Massen von Autos und Bussen behindert. Überholmöglichkeiten bieten sich auf der stark gewundenen Straße selten. Dafür bietet unser niedriges Tempo eine gute Gelegenheit, sich von der facettenreichen Landschaft überraschen zu lassen, die sich noch immer wie ein fremder Planet anfühlt.

Das Restaurant Papillon ist ein beliebter Zwischenstopp für Biker. Es ist ein lustiger, leicht chaotischer Ort mit einer großen Terrasse. Wir bestellen ein Hühnchen- und ein Thunfischsandwich. Als sie serviert werden, sehen sie nicht nur absolut identisch aus, sondern sind auch nicht das, was wir uns erhofft hatten. Es handelt sich lediglich um eine Art Paste, die zwischen zwei leicht gerösteten Weißbrotscheiben verteilt wurde. Überraschenderweise schmecken sie jedoch großartig!

Kurz nachdem wir das Restaurant verlassen haben, biegen wir nach rechts auf die TF-24 ab und fahren entlang einer langen Geraden durch dunkelrote Erde hinauf zum Teide Astronomical Observatory, das bereits von Weitem auf dem Gipfel sichtbar ist. Die Kanarischen Inseln gelten neben Chile und Hawaii als einer der drei besten Orte unseres Planeten, um den Himmel zu beobachten. Die Ansammlung aus Sonnen-, Nacht- und Radioteleskopen wurde im Jahr 1964 eingeweiht und erstreckt sich über eine Fläche von fünfzig Hektar. Damit ist sie das größte Sonnenobservatorium der Welt und bietet einen beeindruckenden Anblick, als wir an der Reihe von seltsam geformten kristallweißen Wachposten vorbeifahren.

Auf 2.390 Metern über dem Meeresspiegel passieren wir den höchsten Punkt unserer Route. Auf der anschließenden Abfahrt durchschneidet die Straße die Felsen und präsentiert uns dabei eine atemberaubende Vielfalt an Farben und Formationen. Die letzte Kurve, bevor wir wieder in den Wald eintauchen, sieht aus wie der Anschnitt einer Schokoladen-Sahne-Torte. Dies ist „La Tarta del Teide“. Die verschiedenfarbigen Gesteinsschichten haben sich hier mit jedem Ausbruch des Vulkans abgelagert.

Als wir um die Ecke biegen, schweben Gleitschirmflieger lautlos über uns in Richtung Wolkenschicht und Küste. Sonnenstrahlen blitzen durch das Blätterdach, während wir eine Straße hinuntergleiten, die sich durch den wunderschönen Wald schlängelt. Unsere Fahrt durch sich ständig ändernde Zonen ist fast vorbei. Nach weiteren fünfzehn Kilometern auf einer der schönsten Waldstraßen, die wir je gefahren sind, erkennen wir Anzeichen von Zivilisation. Wir passieren den Ballungsraum San Cristobal de La Laguna und erreichen die letzte Etappe dieser erstaunlichen Reise. Die TF-12 auf dem Weg nach El Bailadero im „Anaga Mountain Rural Park“ führt uns zum Schwanz des Drachen, eine bergige Gegend mit Gipfeln und Schluchten, die mit Lorbeerbäumen und charmanten Dörfern übersät ist.

Die feuchte Straße steigt und fällt, dreht sich durch ein Gewirr moosiger Bäume und undurchdringliche Vegetation wie ein Stück geknoteter Schnur, das sich durch gekräuselten nassen Filz schlängelt. Mensch, Natur und Geologie existieren hier seit Langem in perfekter Harmonie. Angekommen in Santa Cruz an der Küste bringt uns die Autobahn TF-1 zurück nach Costa Adeje zu unserem Hotel. Was könnte besser sein, als den Wintermonaten in Europa mit so einer spektakulären Fahrt zu entkommen?

Informationen zur Tour

Allgemeines

Teneriffa, die größte der spanischen Kanarischen Inseln, liegt etwa 320 km vor der Küste Nordwestafrikas im Atlantik. Die Landessprache ist Spanisch, aber mit Englisch kommt man gut durch.
Meistens ist Vulkanasche grau oder schwarz, aber wenn sie Luft und Wasser ausgesetzt wird, können die Bestandteile reagieren und es bilden sich bunte neue Mineralien. Rot ist im Grunde genommen Rost, Purpur kann entstehen, wenn bei der Oxidation von Eisen Hämatit entsteht und Gelb und Orange stammen vom Schwefel, der in Vulkanasche häufig in hohen Konzentrationen vorhanden ist.
Der Straßenzustand auf Teneriffa ist extrem gut und der Asphalt ist topfeben. Nur auf kleinen Nebenstraßen kann er brüchig sein. Teilweise gibt es Schotterpisten.
Alle Straßennummern in Teneriffa beginnen mit TF (so wie Gran Canaria mit GC und Lanzarote mit LZ).
Landeswährung: Euro. Kreditkarten werden fast überall akzeptiert. Im Nationalpark, in den kleineren Cafés und Restaurants wird Bargeld empfohlen. Das Preisniveau ist niedrig.

Beste Reisezeit

Zwischen November und März.

Unterkunft

Zahlreiche Unterkünfte aller Preislagen sind an der Küste gelegen. Wir wohnten in Costa Adeje in Pueblo Torviscas.

Anreise

Mit dem Flugzeug erreicht man die Kanaren von fast allen deutsche Flughäfen. Von Frankfurt nach Teneriffa Süd fliegt man etwa viereinhalb Stunden

Kulinarisches

Im Nationalpark, TF-21 –
Restaurant Papillon für Kaffee, Snacks und Mittagessen

TF-38 – **Restaurante Las Estrellas** (schöne Terrasse)

Sehens- und erlebenswert

TF-24 – **Radioteleskope** www.slooh.com

TF-24 – **La Tarta del Teide:** Eine interessante Stelle, an der rote, weiße und schwarze Schichten wie die Schichten eines Tortenstücks im Felsen erscheinen. Die weiße Schicht aus Bimssteinfragmenten ist sehr leicht und porös. Die schwarzen Schichten, die aus Basalt bestehen, entstanden bei Eruptionen mit geringem Gasgehalt. Die rötlichen Schichten bestehen ebenfalls aus Basalt. Zum Zeitpunkt ihrer Bildung wurden sie jedoch durch Grundwasser oxidiert.

TF-21 – **Seilbahn auf den Pico del Teide:** Die Fahrt von 2.356 m an der unteren Station auf 3.555 m an der Spitze dauert ungefähr acht Minuten und kostet um die 27,-- Euro pro Person. www.volcanoteide.com/de

