MOTORRAD & REISEN
111

MOTORRAD & REISEN

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



Bekleidungsspecial
Neues, Trends & Normen





Österreichs historische Städte
Traumstraßen in Oberösterreich

Dolomiten-Tourenspecial
Die besten Straßen der Dolomiten

10.000 Kilometer durch Chile



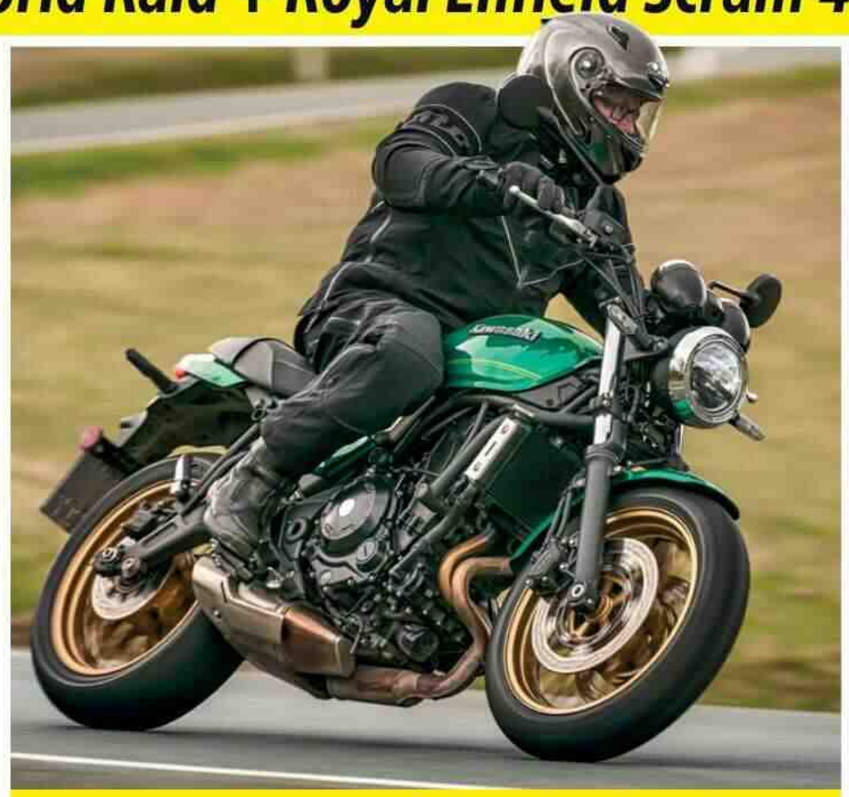


Enduroreifen-Test
Bridgestone Battlax AT41

Fahrtests: Yamaha Ténéré World Raid + Royal Enfield Scram 411 + GasGas SM 700 & ES 700



Indian Pursuit Limited



Kawasaki Z650RS



Ducati DesertX

LEVEL UP YOUR NEXT ADVENTURE

NEW TIGER 1200

JETZT PROBEFAHRT BUCHEN!

QR-Code scannen, um zur Tiger 1200 Website zu gelangen.

TRIUMPH

FOR THE RIDE

Folge Triumph Motorrad auf Social Media:

www.instagram.com/triumphgermany

www.facebook.com/OfficialTriumphGermany

www.triumphmotorcycles.de

Liebe Leserinnen und Leser,



nach dem durchwachsenen Wetter im letzten Jahr darf getrost die Frage gestellt werden: Wann wird es denn mal wieder richtig Sommer? Mit Sonnenschein von Juni bis September scheint zumindest der Start in den Sommer in diesem Jahr schon einmal ganz ordentlich gelungen zu sein. Nicht zu trocken, aber doch mit reichlich viel Sonne und bei motorradtauglichen Temperaturen zaubern wir derzeit dem einen oder anderen Tankwart ein Lächeln auf das Gesicht. Trotz der hohen Spritpreise wird man das Gefühl nicht los, dass ganz Europa auf den Beinen beziehungsweise auf den Rädern unterwegs ist. Es scheint, als wolle man die verpassten Jahre der Pandemiezeit nun in wenigen Wochen nachholen. Auch mag es das Damoklesschwert der vom Boulevard und den sogenannten Experten prophezeiten Sommer- oder wahlweise auch Herbstwelle mit den dazu passenden Forderungen auf Regelverschärfungen sein, das die Leute auf Reise und auf Veranstaltungen treibt, solange man es noch darf. Wer zur nächsten Reise noch etwas Anstoß braucht: Welches Ziel könnte ein schöneres sein als das Mekka der Motorradfahrer im Norden Italiens? Geoff und Liz Tompkinson stellen euch ihre Lieblingsstraßen der Dolomiten vor. Dazu haben wir für euch insgesamt acht Touren zusammengestellt, die man natürlich am besten zum Ende oder direkt am Anfang der Saison fahren sollte, wenn es in den Serpentinen nicht von Reisebussen und Wohnwagen nur so wimmelt und die Straßen weniger frequentiert sind. Wem das egal ist, der kann natürlich auch schon im Sommer den Dolomiten einen Besuch abstatten. Kühler ist es dort oben allemal.

Alle, die dafür noch den passenden fahrbaren Untersatz suchen, können sich ebenso glücklich schätzen. Nicht weniger als sieben Fahrtests von Enduros über Klassiker bis hin zum agilen Großtourer findet ihr in dieser Ausgabe. Japaner, Ami, BMW – alles dabei. Zu einem neuen Bike gehört natürlich auch das passende Outfit. Wir haben uns für euch umgeschaut und bringen euch aktuelle Kleidungstrends näher. Dafür besuchten wir unter anderem das „Meet the Makers“-Event in München, auf dem rund fünfzig Marken ihre Produkte vorführten.

Viel Spaß mit unserer Sommerausgabe M&R wünscht

Ihr/euer
Alexander Klose



NEU Die Aluminium Kofferanhänger im modernen Design.