TF-436 – **Masca** zwischen Santiago del Teide und Las Portelas

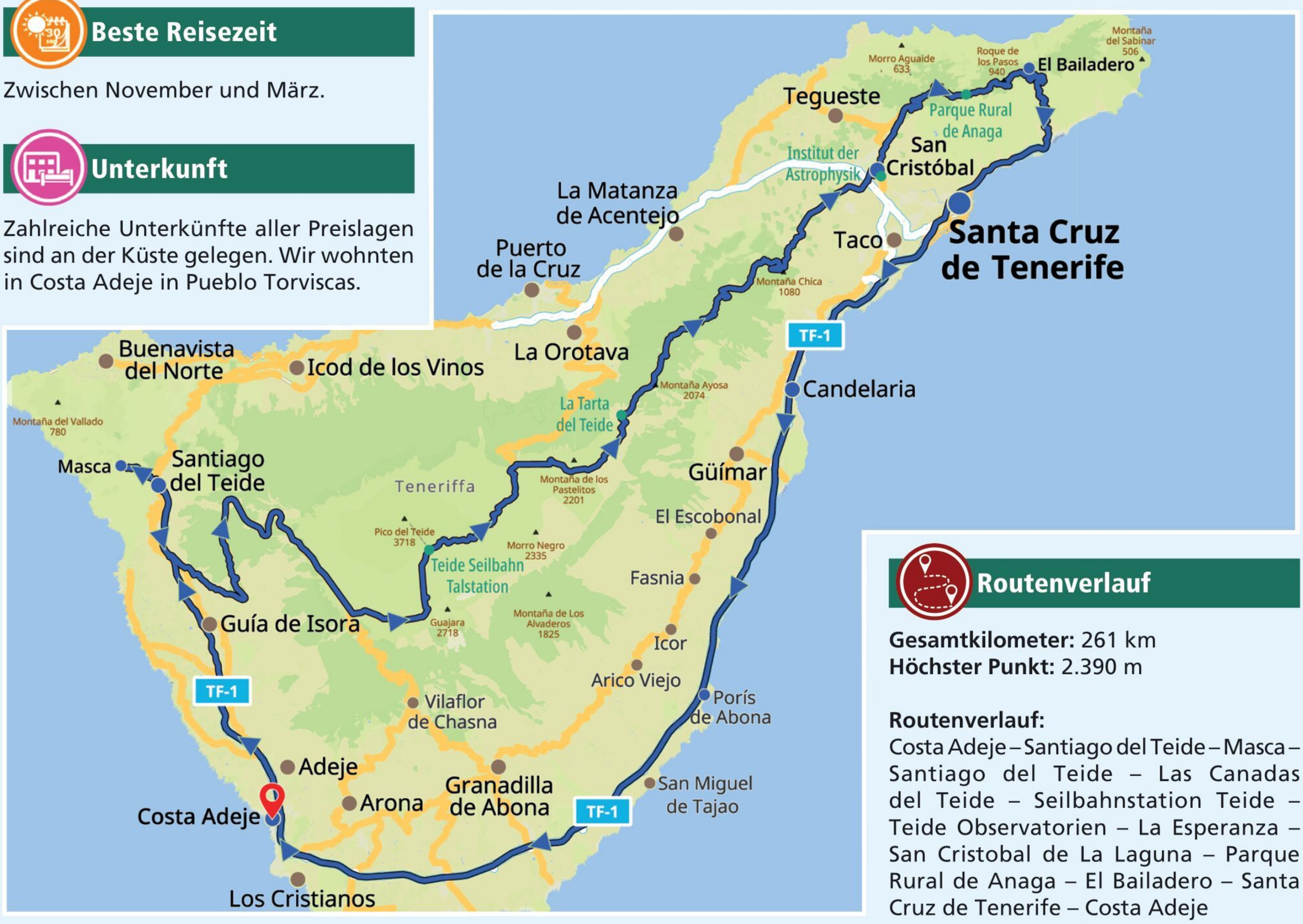
Motorradvermietung

Wir mieteten unsere Motorräder (eine BMW 1200 GS und eine BMW 750 GS) von Moto4Fun in Adeje.
www.moto4fun.com

Karten & Bücher

MARCO POLO
Karte Teneriffa, Gran Canaria
Maßstab 1:150.000
Preis: 9,95 Euro

Bezug: shop.motorradundreisen.de



Routenverlauf

Gesamtkilometer: 261 km
Höchster Punkt: 2.390 m

Routenverlauf:
Costa Adeje – Santiago del Teide – Masca – Santiago del Teide – Las Canadas del Teide – Seilbahnstation Teide – Teide Observatorien – La Esperanza – San Cristobal de La Laguna – Parque Rural de Anaga – El Bailadero – Santa Cruz de Tenerife – Costa Adeje

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

www.motorradundreisen.de - Download-Code: TEIDE21

MAGAZINE, BÜCHER, DVDs ...

Ausgabe verpasst?

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

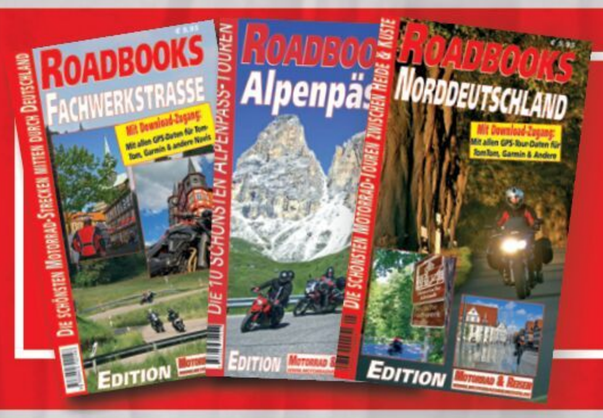




Sonderhefte und Specials

Alle Touren- & Reisespecials inkl. GPS Daten via Downloadlink

ab 2,-- Euro

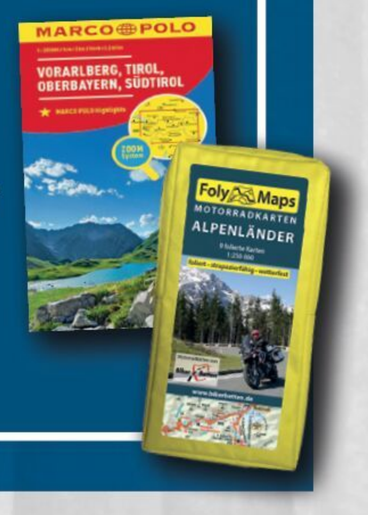


M&R Roadbooks

Ausgearbeitete Touren mit ausführlicher Routenbeschreibung ab 8,95 Euro! (Abopreis, regulär 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 Foto-Wandkalender 2022

inkl. Notizfeldern und Feiertagen versendet als DHL-Paket
A3 17,91 Euro (Abopreis, regulär 19,90 Euro)
A2 26,91 Euro (Abopreis, regulär 29,90 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



M&R-Heft-DVDs

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





Motorradlust PUR – Motorräder

Ausgabe 02/2021
Ausgabe 01/2021
Ausgabe 01/2020
Ausgabe 02/2019
Ausgabe 01/2019



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)

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

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 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 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.

Nur für kurze Zeit!



Bei Abschluss eines M&R-Premium-Abonnements erhaltet ihr einen M&R Foto-Wandkalender (A2) gegen Zuzahlung von 15,-- Euro statt 29,90 Euro!*

Gültig bis 11. Februar 2022

* nur solange der Vorrat reicht

Jetzt abonnieren und viele Vorteile sichern!

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



bis zu 37 % sparen!**

**im Vergleich zum Einzelkauf

MOTORRAD & REISEN **im Abonnement**

Gewünschte Abo-Variante (bitte ankreuzen)

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

Prämie: ❑ M&R Foto-Wandkalender (zzgl. 15,-- Euro)

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

❑ Ich zahle bequem per Lastschrift ❑ Ich zahle per Rechnung

SEPA-Einzugsermächtigung

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

Kreditinstitut	
IBAN	
BIC	Unterschrift des SEPA-Mandatsträgers

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

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

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

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

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

abo@motorradundreisen.de

Fax +49 5522 3175525

Online abonnieren auf:
www.motorradundreisen.de

Fotos: Hersteller

Paradigmenwechsel bei Moto Guzzi

Als wäre es nicht genug, dass uns Moto Guzzi ein Modell mit flüssigkeitsgekühltem Motor präsentiert, ist die neue V100 auch noch das weltweit erste Motorrad mit adaptiver Aerodynamik – ausgerechnet eine Guzzi! Offenbar nutzen die Ingenieure aus Mandello del Lario das hundertjährige Firmenjubiläum für eine Technikoffensive. „Motorräder voller Charme und Spitzentechnologien" kündigen die Italiener an. Den Anfang macht die neue V100 Mandello. Mit der Einführung des weltweit ersten adaptiven Aerodynamiksystems an einem Motorrad will Moto Guzzi den Windschutz revolutionieren. Deflektoren an den Seiten des 17,5-Liter-Tanks recken sich dafür je nach Geschwindigkeit und ausgewähltem Fahrmodus in den Fahrtwind. Vollständig angehoben soll das System den Luftdruck auf den Fahrer um 22 Prozent reduzieren und dadurch den Komfort deutlich voluminöserer Touringverkleidungen ermöglichen – auch dank des elektrisch höhenverstellbaren Windschilds. Traditionelle Werte will die neue V100 Mandello dennoch wahren. Mit ihrem brandneuen 90-Grad-Zweizylinder – wenn auch mit Wasserkühlung – soll sie weiterhin den unnachahmlichen Guzzi-Sound garantieren. Aus einem Hubraum von 1.042 ccm schöpft er dank zwei oben liegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder mindestens 115 PS und ein Drehmoment von über 105 Nm, von dem 90 Prozent bereits bei 3.500 U/min zur Verfügung stehen. Die Trockenkupplung – auch die hatte bisher jede Moto Guzzi – weicht einer modernen Ölbadkupplung. Dafür baut der neue Motor sehr kompakt: 103 mm kürzer als der Block der V85 TT soll er sein. Am Kardanantrieb hält Moto Guzzi fest. Über eine Aluminium-Einarmschwinge überträgt eine Welle die Antriebskraft aufs Hinterrad. Der linksseitige Kardanwellenausgang, der nun niedriger als bei früheren Moto Guzzi-Motoren angeordnet ist, soll Reaktionen auf die Aufhängung eliminieren. Mit IMU-gesteuerten Assistenzsystemen, Tempomat, Quickshifter, vier Fahrmodi und semiaktivem Öhlins-Fahrwerk (Smart EC 2.0) ist die neue V100 Mandello beinahe vollumfänglich mit Elektronik ausgestattet. Daher passen das 5-Zoll-Farb-TFT-Display als zentrales Instrument und die Voll-LED-Beleuchtung mit Tagfahr- und Kurvenlicht perfekt ins Bild. Leider wird die Moto Guzzi V100 Mandello frühestens im Sommer 2022 erwartet, weshalb die Italiener noch etwas Zeit haben, einen Preis festzulegen.

Italienische Tapas – Piaggio tischt auf

Mit Moto Guzzi V100 Mandello und dem Adventure-Bike Aprilia Tuareg stammen gleich zwei Highlights der EICMA aus dem Piaggio-Konzern, der nicht nur in der italienischen Heimat, sondern auch in Deutschland vor allem den Markt der Roller dominiert. Als Neuheit kommt der elektrische Piaggio 1 hinzu, der von einem im Hinterrad integrierten Elektromotor angetrieben wird. Die 45-km/h-Version liefert eine Leistung von 1,2 kW, während die offene Piaggio 1 Active 2 kW leistet. Bei beiden ist der Akku unter dem Sitz verbaut und in wenigen Sekunden abnehmbar, um bequem in den eigenen vier Wänden aufgeladen zu werden. Die Sonderedition Feng Chen Wang des gleichnamigen Designers sticht durch ihre exklusive Lackierung aus der Masse hervor. Das konzeptionelle Gegenteil zum elektrischen Piaggio 1 scheint der „Urban Adventure"-Roller Aprilia SR GT zu sein. Die Motorleistung des 125er-Einzylinders reizt mit 11 kW bei 8.750 U/min die Führerscheinregularien der Klasse A1 voll aus. Zeitgleich debütiert ein neuer 174-ccm-Motor in der Aprilia SR GT 200. Mit einer Leistung von 13 kW bei 8.500 U/min verspricht er souveränere Fahrleistungen, erfordert allerdings einen Fahrer mit Motorradführerschein. Die aktive Sitzposition des SR GT und der breite, unverkleidete Motorradlenker versprechen agiles Handling, während verlängerte Federwege und mehr Bodenfreiheit es ermöglichen sollen, „jedes Hindernis im Stadtverkehr mühelos zu überwinden" – was auch immer die Italiener damit andeuten wollen. Reifen mit großzügigen Querschnitten und grobem Profil sollen dabei auf Kopfsteinpflaster und Feldwegen gleichermaßen für Grip sorgen. Mit Moto Guzzi V85 TT Guardia d'Onore und Aprilia RS 660 Limited Edition präsentieren beide Hersteller auf der EICMA limitierte Sondermodelle. 1946 Exemplare wird es von der Moto Guzzi V85 TT Guardia d'Onore geben. Touring-Windschild, Hauptständer, Motorschutzbügel und LED-Zusatzscheinwerfer gehören zur serienmäßigen Ausstattung der Maschine, die sich auch optisch durch eine Sonderlackierung von der Standardversion abhebt. Die Tuono 660 wertet Aprilia mit einer Factory-Version auf. Ihr Fahrwerk mit 41-mm-Kayaba-Gabel und Sachs-Stoßdämpfer mit separatem Ausgleichsbehälter ist voll einstellbar. Eine leichtere Lithiumbatterie senkt das Leergewicht um etwa 2 kg auf 181 kg, während eine verkürzte Sekundärübersetzung mit 16er-Ritzel besseren Durchzug verspricht. Darüber hinaus ist die Factory serienmäßig mit allen elektronischen Helfern ausgestattet, die Aprilia für die Aprilia Tuono 660 anbietet. Spezielle Dekore und das in Schwarz und Rot lackierte Einmann-Heck kennzeichnen sie optisch als Factory-Edition. ***TK***

Moto Guzzi	V100 Mandello
Motor	90-Grad-V-Zweizylindermotor, flüssigkeitsgekühlt, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum	1.042 ccm
Nennleistung	115 PS (85 kW) bei 9.500 U/min



Die Moto Guzzi V100 Mandello ist das erste Motorrad mit adaptiver Aerodynamik. Je nach Geschwindigkeit und Fahrmodus recken sich Deflektoren an den Seiten des Tanks in den Fahrtwind.



Fotos: Hersteller

Brixton Cromwell 1200

Modern Classics gehen immer. Brixton räumt in diesem Segment bislang nur bis 500 Kubik ab. 2022 kommt die neue Cromwell 1200 hinzu. 829 Marken aus 36 Ländern tummelten sich 2021 auf der EICMA. Brixton, die KSR-Eigenmarke aus Österreich, zeigte die Neuheiten vor Ort lediglich der Presse. Schade eigentlich, denn die neue Cromwell 1200 hätte sicher auch für einiges Aufsehen gesorgt in den Messehallen.

Als 125er und 250er ist die urige Cromwell bereits zu haben. Die 1200er legt in allen Belangen zu. Die deutlich stattlichere Maschine kommt mit amtlichen 1.222 Kubik. Das ist echt eine Ansage – für Brixton, die bislang maximal 500-ccm-Maschinen im Programm hatten, und in Richtung Triumph, die Konkurrenz zur Bonneville T100/ T120 bekommen.

Flache Sitzbank, Tankausformungen, Faltenbälge, schwarzer Motor mit gebürsteten Elementen, breiter, zum Fahrer geneigter Lenker, klassische Federbeine hinten, Speichenräder in 18 Zoll vorn und 17 Zoll hinten – die Brixton Cromwell 1200 ist eine gefällige Alternative im Segment der Modern Classics.

Die technischen Daten der Cromwell 1200 ähneln der T120 Kommode Sitzhöhe (800 mm; T120: 790 mm), 235 kg Fahrgewicht (T120: 236 kg), kompakter Radstand (1.450 mm wie T120), Markenkomponenten von Nissin (Bremsen), Kayaba (Federelemente) und Bosch (ABS), zwei Fahrmodi (ECO und Sport), LED-Tagfahrlicht und -Blinker, Traktionskontrolle – die Zutaten überzeugen. Auch die Verarbeitung scheint zu stimmen, soweit das erste Fotos ohne Markenembleme erkennen lassen. Das runde kleine TFT-Display hingegen wirkt überladen und verspielt.

Der Zweizylinder leistet 82 PS bei 6.500 Touren und noch nicht homologierte 108 Nm bei 3.500 U/min. Der Verbrauch soll sich mit 4,5 l/100 km bescheiden. Die Triumph Bonneville T120 ruft laut Datenblatt 4,7 l/100 km bei 80 PS und 105 Nm auf. Preislich kommt die Brixton Cromwell 1200 aller Voraussicht nach zu einem echten Kampfkurs um die Ecke: Ab 9.900,-- Euro wird derzeit gemunkelt. Damit wäre sie 3.000,-- Euro günstiger als das Original aus thailändischer Triumph-Fertigung. Spätestens zum geplanten Verkaufsstart im Frühjahr 2022 wissen wir mehr. ***RB***



Charly Brown matt



Bullet Silver



Brixton Crossfire 125

Brixton präsentiert die erste wassergekühlte 125er im Sortiment. Die neue Crossfire 125 ist mit ABS erhältlich und punktet mit modernem Design und 6-Gang-Getriebe.

Die Österreicher von Brixton Motorcycles präsentieren ihre neue Modellpalette für 2022. Neben dem neuen Topmodell Cromwell 1200 wird auch die 125er-Pallette mit einem neuen Modell ergänzt.

Die Brixton Crossfire 125 ergänzt Brixtons gleichnamige Design-Linie, die seit der Crossfire 500 auf dem Motorradmarkt vertreten ist. Sie steht für moderne Designelemente und verwendet das Markenzeichen Brixtons – das große X als unverwechselbare Form im Tank. Die Linienführung erinnert uns ein wenig an die Svartpilen 125 aus dem Hause KTM.

Der Einzylinder-Viertaktmotor wird wassergekühlt und leistet 13,5 PS bei 9.500 U/min. Das Fahrzeuggewicht beträgt 148 Kilogramm. Insgesamt stehen sechs Gänge zur Verfügung. Die Abgasnorm Euro 5 wird selbstverständlich erfüllt. ABS ist laut Herstellerinfo serienmässig verbaut. Bei einer Sitzhöhe von 810 mm dürfte sich die Crossfire 125 auch an größere Kaufinteressenten richten. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 99 km/h.

Die Crossfire 125 soll bereits im ersten Quartal 2022 in den Farben Braun (Charly Brown matt) und Silber (Bullet Silber matt) beim Händler stehen. Einen offiziellen Preis gibt es derzeit noch nicht. ***AK***

Motron Nomad125

Motron Motorcycles expandiert im 125er-Bereich und präsentiert das Naked Bike Nomad125. Nicht aus Japan, sondern aus Österreich stammen die Entwürfe der neuen Nomad125. Dies darf durchaus als Kompliment, aber auch als Angriff auf den Verkaufsrenner MT-125 verstanden werden. Soll mit der Nomad125 doch genau diese Zielkundschaft anvisiert werden.