Mit einer niedrigen Ladehöhe für leichtes Be- und Entladen, einem großen Innenraum, passendem Zubehör und einer Tür-Rampenkombination liefern die KT-PB-AL-Modelle echte Mehrwerte in der Praxis. Auch mit Design-Paket und in verschiedenen Farben erhältlich.

www.boeckmann.com

BÖCKMANN

ANHANG ERSTER KLASSE

INHALTSVERZEICHNIS

MOTORRÄDER



Indian Pursuit Limited
Komforttourer
60



Ducati DesertX
In Dust we trust
96

08 Touren-Stromer: **Energica Experia**

10 Abenteuer Light: **Royal Enfield Scram 411**

14 Prachtstück: **BMW R 18** Magnifica

16 Goldig: **Yamaha XSR125 Legacy**

18 Rückkehrer: **Kawasaki Z400 und Ninja 400**

23 Elektro-Harley: **LiveWire S2 Del Mar**

60 Fahraktiver Großtourer: **Indian Pursuit Limited**

66 Reichweitenwunder: **Yamaha Ténéré World Raid**

96 Bella Figura: **Ducati DesertX**

104 Motorrad für jeden Tag: **Kawasaki Z650RS**

120 Rückkehr der Hornisse: **Honda Hornet**

134 KTM-Technik: **GasGas ES 700 und SM 700**

140 Dauertest: **BMW R 18 Classic**

ROLLER

24 **Piaggio MP3**
mit neuem TFT und Radar

TOUREN



Dolomiten-Tourenspecial
Acht Touren zum Nachfahren
74

26 **Österreichs historische Städte**
Über Traumstraßen durch Oberösterreich

74 **Dolomiten-Tourenspecial**
Die besten Straßen in den Dolomiten

122 **Chile**
10.000 Kilometer von Chile nach Argentinien

TESTS





Bekleidungsspecial
Neues, Trends & Normen
36

34 **Bekleidung Adventure**

36 **Touring-Outfit von Stadler**

40 **Bekleidung Ladies**

44 **Bekleidung Vintage**

48 **Bekleidung Neuheiten**



Test: Bridgestone AT41 **54**

49 Head-up Display

50 Das ABC der Sicherheitsnormen

54 Bridgestone AT41

55 iXS Talura Motorradhandschuhe

MAGAZIN



The Italian Connection
Hausbesuch bei Honda **110**

03 **Editorial**

20 **Aktuelles**

110 The Italian Connection
Hausbesuch bei Honda

146 **Impressum & Vorschau**

SERVICE

56 **Bestenliste:** Bekleidung & Helme

59 **Markt & Händler**

72 **Lesertreffen & Leserwochen 2022**

92 **Hotels für Motorradfahrer**

145 **M&R abonnieren**

ANZEIGE



Minimalistisch, Radikal und Retro.

Eine einzigartige Reihe von Motorrädern und der Inbegriff von ikonisch und ultramodern. Mit unseren Neo Sports Café-Modellen heben Sie sich gekonnt von der Masse ab. Beginnend bei der leichtgewichtigen CB125R, dem gestochen scharfen Vierzylinder CB650R bis hin zur völlig neu gestalteten und spektakulären CB1000R. Alle sind Meisterwerke anspruchsvollen Stils und kraftvoller Leistung. Besuchen Sie jetzt Ihren Honda Händler und erleben Sie das Neo Sports Café-Feeling. **The Power of Dreams.**



LEISTUNG UND DYNAMIK.

ABER MIT STYLE.

MACHT DICH ZUM KING OF THE ROAD!

Entdecke die neue Harley-Davidson®
Street Glide™ ST und erlebe ausdauernde
Performance bei sportlichem Fahrverhalten!



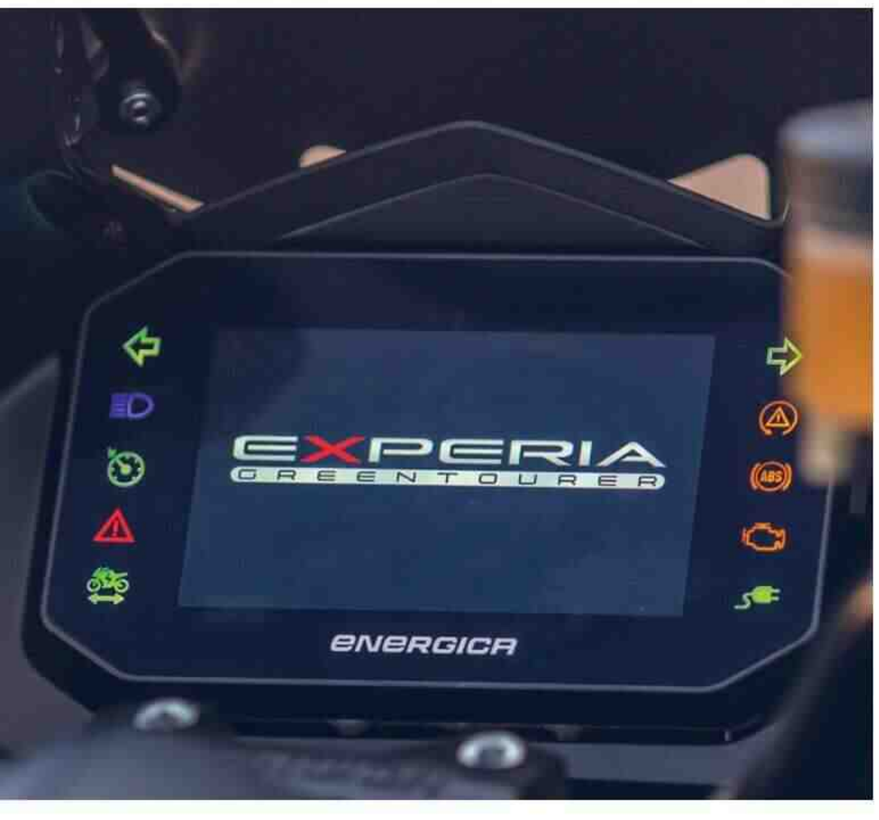
Energica Experia – Elektro-Tourer aus Italien mit 420 Kilometern Reichweite



Text: Alexander Klose; Fotos: Energica

Die italienische E-Highspeed-Schmiede Energica legt ihr erstes elektrisches Tourenbike auf. Die Experia fährt 180 km/h Spitze und soll bis zu 420 km weit kommen.

Energica steht bislang für reinrassige Roadster und Rennmaschinen, allesamt mit Elektroantrieb. Jetzt schieben die Italiener ihren ersten E-Tourer hinterher: Die Experia leistet 75 kW/102 PS und beschleunigt mit 115 Nm auf bis zu 180 km/h. Motor und Batterie sind neu: Der 22,5-kWh-Akku (Nenndauerleistung: 19,6 kWh) kann an einer Schnellladesäule innerhalb von 40 Minuten von 0 auf 80 Prozent geladen werden. Auch Strom aus der Steckdose (240 V & 120 V) bringt die Energica Experia über Nacht wieder auf Touren.



„Launch Edition“ mit 112 Litern Stauraum

Die Reichweite gibt Energica mit 246 km (kombiniert) bis 420 km (City) an. Der E-Tourer kann ab dem 1.6.2022 bestellt werden. Der Preis wird in Kürze auf der Energica-Website veröffentlicht. Zum Start gibt es eine „Launch Edition“ mit vier USB-Anschlüssen – zwei davon in den wasserdichten Seitenkoffern – und Topcase. 112 Liter gibt Energica als Ladevolumen an. Das langt dicke für längere Touren, wobei jedem klar sein muss: Jedes Kilogramm Mehrgewicht kostet Reichweite.