Die Nomad125 wird von Beginn an in drei Farben (Night black, Graphite grey, Glacier white) erhältlich sein, wobei die graue und die weiße Lackierung über die bekannten aufällig lackierten Felgen verfügen. Bei Motron sind diese Markentreu neon-gelb.

Der Einzylinder-Motor ist wassergekühlt und leistet 13 PS bei 9.000 U/min. Der Verbrauch wird laut Hersteller mit 2,6 Litern pro einhundert Kilometer angegeben.

Diese Kombination beschleunigt das Fahrzeuggewicht von 159 Kilogramm auf bis zu 97 km/h. Der Tankinhalt von 13 Litern sorgt für eine sehr gute Reichweite. Der große Frontscheinwerfer soll mittels LED-Technik für ausreichend Sicht bei Nachtfahrten sorgen. Die Bremsscheiben vorn (265 mm) und hinten (240 mm) verfügen über CBS. Ein aufpreispflichtiges ABS ist derzeit nicht angekündigt. Die Nomad125 soll im ersten Quartal 2022 beim Motron-Händler stehen. Ein offizieller Preis ist derzeit nicht bekannt und wird nachgereicht. ***AK***





MALAGUTI

Malaguti erweitert seine 125er-Modellpalette mit der Drakon125 und führt sie, nachdem sie bereits 2019 auf der EICMA erstmalig präsentiert worden ist, im kommenden Jahr auf dem Markt ein. Das Naked Bike soll 13 PS/10kW bei 9.500 U/Min leisten und 99 km/h in der Spitze erreichen. Das Fahrzeuggewicht gibt der Hersteller mit 144 Kilogramm an. Als Einsatzgebiet für die Allrounderin sieht Malaguti, die seit 2018 wie auch Brixton und Motron zu 100 % zur KSR Group gehören, vor allem den urbanen Bereich. Pendler sowie Fahrer, die Wert auf ein cooles Design legen, sollen angesprochen werden. Kein Wunder, hat KSR die Drakon125 doch vollständig selbst entwickelt und entworfen. Dieses soll mittels des kurzen Hecks mit dem integrierten Schweinwerfer neben einem sportlichen Touch auch italienische Emotionalität vermitteln. Als weiteres Stilelement Malagutis dient der Scheinwerfer, der in den Tank des Bikes übergeht und das Logo beheimatet. Gefertigt wird die Drakon125 in China.

KSR möchte die Marke Malaguti, die 2011 ihr Werk in Italien schließen musste, weiter beleben und plant weitere Modellneuheiten für die kommenden Jahre. Auch Elektrofahrzeuge sollen dann zum Fahrzeugsortiment zählen.

Die Drakon125 mit ABS wird voraussichtlich ab Q2/2022 für 3.999,-- Euro zu haben sein. Dafür bekommt man eine 125er in futuristischem Design auf dem aktuellen Stand der Technik mit TFT, Upside-down-Gabel, Scheibenbremsen vorne und hinten sowie 6-Gang-Getriebe. Zur Wahl stehen die Farben Weiß (Neve White) und Grau (Spirito Grey). ***AK***

MADISON 125

MALAGUTI

Malaguti präsentiert den Prototyp des Nachfolgers des Madison 300. Die flache Frontscheibe und die geduckt wirkende Front verleihen dem Madison einen sportlichen und dynamischen Charakter. Der wassergekühlte Einzylinder-Motor des Madison 125 leistet 9 kW/12 PS bei 8.250 U/min und einem Gewicht von 150 Kilogramm. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 105 km/h.

Der Madison 125 verfügt über jeweils eine Scheibenbremse vorn sowie hinten. Neben einer ABS-Variante wird es auch eine marginal günstigere CBS-Version geben. Während die Front- und Rückleuchten mit aktueller LED-Technik ausgestattet sind, ist im Cockpit ein LCD-Display verbaut. Ein Helmfach unter dem Sitz sorgt für Stauraum. Neben dem Komfort des Keyless Ride soll der Fahrer eines Madison 125 auch über einen USB-Port verfügen können.

Malaguti setzt den Preis für den Madison 125 mit Combined-Break-System bei 3.449,-- Euro an. Ein ABS wird gegen einen Aufpreis von 150,-- Euro verbaut. Die Preise sind vorläufig und sowohl für Deutschland wie auch für Österreich gültig. Offizielle Angaben zur Verfügbarkeit gibt es bislang nicht. ***AK***





Yamaha MT-10 SP

Fotos: Yamaha

Die neue MT-10 SP des Modelljahres 2022 stattet Yamaha nach eigenen Aussagen mit der besten Fahrwerkstechnik aus, die je in einem Serienmotorrad verbaut worden ist. Auf die Modellpalette von Yamaha trifft das in jedem Fall zu. Zwar verfügt die supersportliche R1M über ähnliche Fahrwerkstechnik, in der MT-10 SP kommt jedoch bereits die nächste Generation des elektronisch gesteuerten Öhlins-Federungssystems zum Einsatz, die noch umfangreichere Einstellungsmöglichkeiten bietet. Wird ein automatischer Modus ausgewählt, passt das System die Zug- und Druckstufendämpfung an die aktuellen Fahrbedingungen an und regelt kontinuierlich nach. Im manuellen Modus kann der Fahrer die Zug- und Druckstufendämpfung für Gabel und Federbein nach seinen eigenen Vorlieben elektronisch einstellen. Stahlflexbremsleitungen und ein dreiteiliger Bugspoiler gehören bei der Yamaha MT-10 SP zur Serienausstattung. Mit exklusiven Farben hebt sich auch die Lackierung der SP von der normalen MT-10 ab. Das Farbschema „Icon Performance“ orientiert sich dabei an der Farbe des Supersportlers R1M. Die Auslieferung beginnt ab Mitte 2022. Der Preis steht noch nicht fest. ***TK***

Yamaha Ténéré Raid Prototype

Die Konkurrenz schläft nicht. Die Yamaha Ténéré 700 bekommt so richtig üppig Gesellschaft. Aprilia Tuareg 660, MV Agusta Lucky Explorer, on top Husqvarna Norden 901 und Ducati Desert X – heidewitzka, eng wird es bei all den Neuheiten in der Mittelklasse-Adventure-Liga. Und Yamaha? Setzt entspannt noch einen obendrauf. Neben der modellgepflegten und farblich aufgepeppten Ténéré 700 zeigen die Japaner auf der Mailänder Herbstmesse EICMA auch noch den Ténéré 700 Raid Prototype – die Gelände-gepimpte Ténéré für alle, die ab Werk Wüsten, Bergmassive und Höllentäler bezwingen wollen, statt sich selbst um die artgerechte Aus- und Aufrüstung ihrer Ténéré zu kümmern. Mehr Kühlung. Mehr Fahrwerk. Mehr Bremse. Mehr Kupplung. Mehr, mehr, mehr. Die Über-Ténéré zeigt, was geht. 48-mm-Telegabel vorn mit 270 mm Federweg, neues Federbein hinten mit 260 mm Federweg und neuer Umlenkung an der Hinterradschwinge. 300er-Bremsscheibe vorn, 267er hinten, Kettenrad mit 48 statt 46 Zähnen. Akrapovic-Komplettauspuff aus Titan. Größerer Wasserkühler mit Zusatzlüftern. Gut so, Yamaha. Mal schauen, wann die Raid-Variante kommt. ***RB***





Yamaha XSR700

Für das Jahr 2022 bekommt die Yamaha XSR700 eine sanfte Modellpflege. Bei der Farbwahl bemüht Yamaha eines der bekanntesten Motorräder der eigenen Firmengeschichte. Die RD350LC. An der XSR700 kommt ein neuer LED-Scheinwerfer zum Einsatz. Neue Halter und das nach vorne versetzte Cockpit sorgen für eine schlankere Frontansicht. Rahmen, Tank und Sitzbankdesign bleiben größtenteils unverändert – abgesehen von größeren 298-mm-Vorderradbremsscheiben und einer überarbeiteten Telegabel. Das Sondermodell XSR700 XTribute ist von der legendären Yamaha XT500 inspiriert. Tankabdeckungen aus gebürstetem Aluminium mit einer von der XT inspirierten Grafik werden mit weißen Kotflügeln und den berühmten goldfarbenen Felgen mit grob profilierten Pirelli MT 60 RS kombiniert. Ein Lenker mit Mittelstrebe sorgt gemeinsam mit einer flachen Sitzbank für eine aufrechtere Sitzposition. Schwarze Faltenbälge an der Telegabel verstärken den Scrambler-Retro-Look. Mit einem fahrbereiten Gewicht von 190 Kilogramm zählt die XSR700 XTribute zu den leichtesten Scrambler-Modellen. Die Auspuffanlage der allerersten XT500 imitiert der optional erhältliche Akrapovic-Auspuff. Die Auslieferung der neuen XSR700-Modelle beginnt ab März 2022. Preise nennt Yamaha bisher nicht. ***TK***