„Für Liebhaber von Langstreckenmotorrädern“

„Wir haben uns auf die realen Bedürfnisse von Motorradfahrern auf der ganzen Welt konzentriert und eine neue, hochmoderne technische Plattform geschaffen“, sagt Giampiero Testoni, CTO Energica Motor Company. „Wir haben Hightech-Elektromobilität mit der Reiselust des Motorradfahrers verbunden. Unser Ziel war es, das erste Elektromotorrad zu schaffen, das speziell für Liebhaber von Langstreckenmotorrädern entwickelt wurde.“



Markteinführung im Herbst 2022

Zu den Innovationen der Experia gehören ein überarbeiteter EMCE-Elektromotor, eine überarbeitete Akkuchemie und ein neues Rahmen- und Chassisdesign. Allesamt zielen darauf ab, das Gewicht des Bikes zu reduzieren sowie Balance und Fahrverhalten deutlich zu verbessern. Angaben zum Gewicht hat Energica bislang nicht gemacht. Markteinführung des „grünen Tourers“ soll im Herbst 2022 sein. Würdiger Rahmen der Premiere: das FIM Enel MotoE World Cup-Rennen im Zuge des MotoGP-Laufs in Mugello. Dieses Jahr stellt Energica letztmalig die Motoren für die Elektro-WM. Den Fahrtest zum neuen Touring-Stromer von Energica findet ihr in der kommenden Motorrad &Reisen-Ausgabe 112.

Technical partner PIRELLI
Developed with Shell ADVANCE



www.ducati.de

Ducati DesertX

Dream Wilder

Abenteuer, Fahrspaß. Leidenschaft. Die Charakteristika der DesertX lassen keine Zweifel an ihrer starken Offroad-Orientierung aufkommen: Wüstendünen, schmale Pfade, Schotterstraßen und bergige Serpentinen. Mit der DesertX kennen Reiseträume keine Grenzen mehr. Ausgestattet mit einem 21 Zoll großen Vorderrad und einem 18 Zoll großen Hinterrad, ist die neue DesertX bereit für die anspruchsvollsten Offroad-Routen. Die speziell auf den Einsatz im Gelände ausgerichtete Entwicklung, gepaart mit dem Straßen-Know-how von Ducati, führt zu einem Motorrad, das auf jedem Terrain reaktionsfreudig und leicht zu kontrollieren ist. Ob in der Wüste oder auf Asphalt, Sie brauchen nur aufsteigen und das Abenteuer Ihres Lebens kann beginnen!

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Ducati Händler und auf www.ducati.de

Hubraum 937 cm³ | **Leistung** 110 PS (81 kW) bei 9.250 U/min | **Drehmoment** 92 Nm bei 6.500 U/min | **Trockengewicht** 202 kg
Sitzhöhe 875 mm

4|Ever Ducati 4 Jahre Garantie mit unbegrenzter Kilometerleistung

Royal Enfield Scram 411

ABENTEUER LIGHT

Text: Ralf Bielefeldt. Fotos: Tim Adler, Hersteller

Royal Enfield lässt die Scram 411 von der Leine. Bei der ersten Testfahrt im bayerischen Pfaffenhofen durfte das „Urban Adventure Bike“ beweisen, warum es nicht immer gleich der Himalaya sein muss, um epische Momente zu erleben. Eine Ode an die Entschleunigung.

Vier Verse, die alle eine unterschiedliche Anzahl von Silben und ein unterschiedliches Metrum haben. So definieren Lexika für gewöhnlich die Ode. Beethoven hat dieser Strophenart mit seiner 9. Sinfonie ein musikalisches Denkmal gesetzt. Royal Enfield hält mit der Einzylinder-Symphonie „Ode an die Fahrfreude“ dagegen: eine eingängige Komposition aus 24 PS und 32 Nm. Mehr braucht es im Fall der Scram 411 nämlich nicht, um lauthals „Freude schöner Götterfunken“ in den Kinnschutz seines Helmes zu schmettern.



Schlank, leicht, urban: die neue Royal Enfield Scram 411 in Graphite Yellow

Presse-Uraufführung in der Hallertau

Prächtige Premierenkulisse ist das größte zusammenhängende Hopfenanbaugebiet der Welt, die Kulturlandschaft Hallertau rund ums beschauliche Pfaffenhofen an der Ilm. Dorthin lud Royal Enfield zum ersten Testride seiner jüngsten Schöpfung. Bereits 2013 ergatterte das heute etwas über 26.000 Einwohner zählende Städtchen Pfaffenhofen den Deutschen Nachhaltigkeitspreis für Kleinstädte und Gemeinden. 2020 zählte „PAF“ zu den Top 3 in der Kategorie „Städte mittlerer Größe“. Mehr als 80 Prozent des gesamten deutschen Hopfenanbaus wachsen hier an Fäden in die Höhe. Über 16 Sorten – vom Aromahopfen bis zum



Alter Bekannter: Einzylinder-mortor aus der Royal Enfield Himalayan

Hochalphahopfen – unterscheidet der Fachmann in der Hallertau. Ein weites Feld, im wahrsten Sinne.
Fahrer der Royal Enfield Scram 411 können der allgegenwärtigen Biergrundzutat vermutlich im Vorbeigleiten beim Wachsen zusehen: Die Rankgeschwindigkeit des bayerischen Gewächses und der Vortrieb des urwüchsigen, indisch-britischen Einzylinders dürften latent vergleichbar sein. Doch wie beim beliebten Hopfenkaltgetränk gilt: Umdrehungen sind nicht alles – die Mischung macht es. Und die ist bei der Scram 411 ausgesprochen lecker, um nicht zu sagen süffig.

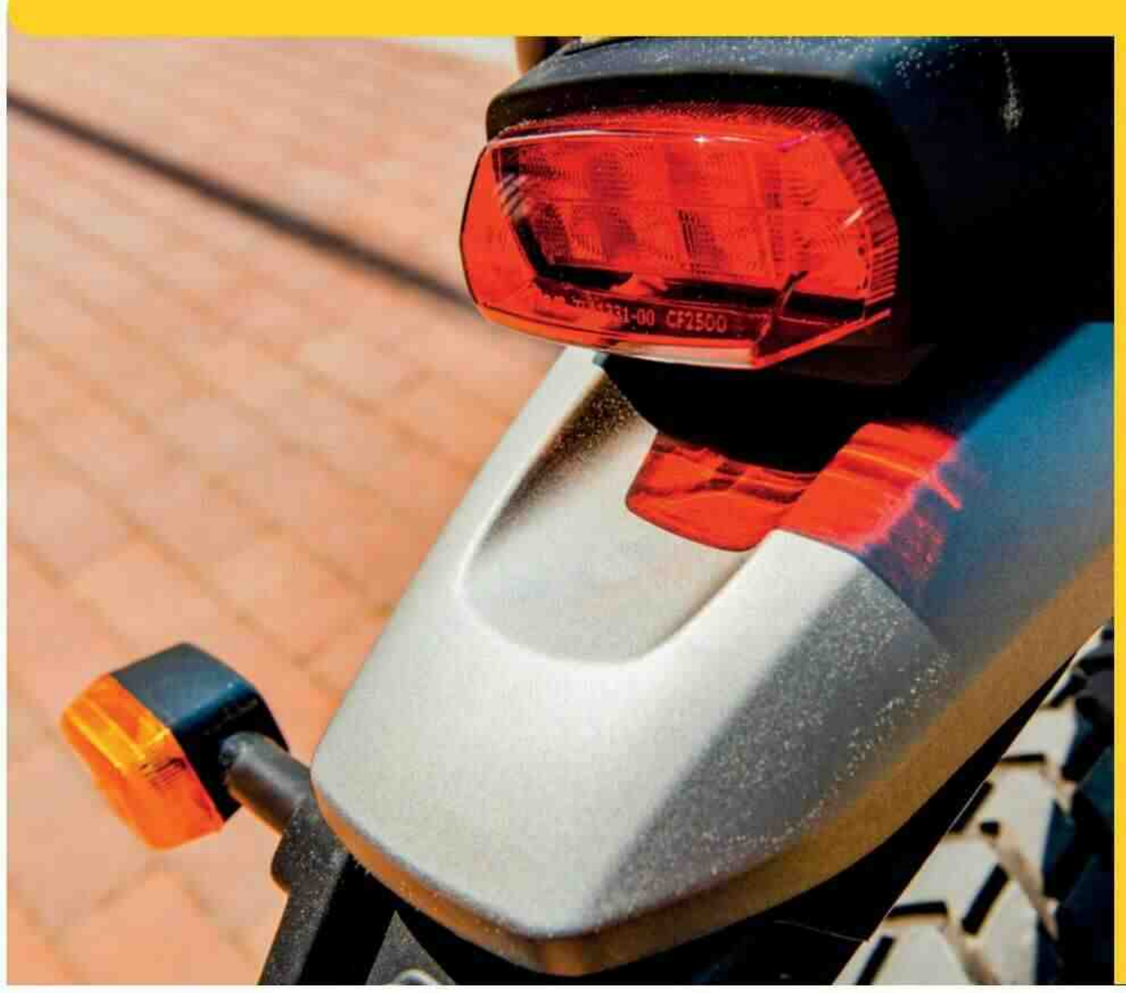
Motor und Technik aus der Himalayan

Die Scram 411 entführt dich in eine andere Welt. Eine Welt ohne waghalsige Überholmanöver, ohne fünfstellige Drehzahlen und vor allem ohne führerscheingefährdende Zwischenspurts. Das macht die neue Royal Enfield zur Königin der Entschleunigung. Basis des neuen „Urban Adventure Bikes“ ist die Himalayan, Royal Enfields 2017 gelaunchtes, unkaputtbares Geländebike. Motor, Rahmen und die robuste Einzylindertechnik sind identisch, Attitüde und Ergonomie hingegen neu.

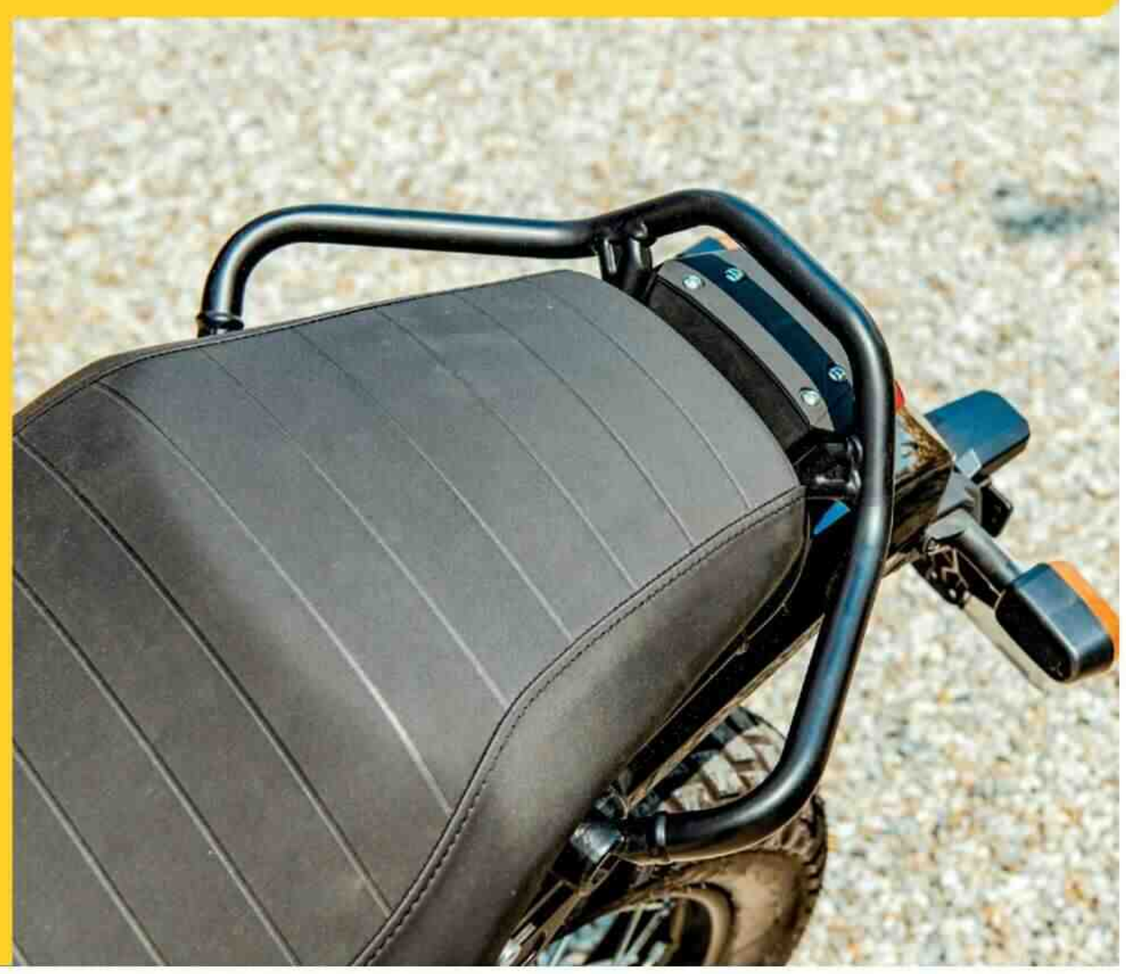
Die Himalayan ist bekanntlich auf der Langstrecke zu Hause, unbeirrt rollt sie über Stock und Stein, vor allem weibliche Globetrotter schätzen sie für ihr geringes Gewicht (199 kg fahrbereit). Die Scram 411 hingegen (192 kg fahrbereit) sucht das Abenteuer Alltag. Leichte Offroad-Skills reichen ihr vollkommen zum Glücklichsein und Glücklichmachen. Sie will im „Urban Jungle“ überzeugen und ja, ab und an auch mal ein bisschen Schotter aufwirbeln, beim Wochenendausflug zum Beispiel. Die Dual-Purpose-Reifen sollen ja schließlich ihren Stadt-Land-Fluss-Zweck erfüllen.