Fotos: Hersteller



Continental ContiRoadAttack 4

Continental präsentiert mit dem ContiRoadAttack 4 die vierte Generation des etablierten Tourenreifens. Der Reifenhersteller aus Korbach verspricht Agilität, Zielgenauigkeit und Grip auf Sportniveau bei gleichzeitig hohen Laufleistungen sowie neutralem und komfortablem Fahrverhalten. Für leistungsstarke Sporttourer und Reiseklassiker soll der ContiRoadAttack 4 damit zur ersten Wahl werden. Wie der Metzeler Roadtec 01 SE setzt der neue ContiRoadAttack 4 auf profillose Reifenschultern, um die Rückmeldung in tiefen Schräglagen und die Kontaktfläche zur Fahrbahn zu optimieren. Dabei verspricht eine neue Gummimischung einen nochmals gesteigerten Nassgrip und eine verkürzte Aufwärmphase, selbst bei kalten Außentemperaturen. Am 1. Januar 2022 kommt der neue Continental ContiRoadAttack 4 in den Handel. Rund 430 Freigaben liegen für den neuen Reifen bereits vor. ***TK***



Metzeler Sportec M9 RR:

Supersportlicher Reifen für Reiseenduros

Nicht jeder will mit seiner Reiseenduro ins Gelände, weshalb so mancher Motorradfahrer seine stollenbesetzten Adventurereifen gern durch griffigere Straßenreifen ersetzen würde. Eine sehr sportliche Option kommt nun von Metzeler.

Der Anfang 2020 vorgestellte Supersportreifen Metzeler Sportec M9 RR ist ab Dezember 2021 in den Größen 120/70 R 19 M/C TL 60V und 170/60 R 17 M/C TL 72V verfügbar. Ab März 2022 kommen die Größen 120/70 ZR 19 M/C TL 60W und 170/60 ZR 17 M/C TL 72W hinzu.

Damit lassen sich neben BMW GS oder R nineT Scrambler auch KTM 1290 Super Adventure S, Ducati Multistrada V4 und viele weitere Maschinen mit dem klebrigen Metzeler Sportec M9 RR besohlen. ***TK***



NEUE FARBEN FÜR HONDA REBEL UND GOLD WING

Bei der Modellpflege von CMX500 Rebel, CMX1100 Rebel und Gold Wing beschränkt sich Honda auf neue Farben. Technisch entsprechen die 2022er-Modelle dem Jahrgang 2021. Die GL1800 Gold Wing (ohne Topcase und Airbag) wird ab 2022 nur noch als DCT-Version und in der Farbe „Matt Jeans Blue Metallic" lieferbar sein. Die Variante mit konventionellem Sechsgang-Schaltgetriebe entfällt. Mehr Auswahl gewährt die GL1800 Gold Wing Tour, doch auch bei ihr sind die Farben teilweise an die Wahl des Getriebes gebunden. Mit manuellem Schaltgetriebe ist sie 2022 ausschließlich in Gunmetal Black Metallic mit geschwärztem Motorgehäuse lieferbar. Mit DCT-Doppelkupplungsgetriebe und Airbag stehen zusätzlich die neuen Farben Glint Wave Blue Metallic und Pearl Glare White zur Wahl. Das Angebot der Rebel-Modelle erweitern die Farben Pearl Organic Green für die CMX500 Rebel und Pearl Stallion Brown im Fall der CMX1100 Rebel. ***TK***





Fotos: Indian Motorcycle

Indian Modelle 2022

Touringzubehör und Performanceparts: Indian Motorcycle stellt die Modelle des 2022er-Jahrgangs vor und taucht sie in neue Farben. Indian Motorcycle beschränkt sich bei der Modellpflege für das neue Jahr auf ein erweitertes Zubehörangebot und frische Farben. Die Premium-Gepäckkollektion „Spirit Lake Luggage Collection" bestehen aus Rack Bag, Day Bag und Touring Bag. Sie werden an Gepäckträger, Sissy Bar oder an der Rückseite der Beifahrer-Rückenlehne befestigt. Obwohl sie als zusammenhängendes Set konzipiert wurden, sind sie auch einzeln erhältlich. Selbstklebende LED-Satteltaschenrückleuchten fügen sich in die Serienbeleuchtung ein. Für die Montage muss nicht gebohrt werden.

Verbesserter Windschutz für Challenger-Modelle

Um den Windschutz auf der Indian Challenger zu verbessern, können Hard Lower Fairings montiert werden. Sie passen an alle Fahrzeuge der Baujahre 2020-2022 und bieten die Möglichkeit ein PowerBand-Audiosystem oder zusätzliche Staufächer einzubauen. Adaptives Kurvenlicht, eine Piggyback-Hinterradaufhängung und analoge Drehzahlmesser erweitern das Angebot für die Scout-Modelle.



Indian Challenger Limited: Maroon Metallic

Indian Scout mit Pathfinder Adaptive LED-Scheinwerfer

Die Scout-Modelle erstrahlen 2022 ebenfalls in teils neuen Lackierungen. Einzig Kunden der A2-Version sind auf die Farbe Schwarz Metallic festgelegt. Mehr Komfort beim Fahren zu zweit versprechen der Syndicate Two-Up Sitz und die Syndicate Low Profile Sissy Bar. Der neue Pathfinder Adaptive LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht und einem Durchmesser von 5,75 Zoll passt in alle Scout-Modelle. ***TK***



Indian Chieftain Dark Horse: Quartz Gray



Analoge Drehzahlmesser für Indian Scout-Modelle



Fotos: Triumph

Triumph Rocket 3 GT/Rocket 3 R

Triumph präsentiert die 221 Special Edition Sondermodelle der Rocket 3 R und Rocket 3 GT sowie die Thruxton RS Ton Up Special Edition. Die drei Sondermodelle werden ausschließlich in 2022 erhältlich sein. Mit 2,5 Litern Hubraum besitzt die Rocket 3 den größten Motor im Motorradbau. Mit 221 Nm Drehmoment schiebt sie ab 2.000 Touren los, als wolle sie rauf zum Mond. Die neuen Special Edition Sondermodelle sind ab Februar 2022 bei den Händlern zu haben. Für die Sonderlackierung schlägt Triumph weitere 1.400,-- Euro auf den Basispreis auf. Rocket 3 R 221 Special Edition: 23.950,-- Euro; Rocket 3 GT 221 Special Edition: 24.750,-- Euro.
Zeitlose Rennoptik, saulässiger Sound, moderne Technik. Das Topmodell der Bonneville-Sportfamilie ist ab Februar 2022 auch als Thruxton RS Ton Up Special Edition erhältlich. Es soll an die Anfangsjahre der modernen Motorradkultur auf der britischen Insel erinnern, als die „Ton Up Boys“ die ersten Café Racer schufen, um die 100-mph-Grenze zu knacken. Junge Biker begannen zu dieser Zeit, ihre „braven“ Serienmotorräder durch das Weglassen unnötiger Teile und den Einsatz leichter Alu-Tanks in sportliche, leistungsstarke „Café Racer“ zu verwandeln.
Damit schufen sie gleichermaßen den zeitlosen und sportlich-puristischen Stil für eine eigene Motorradkategorie. Das Ziel der Bike-Fans jener Tage war es, die magische Grenze „the Ton“ von 100 mph (rund 160 km/h) zu knacken – wer dies schaffte, konnte sich mit dem Ehrentitel eines „Ton Up Boys“ schmücken.
Die neue Ton Up Edition der Thruxton RS ist ab Februar 2022 verfügbar. Der Preis des neuen Modells steigt um 1.100,-- Euro im Vergleich zur Standardversion und beträgt in Deutschland 16.650,-- Euro (zzgl. NK). In Österreich sind es 19.250,-- Euro (inkl. NK und NOVA).
Für beide Länder und alle Modelle gilt eine Herstellergarantie von 48 Monaten ohne Kilometerbegrenzung plus 24 Monate Mobilitätsgarantie. ***TK***

Triumph Thruxton RS Special Edition



Triumph Gold Line: Nur ein Jahr lang erhältlich



Anfang des Jahres überarbeitete Triumph die gesamte Bonneville-Familie im Zuge der Einführung der Abgasnorm Euro 5 und präsentierte mit der Street Twin Gold Line ein limitiertes Sondermodell. Nach ihrem Vorbild wird die Gold Line Edition nun auf die übrige Zweizylinderpalette ausgeweitet. Nur ein Jahr lang sollen sie erhältlich sein.
Technisch entspricht die limitierte Gold Line den bereits vorgestellten Modellen. Optisch hebt sie sich durch eine per Hand aufgetragene Linierung von ihnen ab. ***TK***

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

La Gomera

Die grüne Perle der Kanaren

Die grüne Perle der Kanaren La Gomera

Nur 30 Kilometer westlich von Teneriffa liegt die kleine runde Insel La Gomera, die neben einem fantastischen Ausblick auf den berühmten Teide der Nachbarinsel auch traumhafte Strecken für Motorradfahrer bereithält.
Das mit einer Breite von nur 25 Kilometern zweitkleinste Eiland der Hauptgruppe unterscheidet sich stark von den übrigen Kanarischen Inseln. Als hätte man auf La Gomera die Zeit vergessen, fühlt man sich in eine anderen Epoche zurückversetzt. Ohne das aufdringliche Gedränge der Touristenorte, die sich wiederholenden Hotelkomplexe und die kastigen weißen Villen ist man hier von einer üppig grünen Landschaft umgeben, die abwechselnd vom dichten Nebel umhüllt und von der Sonne gebadet wird. Mit geringer Bevölkerungsdichte und wenig Verkehr geben die Dörfer mit ihren regenbogenfarbenen Häusern kaum Hinweise darauf, dass auch La Gomera hauptsächlich vom Tourismus lebt. Das zentrale Hochland der Insel, das besonders häufig im Nebel versinkt, befindet sich genau in der richtigen Höhe, um üppig subtropischen Regenwald gedeihen zu lassen. Das Resultat ist eine lebendig grüne Umgebung, weshalb La Gomera als „Die grüne Perle der Kanaren“ gilt.

Mit der Fähre nach La Gomera

Nach unserer Tour über Teneriffa wollen wir es in diesem Winter nicht bei nur einer Kanareninsel belassen, sondern gleich vier von ihnen besuchen. Bereits am frühen Morgen soll uns die Fähre von Los Christianos auf Teneriffa nach La Gomera bringen. Bei Sonnenaufgang rollen wir zum Hafen hinunter. Außer uns warten nur zwei weitere Motorräder am Fähranleger, während ein endloser Strom von Lastwagen das klaffende Maul des Schiffes verlässt. Endlich bekommen wir das ersehnte Zeichen, fahren in den Schlund des Wals hinein und gleich im Anschluss eine steile, rutschige Rampe hinauf aufs obere Autodeck, wo die Motorräder mit Spanngurten verzurrt werden. Unser Abenteuer hat begonnen. Nach einer reibungslosen, einstündigen Überfahrt bei einem einfachen Frühstück aus Croissants, Orangensaft und Kaffee wiederholt sich die Prozedur in umgekehrter Reihenfolge, bevor wir auf dem Pier von San Sebastián de La Gomera stehen. Die Sonne ist inzwischen aufgegangen und das Erste, was uns auffällt, sind die bunten Gebäude. Sogar sie scheinen sich dem subtropischen Flair der Insel anzupassen. Wenige Kilometer vom Hafen entfernt deponieren wir unser Gepäck in einem kleinen Apartment und starten auf der Straße mit der Bezeichnung GM-1 unsere Tour zum Zentrum der Insel.



San Sebastián de La Gomera
28.090108, -17.108842





„Naviera Armas“-Fährterminal in Los Cristianos



San Sebastián de La Gomera und das Fährterminal

Rote Felsen und grüne Kakteen

Die Verkehrsdichte nimmt rasch ab und auch die Landschaft unterscheidet sich bereits drastisch von dem, was wir von Teneriffa gewohnt sind. Die vorherrschende Boden- und Gesteinsfarbe ist rot, die Hügel sind in dieser niedrigeren Höhe jedoch fast vollständig von grünen Gräsern und kleinen Kakteen bedeckt. Je höher das Gelände in Richtung Inselmitte ansteigt, desto grüner wird die Vegetation. Zu beiden Seiten der Straße stehen große Palmen, Bananenbäume und riesige Farne, während sie sich entlang der tiefen Furchen schlängelt, die sich von der Spitze der Insel in alle Himmelsrichtungen bis hinunter zum Meer erstrecken. Hölzerne Barrieren scheinen Kurven und Abhänge zu sichern.

Viele Kurven nach Hermigua



Bei genauer Betrachtung handelt es sich um ausgehöhlte Rundhölzer, die aus rein optischen Gründen die stählernen Leitplanken verkleiden. An einem riesigen farbigen Schild der Region Hermigua halten wir in einer von kanarischen Kiefern gesäumten Kurve, die einen fantastischen Blick über das Tal in Richtung Küste eröffnet, um Erinnerungsfotos zu schießen.

Tolle Aussicht auf den Teide

Im Anschluss müssen wir nur der GM-1 weiter folgen, um die farbenfrohe Stadt Hermigua zu erreichen, wo wir auf einer Terrasse am Straßenrand eine Kaffeepause einlegen und mit einem Gecko spielen, der unter unserem Tisch herumwirbelt.

Als wir auf unserer Route weiterfahren, erreichen wir bei Santa Catalina beinahe wieder das Meer, bevor wir entlang der Küste nach Norden erneut bergauf klettern. Rechts von uns genießen wir dabei den Ausblick auf den schwarzen Kiesstrand und das tiefblaue Wasser des Atlantiks, aus dem sich im Hintergrund der Teide auf Teneriffa erhebt. Von hier aus führt die kurvenreiche Strecke auf gutem Asphalt steil bergauf. Der schwache Verkehr erlaubt eine zügige Fahrweise – dennoch werden wir von einem weißen Kleinlaster aus dem Takt gebracht, der uns in einer unübersichtlichen Kurve mit wahnwitziger Geschwindigkeit überholt. Muss das sein?



Aussicht auf Hermigua



Auf dem Weg nach Hermigua

Auf dem Weg zum Mirador de Abrante





Rote Aloe-Vera-Blüten



Unser Ziel ist Las Rosas, genauer gesagt der berühmte Aussichtspunkt „Mirador de Abrante". Eine Linkskurve in Las Rosas führt uns auf eine schmale, kurvige Straße durch rote Gesteinsformationen mit Palmen, terrassenförmigen Plantagen und vereinzelten farbigen Häusern. Nach einer weiteren Linkskurve am Besucherzentrum des Garajonay-Nationalparks fahren wir direkt auf den schneebedeckten Gipfel des Teide zu, der in weiter Ferne aus einer dünnen Wolkenschicht herausragt. Die Piste, auf der wir uns befinden, scheint eher für Spaziergänger und Radfahrer geeignet und wir hoffen, in diesem Moment keinem Gegenverkehr zu begegnen. Durch Waldabschnitte, die mit roter Erde durchsetzt und zur Hälfte von Kakteen und Farnen bedeckt sind, erreichen wir eine Marslandschaft aus rotem Erdreich, die zu unserem Ziel hinaufführt. Das Mirador de Abrante ist ein kleines Restaurant mit einer sieben Meter langen Plattform, die aus dem Fels herausragt. Durch ihren Glasboden und die gläsernen Seitenwände gibt sie den Blick frei auf das farbenfrohe Dorf Agulo, etwa 400 Meter unterhalb, und bietet zugleich eine tolle Aussicht auf Teneriffa in der Ferne. Allein das ist es wert, dem Mirador einen Besuch abzustatten und hier vielleicht zu Mittag zu essen. Wir beschließen jedoch, dafür nach Vallehermoso zu fahren, das ungefähr auf halber Strecke unserer geplanten Route liegt.

Malerisches Vallehermoso

Die zehn Kilometer lange Fahrt gleicht einer wunderschönen Achterbahn hoch über der Nordküste von La Gomera mit einem spektakulären Blick auf ihre terrassierten Hänge, die bis zum Meer hinunter reichen. In Vallehermoso angekommen, parken wir unter Palmen auf einem gepflasterten Platz gegenüber dem Rathaus und genießen auf der Terrasse der einfachen „Bar Cafeteria Central" ein schmackhaftes Mittagessen aus würzigem Thunfischeintopf und Tortillas. Obwohl hier kein Englisch gesprochen wird, gelingt die Verständigung problemlos.