Unaufgeregt, zutraulich, konsequent

„Die meisten Scrambler-Motorräder konzentrieren sich nur auf Ästhetik und Aussehen“, sagt Mark Wells, Chief of Design bei Royal Enfield. „Als wir mit der Arbeit an der Scram 411 begannen, waren wir fest entschlossen, ein Motorrad zu schaffen, das sich durch sein Design und seine Zweckbestimmung auszeichnet und das Beste aus den Möglichkeiten der rauen Straße in die Stadt bringt. Mit ihrem schlichten Look und Design, den verspielten Farben und dem zugänglichen Fahrverhalten ist die Scram 411 der ultimative ADV-Crossover für die urbane Umgebung.“
Keine Fahrmodi, keine Fahrhilfen außer Zweikanal-ABS, kein tiefschürfendes Bordmenü. Egal ob London, Neu-Delhi, Tokio oder Pfaffenhofen: Die anspruchslose Scram 411 passt mit ihrer unaufgeregten, selbsterklärenden Art überall hin.



Kürzeres Schutzblech hinten, klobige Blinker



Einteilige Sitzbank, Bügel für Sozius oder Gepäck

Und kommt überall an. Die Bedienung ist simpel, das Fahrverhalten zutraulich. Aufsteigen, Gas geben, happy sein. Die Gasannahme ist gemütlich, aber konsequent. Die Bremse agiert vorn wie hinten ausgesprochen gutmütig, aber effektiv. Und die Sitzposition ist einfach großartig. Menschen, die wie ich in die Kategorie Einsachtzig mit Schuhen fallen, sitzen nahezu perfekt auf der neuen Scram 411.

Aufrecht und entspannt reckt man die Nase in den Wind – und wähnt sich irgendwie schneller, als man ist. 60 km/h fühlen sich an wie 100, 120 km/h fast wie 180. Schnell sein ist auch Kopfsache. Die fünf Gänge rasten sauber ein, minimaler Zug am Kupplungshebel reicht vollkommen. Zwischen dem vierten und fünften Gang – so bei 80 Sachen – wirkt die Scram geradezu spritzig für ihre Verhältnisse. Ein Wohlfühlmoment für Mensch und Maschine. Überholvorgänge an Steigungen sollte man sich gleichwohl gut überlegen. Aber wozu der Stress? Die Scram ist eher Om als Brumm. Sollen die anderen über die Gegenfahrbahn schießen, auf der Scram 411 tuckert man entspannt hinterher, wenn es sein muss.



Keine Fragen offen: klare Anordnung der Armaturen. Rechts: die serienmäßige TbT-Navigation

Wendig wie ein Fahrrad

Das Fahrerdreieck wurde gegenüber der Himalayan überarbeitet. Den Lenker greift der Fahrer etwas tiefer, die Sitzhöhe hat Royal Enfield um 5 Millimeter abgesenkt auf 795 mm, dazu die zweiteilige Sitzbank durch ein einteiliges, leicht geripptes Zwei-Personen-Polster ersetzt. Die Füße kommen dank der schlanken Taille jederzeit vollflächig auf den Boden. Wenden und rangieren ist so einfach wie mit dem Fahrrad. Die motorisierte Leichtigkeit des Seins auf zwei Rädern.

Die Scram 411 erdet und begeistert gleichermaßen. Sie ist quasi der Isländer unter den Motorrädern – drollig, aber anmutig. Mit eigener Gangart und Ästhetik. Quasi Tölten mit fünf Gängen und lässigem Look. Nehmen wir zum Beispiel die „Urban Plates“. So heißen die seitlichen Anbauteile vorn am Rahmen. Einziger Zweck: Farbe ins Spiel bringen. Rot, Gelb, Blau oder Grau-Türkis, um genau zu sein. Eine optisches Gimmick, mehr nicht, das aber den Charakter der Scram 411 gleich mal in Richtung Lifestyle-Gadget pusht.

19 Zoll vorn reichen der Scram 411

Für die Geschwindigkeits- und Tankfüllstandanzeige hat Royal Enfield ein

Pro
+ easy Handling
+ hohe Zuverlässigkeit
+ ausgezeichnete Sitzposition
+ Turn-by-Turn-Navigation

Contra
– geringe Leistung
– keine Drehzahlanzeige
– teils grobe Schweißnähte

Steht auf, wenn ihr Scrambler seid: gute Fahrposition auch im Stehen

Fahrerausstattung:
Helm: AGV AX9
Jacke: Dainese Air Frame D1
Hose: Dainese Casual Slim
Handschuhe: Dainese X-Moto
Stiefel: TCX Blend 2

hübsches rundes Instrument entworfen, das optisch Anleihen nimmt bei Himalayan und Meteor. Drehzahlmesser? Gibt es nicht. Verbrauchsanzeige? Auch nicht. Egal. 3,2 l/100 km gibt Royal Enfield an. Bei der ca. 150 km langen Testfahrt leerte sich der 15-Liter-Tank zu einem Drittel. Kommt also hin – und langt unterm Strich für eine theoretische Reichweite von knapp 470 km mit einer Tankladung. Rechts neben dem Rundinstrument sitzt – deutlich kleiner – die ebenfalls runde, googlegetriebene Turn-by-Turn-Navigation, die Royal Enfield immer mehr Baureihen spendiert, serienmäßig wohlgemerkt.
Über die kostenlose hauseigene App lässt sich das lütte Teil mit dem Smartphone koppeln und weist dann brav den Weg. Den H4-Scheinwerfer fasst eine knapp geschnittene, gusseiserne Lampenverkleidung ein. Auf einen Windschild à la Himalayan wird verzichtet. Ebenso aufs 21-Zoll-Vorderrad: 19 Zoll reichen für einen Scrambler allemal. Die Verarbeitung ist rundum okay. Ästheten mögen sich an der einen oder anderen recht groben Schweißnaht stören. Peanuts. Royal Enfield wird in dieser Hinsicht immer besser. Das allein zählt.

Fairer Startpreis: 4.990,-- Euro

190 mm Federweg vorn (Himalayan: 200 mm), 180 mm hinten, Teleskopgabel und Zentralfederbein – fahrwerkstechnisch geben sich Scram und Himalayan so gut wie nichts. Der Sound ist kernig, aber nicht aufdringlich. Ehrlich trifft es wohl am besten. Und das gilt fürs gesamte Bike. Faire 4.990,-- Euro ruft Royal Enfield für die Scram 411 auf. Wer eine der beiden Premiumvarianten begehrt, erkennbar an der etwas aufwendigeren Lackierung („Silver Spirit“, „White Flame“), zahlt 200 Euro mehr – und damit genauso viel wie für die Basis-Himalayan (ab 5.190,-- Euro).
Sorge, dass sich die beiden Bikes kannibalisieren, hat Royal Enfield nicht. Im Gegenteil: Mit dem Start der Scram 411 schossen die Himalayan-Verkäufe in Indien um 70 Prozent in die Höhe. Happy family. Und weil die Familie füreinander einsteht, teilen sich die nahezu baugleichen Himalayan und Scram 411 nahezu alle Zubehörteile. Was an die eine passt, passt auch an die andere. Das ist vor allem in puncto Gepäck höchst praktisch. 26 Liter fassen die Alukoffer fürs Heck. Reicht für Einkäufe und ein langes Wochenende allemal. Dann mal los.



Farbe bekennen: „Urban Plates“ in der Farbkombi Graphite Blue

Royal Enfield	Scram 411
Motor	Einzylinder, luftgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	78 x 86 mm
Hubraum	411 ccm
Nennleistung	24 PS (18 kW) bei 6.500 U/min
max. Drehmoment	32 Nm bei 4.000 U/min
Verdichtung	9,5:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	127 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion nach 500 km, danach alle 5.000 km oder alle 6 Monate
Kraftübertragung	
Kupplung	Mehrscheiben-Nasskupplung
Getriebe	5-Gang
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Halbduplex-Stahlrohrrahmen
Federelemente vorn	41-mm-Teleskopgabel
Federelemente hinten	Monoshock mit Gestänge
Federweg v/h	190 mm/180 mm
Radstand	1.455 mm
Räder	Drahtspeichenräder
Reifen vorn	100/90 - 19
Reifen hinten	120/90 - 17
Bremse vorn	300-mm-Scheibenbremse
Bremse hinten	240-mm-Scheibenbremse
Assistenzsysteme	ABS
Maße/Gewichte	
Länge	2.210 mm
Breite (über Spiegel)	840 mm
Höhe (über Spiegel)	1.165 mm
Sitzhöhe	795 mm
Gewicht fahrfertig	192 kg
zul. Gesamtgewicht	378 kg
Zuladung	186 kg
Tankinhalt	15 Liter
Standgeräusch	86 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 4.990,-- Euro (ab Werk)**

PRACHTSTÜCK: BMW MOTORRAD ITALIA PRÄSENTIERT EXTREME INTERPRETATION DER BMW R 18



Im Rahmen der Top Marques Show in Monaco haben Officine Riunite Milanesi und Customizer Radikal Chopper die mit Unterstützung von BMW Motorrad Italia entstandene BMW R 18 Magnifica vorgestellt.

Die „Magnifica" stellt eine extreme Interpretation des vom „Big Boxer" angetriebenen Cruisers dar. Die Entwicklung dieses von Officine Riunite Milanesi in Auftrag gegebenen Projekts wurde dem italienischen Customizer Andrea Radaelli von Radikal Chopper anvertraut – handgefertigt aus Materialien wie Messing, Aluminium sowie Holz und formensprachlich verpackt in ein außergewöhnliches Design. Nichts, abgesehen von den aus dem Vollen gefrästen Felgen von Radikal Chopper, an der R 18 Magnifica ist zugekauft. Auch die Bremsscheiben und Bremssättel wurden eigens für dieses Projekt entwickelt. Das Heck besteht aus Mahagoni mit einem Mittelteil aus poliertem Edelstahl.

Die Gabel ist mehr als nur ein optisches Gadget und verfügt über ein komplett modernes Innenleben. Unverändert blieb die elektrische Anlage. Sie bietet weiterhin sämtliche Funktionen der R 18. Auch die Abmessungen sowie die Bereifung sind originalgetreu geblieben. Allerdings verbirgt sich unter der Retro-Ästhetik ein um rund 100 kg leichteres Motorrad. ***AK***

SUZUKI-PROMO – TANKGUTSCHEIN ZU JEDER SV650



Beim Kauf einer Suzuki SV650 erhaltet ihr bis zum 30.09.2022 einen Tankgutschein in Höhe von 250,-- Euro.

Als kleines Goodie gegen die hohen Kraftstoffpreise, möchte Suzuki allen Kaufinteressenten einer SV650 mit einem Tankgutschein in Höhe von 250,-- Euro unter die Arme greifen. Den Gutschein gibt es direkt beim Kauf beim teilnehmenden Suzuki-Vertragshändler.

Käufer einer neuen SV650 können zusätzlich zum Tankgutschein von folgenden Aktionen profitieren:

- Aktuelle Finanzierungsangebote
- Aktion „The Choice"
- Zubehör-Aktionen
- Aktion „Führerschein Neuling"



Weitere Informationen zur Aktion unter: motorrad.suzuki.de ***AK***

Cardo präsentiert neue Sonderedition „KTM" für das Packtalk Edge



Raider heißt jetzt Twix, sonst ändert sich nix, so schallte es vor vielen Jahren in der Reklame für einen Schokoriegel durch den Röhrenfernseher. Bei der Sonderedition „KTM" aus dem Hause Cardo, ist dies nicht ganz der Fall, ändert sich doch zumindest das Design und die Farbgebung. Die neue Special Edition basiert auf der von uns bereits vorgestellten neuesten Generation des Cardo Packtalk Edge und entstand aus der Kooperation von Cardo und dem österreichischen Motorradhersteller KTM. Natürlich kommt diese Variante von Cardos Connectivity-Lösung im markanten KTM-Orange mit passenden Designelementen daher und ist auch mit dem KTM-TFT-Display kompatibel.

Erhältlichkeit & Preise

Das neue KTM Packtalk Edge soll bereits ab Juni 2022, also quasi ab sofort, zum Preis von 389,95 Euro im Fachhandel und online erhältlich sein. Der Preis ist somit identisch mit der „normalen" Edition. **AK**

Fotos: Hersteller

Motorräder lieben LIQUI MOLY



LIQUI MOLY

Mit Vollgas in der Erfolgsspur! LIQUI MOLY lässt Motorherzen höher schlagen und beruhigt den Puls der Zweiradfans. Wohl deshalb wählten uns 2022 die Leserinnen und Leser von MOTORRAD zum 4. Mal in Folge zur Nr. 1 in der Kategorie Öle/Schmiermittel. Eine eindrucksvolle Bestätigung unserer Seriensiege bei vielen weiteren Leserwahlen. Herzlichen Dank!