Die grüne Perle der Kanaren *La Gomera*

Wir verlassen Vallehermoso und folgen weiter der schmalen GM-1, die nun zwischen bunten Häusern durch mehrere Haarnadelkurven steil ansteigt. Wieder wird die Landschaft üppiger und tropischer, je näher wir dem Garajonay-Nationalpark kommen. Dieses dicht bewaldete, fast mystische Gebiet von La Gomera bedeckt elf Prozent der Insel und ist eine wichtige Wasserquelle. Ein lebendes Relikt der alten Regenwälder, die vor vielen Millionen Jahren einen Großteil Europas und Afrikas bedeckten. Hohe Luftfeuchtigkeit, milde Temperaturen und fast permanenter Nebel schaffen eine Umgebung, die reich an Pflanzen ist und das Wasser für die niemals austrocknenden Flüsse speichert. Heute haben wir Glück, denn die Wolken, die normalerweise die Inselmitte bedecken, fehlen und der Himmel strahlt in kräftigem Blau. Perfekter Asphalt, geschwungene Kurven und enge Haarnadelkehren lassen Motorradfahrerherzen höher schlagen.





Auf dem Weg nach San Sebastián auf der GM-2





La Gomera

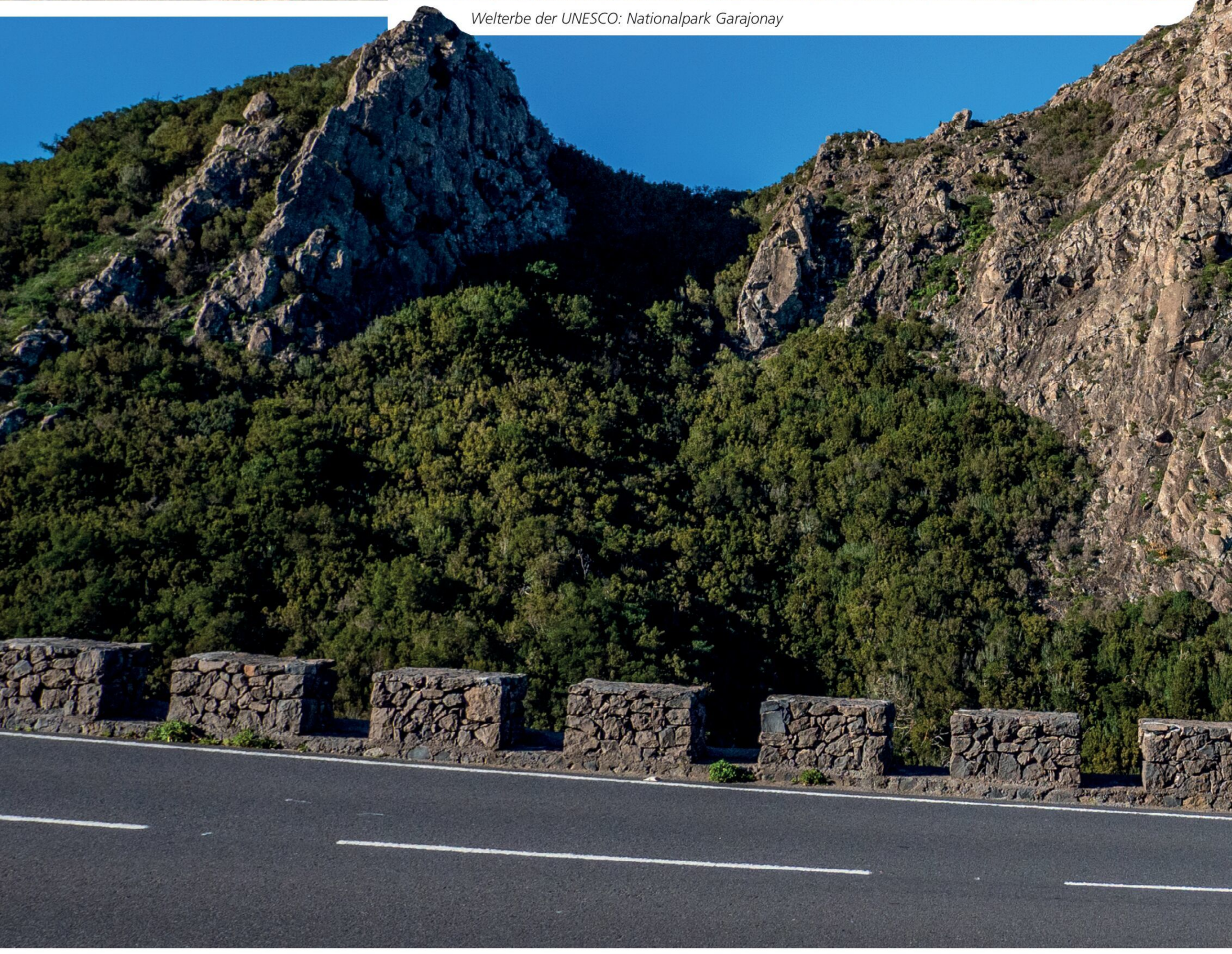
Roque de Agando
28.105233, -17.213631



„Roque de Agando" – das Wahrzeichen der Insel



Welterbe der UNESCO: Nationalpark Garajonay



Dazu begeistern die immer lebendiger werdende Vegetation und die häufig spektakulären Aussichtspunkte auf die Strecke, die wir gerade zurückgelegt haben. Während wir immer höher fahren, erreichen wir kurz nach der Kreuzung mit der CV-16 in einer scharfen Haarnadelkurve die Grenze des Garajonay-Nationalparks. Der Wald umhüllt uns. Der seit 1986 zum UNESCO-Weltkulturerbe gehörende Park ist ein Überbleibsel der großen Lorbeerwälder, die einst die Welt bedeckten, und ist einer der wichtigsten Rückzugsorte zahlreicher seltener und gefährdeter Arten von Fauna und Flora. Der dichte Wald wölbt sich von beiden Seiten über die schmale Straße. An manchen Stellen fährt man regelrecht durch einen Tunnel tropfender Moose und Farne sowie massiv miteinander verflochtener Äste mit nur gelegentlichen Blicken auf den Himmel, der durch die Wipfel blitzt. Die Straße ist mit Blättern und oft mit grünem Moos bedeckt, sodass langsames Fahren an der Tagesordnung ist. Eine völlig andere Umgebung als alles, was wir zuvor gesehen haben. Schließlich erreichen wir eine Kreuzung tief im Wald, an der uns wahlweise die GM-1 hinunter zur Küste bringt oder die GM-2 weiter in die Tiefen des Waldes führt. Wir beschließen, auf der GM-1 in Richtung Valle Gran Rey zu bleiben, was einen deutlichen Umweg bedeutet, da wir später zu dieser Kreuzung zurückkehren müssen, um wieder unserer Hauptroute zu folgen. Dafür verlassen wir kurz darauf die Schatten des Waldes und genießen unter blauem Himmel auf einer kurvenreiche Straße den Weg hinunter zur Küste. Je näher wir dem Meer kommen, desto spektakulärer wird die Strecke mit wunderschönen S-Kurven, makellosem Asphalt und atemberaubender Aussicht.

Roque de Agando – das Wahrzeichen der Insel

Als die Sonne sich bereits wieder dem Horizont nähert, beschließen wir umzukehren, da wir noch ein weiteres Ziel auf der Agenda haben, bevor es dunkel wird. Zurück auf der GM-2 fahren wir deshalb durch die Mitte der Insel und den Nationalpark in Richtung unserer Unterkunft. Die Sonne steht jetzt so tief, dass wir fast vollständig im Schatten durch die sich sanft schlängelnden Waldtunnel fahren, wobei nur gelegentlich Lichtblitze die dichte Baumdecke durchdringen. Als der Wald lichter wird, umhüllt uns warmes Licht und wirft lange Schatten auf die Landschaft. Die Straße windet sich ständig und wir müssen sehr aufmerksam bleiben, da in dieser Gegend häufig Wanderer die kaum einsehbare Straße überqueren. Bei ihnen ist der Wald ebenso beliebt wie bei Vogelbeobachtern, die auf La Gomera ein wahres Paradies vorfinden. Nach einer Strecke, die laut Tripzähler kaum zehn Kilometer lang ist, uns aber deutlich länger vorkommt, erreichen wir den legendären „Roque de Agando". Der riesige Vulkanfelsen, der aus dem Wald ragt und in seiner Form an Rios Zuckerhut erinnert, ist das Wahrzeichen der Insel. Wir scheinen den perfekten Zeitpunkt für unseren Besuch erwischt zu haben. Der 1.250 Meter hohe Monolith wird seitlich vom warmen Licht der untergehenden Sonne beleuchtet, während die umliegende Landschaft in sanfte Schatten getaucht ist. Zum Abschluss genießen wir die abendliche Fahrt durch die fantastischen Kurven der GM-2, die zur Küste hinabführt. Unsere Schatten tanzen in jeder Kurve um die Motorräder und viel zu früh können wir wieder die bunten Häuser und den Hafen von San Sebastián unter uns sehen. Hier endet unsere traumhafte Fahrt. La Gomera, wir kommen sicherlich wieder!