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN – Ausgabe 16/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 07/22 auto motor sport – Ausgabe 7/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 06/22 Motor Klassik – Ausgabe 6/2022

Auto Zeitung TOP MARKE 2022 GOLD Schmierstoffe – Ausgabe 4/2022

Auto Zeitung TOP MARKE 2022 SILBER Pflegemittel – Ausgabe 4/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2021 KATEGORIE AUTOMOBIL Öle/Schmierstoffe Heft 17/22 MOTOR SPORT aktuell – Ausgabe 17/2022

LESERWAHL BEST BRAND 2021 KATEGORIE MOTORRAD Öle/Schmierstoffe Heft 17/22 MOTOR SPORT aktuell – Ausgabe 17/2022

Yamaha XSR125 Legacy



Aktuelle Zulassungszahlen lügen nicht – 125er und Retro-Bikes werden immer beliebter. Da kommt die neue Yamaha XSR125 Legacy gerade recht. Dazu zählt alles, was Heritage oder Retro ist. Die Paarung von klassischen Elementen, moderner Technik und lässigem Style ist absolut im Trend. Außerdem explodierten spätestens seit der B196-Regelung die Zulassungszahlen der 125er-Klasse. Was macht also mehr Sinn, als ein neues 125er-Klassik-Bike auf die Beine zu stellen? Yamaha präsentiert: die neue XSR125 Legacy. Schon die „Standard-XSR125“ erfreut sich einer hohen Nachfrage. In den aktuellen Zulassungszahlen rangiert sie hinter der MT-125 als zweitbestes 125er-Modell von Yamaha auf Platz acht. Die XSR-Modelle sollen

YAMAHA XSR125 LEGACY



Text: Alexander Klose; Fotos: Yamaha



eine Hommage an frühere Yamaha-Modelle darstellen. Gleichzeitig sind die Motoren, Fahrwerke und Bremsen technisch auf dem neuesten Stand. Sie bieten den Fahrern das Beste aus beiden Welten. Neben der 125er haben die Japaner auch die XSR700 und XSR900 im Angebot. Dazu gibt und gab es weitere Limited und Special Editions.

Stilistische Überarbeitungen verleihen der Legacy einen eigenen Auftritt

Die XSR125 Legacy wurde auf der Grundlage der äußerst erfolgreichen XSR125 entwickelt, die 2021 vorgestellt wurde.

Sie hat den gleichen 125-ccm-Motor und dieselbe Fahrwerksgeometrie. Die XSR125 Legacy erhielt eine Reihe stilistischer Überarbeitungen.

Leichte Speichenräder

Die leichten Speichenräder der XSR125 Legacy sollen an das Design der Räder der ersten Yamaha-Rennmotorräder der 60er- und 70er-Jahre erinnern und den authentischen Gesamteindruck dieses neuen Sport Heritage-Motorrads entscheidend prägen.

Goldfarbene Felgen

Die Kombination aus Speichenrädern und goldenen Felgen vor dem Hintergrund komplett schwarzer Anbauteile und des ebenfalls schwarzen Rahmens sorgen für einen edlen Look dieses „Neo-Retro-Bikes", wie es auf Neudeutsch heißt.

Attraktive Farben und Graphics

Die Grafiken sind im Look der größeren XSR-Modelle gehalten. Gold- und silberfarbene Nadelstreifen betonen die klassisch runde Form des Kraftstofftanks, die goldfarbene Grafik auf den Seitenteilen harmoniert mit den Felgen. Weitere Elemente wie der Deltabox-Rahmen, die Schwinge, die Upside-Down-Gabel, die Seitenteile und die Schutzbleche sind einfarbig schwarz lackiert und lassen die goldenen und silbernen Elemente deutlich zum Tragen kommen.



High Performance Metzeler Karoo-Reifen

Auf den neuen Speichenrädern der XSR125 Legacy sind ab Werk standesgemäße Karoo-Street-Blockprofilreifen aufgezogen.

Zweiteilige Aluminium-Schalldämpferabdeckung

Neben einer Reihe weiterer Komponenten aus Aluminium hat das neue XSR-Modell eine zweiteilige Aluminium-Schalldämpferabdeckung. Gegenüber der schwarzen des Basismodells wirkt die Legacy dadurch deutlich harmonischer.

Yamaha	XSR125 Legacy
Motor	Einzylinder, flüssigkeitsgekühlt, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum	124 ccm
Nennleistung	15 PS (11 kW) bei 10.000 U/min
max. Drehmoment	11,5 Nm bei 8.000 U/min
Maße/Gewichte	
Sitzhöhe	815 mm
Gewicht	140 kg
Tankinhalt	11 Liter
Fahrzeugpreis	**ab 5.449,-- Euro (ab Werk)**

125-ccm-Motor mit 11 kW (15 PS)

Die XSR125 Legacy wird von einem flüssigkeitsgekühlten Einzylindermotor mit 125-ccm-Hubraum und vier Ventilen angetrieben. Dieser ist baugleich mit den Motoren der MT-125 und der R125. Mit einer Leistung von 11 kW (15 PS) werden die Reglementierungen der Führerscheinklassen A1 und B196 maximal ausgereizt.

Farben, Verfügbarkeit und Preis

Die XSR125 Legacy ist in der Lackierung „Historic Black" mit goldfarbenen Felgen ab Juni 2022 erhältlich. Die unverbindliche Preisempfehlung beträgt 5.449,-- inklusive Nebenkosten. Das entspricht einem Aufpreis von 700,-- Euro gegenüber der Basisvariante.



KAWASAKI Z400 & NINJA 400

Die Kawasaki Z400 vervollständigt die Modellpalette der Japaner um ein modernes Naked Bike im Hubraumsegment unter 500 ccm, nachdem es zuvor der Euro-5-Norm zum Opfer gefallen war. Zuletzt erfreuten sich Bikes mit Hubräumen zwischen 250 und 499 ccm in Deutschland immer größerer Beliebtheit. Im Vergleich zum Vorjahr nahm die Anzahl der Zulassungen in Deutschland um rund 25 % zu. Wie bei allen anderen Z-Modellen setzt die Kawasaki bei der 400er auf das serientypische „Sugomi-Styling" mit markanten Linien und Kanten. Ein Gitterrohrrahmen soll dabei an das Topmodell der Z-Reihe, die Z H2, erinnern. Den Einsatzzweck der neuen Z400 sieht Kawasaki vor allem in der Stadt und auf der Landstraße. Das sogenannte Ergo-Fit-System von Kawasaki ermöglicht es, die Z400 individuell auf die Fahrergröße anzupassen. Die serienmäßige Sitzhöhe beträgt 785 mm.