Haarnadelkurven am Roque de Agando

Informationen zur Tour

Allgemeines

La Gomera ist die zweitkleinste Insel der Kanarischen Inseln. Dank ihrer Lage direkt vor der Westküste Afrikas ist sie fast das ganze Jahr über mit garantiertem Sonnenschein gesegnet. Das Klima ist subtropisch ozeanisch. Die Temperaturen fallen selten unter zwanzig Grad an der Küste.
Die Landessprache ist Spanisch, aber mit Englisch kommt man gut durch.
Die meisten Inseln der Kanarischen Inselgruppe sehen sehr unterschiedlich aus. La Gomera ist eine ruhigere Insel und wird wegen ihrer üppigen Vegetation „Die grüne Perle der Kanaren“ genannt. Hübsche bunte Dörfer, schroffe Vulkanberge, dichte Wälder mit Farnen und moosbedeckten Bäumen im Nationalpark Garajonay und intensiv rote Erde sorgen für großartige Fotos.
Die meisten Straßen auf La Gomera sind, wie auf allen Kanarischen Inseln, von ausgezeichneter Qualität. Einige Straßen sind nur einspurig, sehr kurvig mit sporadischen Ausweichmöglichkeiten für Autos. Dies könnte sich für weniger erfahrene Fahrer, die nicht an enge Haarnadelkurven gewöhnt sind, als Herausforderung erweisen. Der Verkehr ist im Allgemeinen recht schwach, aber in der Nähe der Hauptstädte kann es ein bisschen belebter werden. Auf keiner der Straßen sind Mautgebühren zu entrichten. Man fährt auf der rechten Straßenseite. Alle Straßennummern auf La Gomera beginnen mit GM (so wie Gran Canaria mit GC und Teneriffa mit TF).
Der Euro ist die Landeswährung. Kreditkarten werden fast überall akzeptiert. In kleineren Cafés und Restaurants wird Bargeld empfohlen. Das Preisniveau ist günstig.
Das Tempolimit auf Hauptstraßen außerhalb der Stadt beträgt 100 km/h und auf den meisten Bergstraßen 60–80 km/h. In Städten gilt ein Tempolimit von 50 km/h.

Beste Reisezeit

Die Wintermonate zwischen November und April sind wahrscheinlich die besten Zeiten für einen Besuch, da es mit 21–22 Grad Celsius etwas kühler ist. Es kann regnen, aber die Schauer sind selten und dauern normalerweise nicht lange. Die Sommermonate zwischen Mai und Oktober werden heiß mit Tageshöchstwerten von etwa 28 Grad Celsius.

Unterkunft

In San Sebastián und an der Küste gibt viele Unterkünfte in allen Preislagen.

Anreise

Flug nach Teneriffa Süd. Dann mit der Fähre von Los Christianos nach San Sebastián de La Gomera. Man kann sein Motorrad auf der Fähre für einen sehr geringen Aufpreis mitnehmen.
Die Preise für die Überfahrt mit Naviera Armas von Teneriffa nach La Gomera betragen 36,-- Euro pro Person mit Motorrad für eine einfache Fahrt.
Für einen deutschen Staatsbürger, der sich maximal 90 Tage in La Gomera aufhält, ist kein Visum erforderlich.



Sehens- und erlebenswert

La Gomera Nationalpark Garajonay
38830 La Palmita

Kulinarisches

Typische spanische Gerichte wie Tapas und Paella, aber auch typische kanarische Spezialitäten, wie z. B. Mojo (eine würzige Sauce mit Knoblauch), Almogrote (Käsepaste mit Knoblauch), Papas Arrugadas (kanarische Kartoffel) und nicht zu vergessen – in La Gomera wird der originale Palmhonig hergestellt.



Karten & Bücher

MARCO POLO
Karte Teneriffa, Gran Canaria
La Gomera, La Palma, El Hierro, Lanzarote, Fuerteventura
Maßstab 1:150.000
Preis: 9,95 Euro

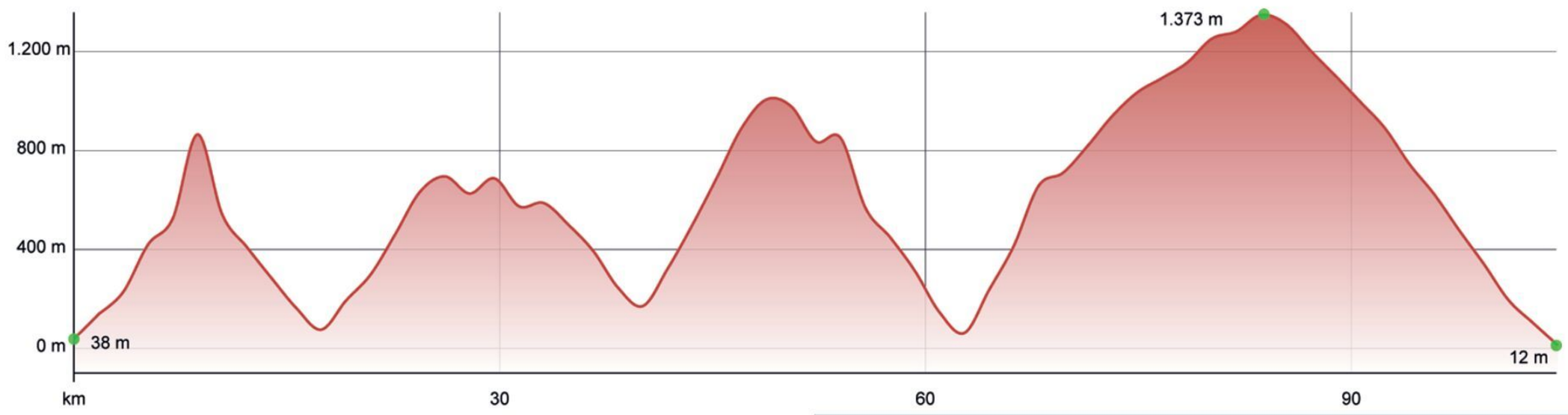
Bezug: shop.motorradundreisen.de

Routenverlauf

Gesamtkilometer: 120 km
Höchster Punkt: 1.373 m ü. NN

Routenverlauf:
San Sebastián de La Gomera – Hermigua – Agulo – Mirador de Abrante – Vallehermoso – Arure – Valle Gran Rey – Carretera Laguna Grande to Mirador de Vallehermoso – Mirador del Morro de Agando – Mirador de Los Roques – San Sebastián de La Gomera

Tourenskizze & Höhenprofil







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

www.motorradundreisen.de - Download-Code: GOMERA

Impressum

Herausgeber
Frank Klose (1958-2015)

Redaktionelle Leitung
Alexander Klose

Redaktion
Janine Sturm
Joséphine Eder
Nico Nolte
Oliver Adam
Thomas Kryschan

Titelfoto
Marco Marini

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 u. Liz Tompkinson

Druckauflage
48.594 (IVW Q3/2021)

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 und Videos keine Haftung übernehmen. Eine Rücksendung ist auch nur möglich, wenn ein frankierter und adressierter Rückumschlag beiliegt.

M&R – Osterode-Lerbach

Das Allerletzte



„Raus aus meinem Wohnzimmer!“

Vorschau:

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

Schon gefahren:
Triumph Sport 660



Deutschlands Südwesten
Brauereientour



Fahrtest
H-D Road Glide Special



Alpenkamm
Die transalpine Challenge



- Motorräder & Roller im Test: BMW R 1250 RT, Honda Forza 750, Triumph Speed Triple 1200 RS, Triumph Speed Twin, Kawasaki Z900, Suzuki GSX-S1000, H-D Road Glide Special, Triumph Tiger Sport 660, Triumph Tiger 1200
- Anregungen für Tagestouren und mehrtägige Rundfahrten: Kalifornien, Spaniens Nordwesten, Böhmische Dörfer, Alpenkamm, Süddeutschland
- Testberichte: Bell Moto-3, Spidi Beta H2Out Jacke, Bering Bronco, Bell MX-9, RST X Kevlar Jeans, KTM Terra Adventure
- Video-DVD: Sardinien
- ... und noch vieles mehr!

M&R-Ausgabe 109 erscheint am 11. Februar 2022

MOTORRAD & REISEN

Urlaub verschenken, leicht gemacht!



Mit einem Motorrad & Reisen Reisegutschein machen Sie Familie und Freunden das ganze Jahr über eine Freude.

Individuellen Gutschein bestellen unter: www.mundr.de/uy2

Zur Buchungsauswahl stehen über 750 Reise-termine von mehr als 30 Reiseveranstaltern!

EXPERIENCE MORE TOGETHER



CFMOTO
EXPERIENCE MORE TOGETHER

www.cf-moto.eu

Vertrieb Österreich, Deutschland & Schweiz: KSR Group GmbH | office@ksr-group.com