RACING-LOOK – KAWASAKI NINJA 400

Für alle, die es sportlicher mögen, bringt Kawasaki die 400er auch als vollverkleidete Ninja. Die Lackierung ist im Design des Kawasaki Racing-Teams gehalten und soll optisch der Ninja ZX-10RR von Jonathan Rea aus der Superbike-WM ähneln.

399-CCM-REIHENZWEIZYLINDER MIT 45 PS

Der Reihenzweizylinder erfüllt nun die Euro-5-Norm und ermöglicht somit das Comeback beider Bikes. Dieser leistet bei beiden Modellen 33 kW/45 PS und bringt ein Drehmoment von 37 Nm mit. Darüber hinaus kommen Assist- und Rutschkupplung, Gitterrohrrahmen sowie Bremsen mit einer 286-mm-Petal-Scheibe vorne sowie einer 193-mm-Petal-Scheibe hinten zum Einsatz.
Dank der neuen Kawasaki Z400 und der neuen Ninja 400 führt für A2-Führerschein-Neulinge sowie Liebhaber handlicher Mittelklassemodelle kein Weg am Kawasaki-Händler vorbei.

PREISE & VERFÜGBARKEIT

Beide Motorräder sollen laut Kawasaki ab August 2022 lieferbar sein. Preise sind derzeit noch nicht bekannt. Der Preis des Z400 2020er-Modells mit Euro 4 lag bei rund 6.000,-- Euro inklusive Überführung. Die Z400 dürfte demnach bei rund 6.500,-- Euro liegen, die Ninja war zuletzt stets rund 500,-- Euro teurer. Die endgültigen Preise werden in der anhängenden Datentabelle ergänzt, sobald sie der Redaktion vorliegen.

Kawasaki	Z400	Ninja 400
Motor	Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, 4 Ventile pro Zylinder	
Hubraum	399 ccm	
Nennleistung	45 PS (33 kW) bei 10.000 U/min	
max. Drehmoment	37 Nm bei 8.000 U/min	
Maße/Gewichte		
Sitzhöhe	785 mm	
Gewicht	167 kg	168 kg
Tankinhalt	14 Liter	



KAWASAKI DAYS 2022

Am 23. und 24. Juli 2022 wird das Technik Museum Speyer wieder der Ort sein, an dem sich Tausende Kawasaki- und Motorrad-Fans zu einem lime-grünen Fest treffen. Das Jubiläum „50 Jahre Z-Modelle“ wird dort ebenfalls gebührend gefeiert. Geführte Testrides bei den Kawasaki Days online buchen Bereits zum dritten Mal sind die Gäste zu den Kawasaki Days nach Speyer eingeladen, um brandaktuelle und klassische Motorräder anzuschauen, Zweirad-Action zu erleben und sich mit Gleichgesinnten auszutauschen. In diesem Juli warten unter anderem eine Händler- und Partnermeile, eine MX-Freestyle-Show, Stunts von Chris Rid, Kawasaki-Roboter-Action, Airbrush-Tattoos, ein Leistungsprüfstand sowie Fahr- und Schräglagensimulatoren auf die Besucher.

Wann, wo und wie teuer?

Parken
Die Eventfläche befindet sich direkt neben dem Technik Museum Speyer auf den Parkplätzen P3 und P4. Motorräder können auf dem Parkplatz P2 abgestellt werden.
Eintritt
Der Eintritt zu den Kawasaki Days ist frei.
Öffnungszeiten:
Samstag von 10:00 Uhr – 18:00 Uhr
Sonntag von 10:00 Uhr – 17:00 Uhr



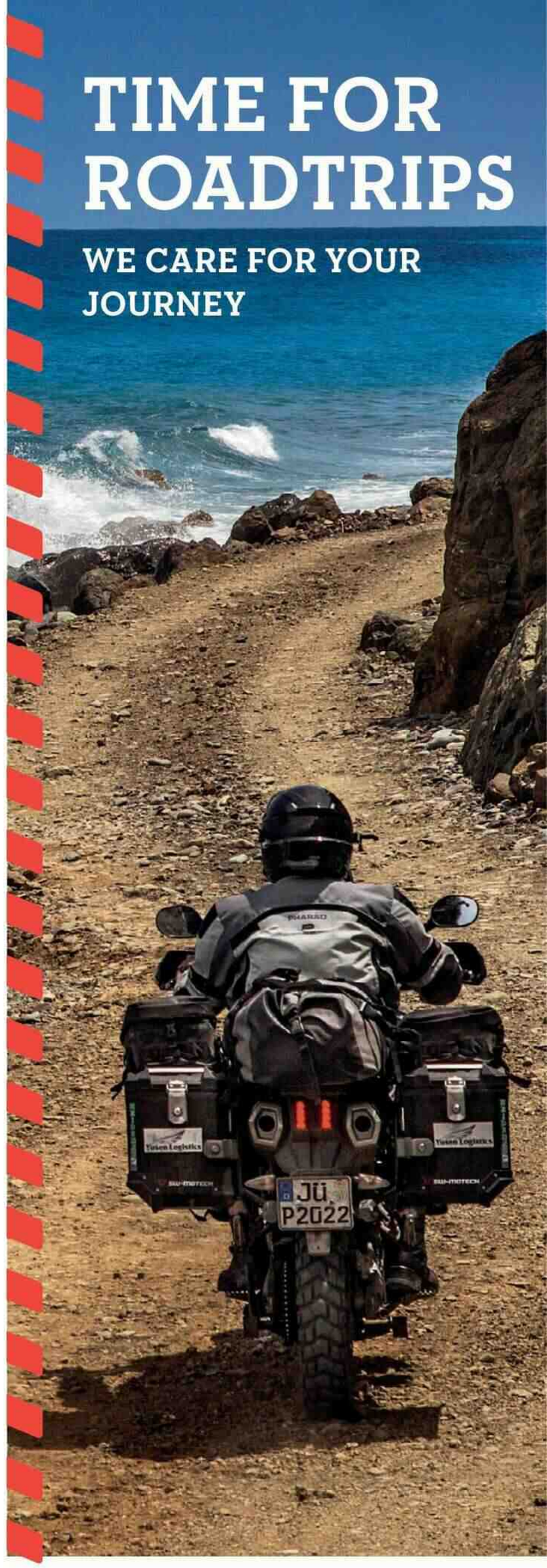
120 Jahre Harley-Davidson

Budapest und Milwaukee

Harley-Davidson feiert seinen 120. Geburtstag im kommenden Jahr in Europa mit dem „Harley-Davidson 120th Anniversary Event“, einem viertägigen Festival mit Unterhaltung, Musik, kulinarischen Highlights und Motorradkultur. Das Event findet vom 22. bis 25. Juni 2023 in der ungarischen Hauptstadt statt. Alle Biker, Motorradliebhaber und Harley-Fans sind herzlich willkommen.
Die Motorradschmiede aus den USA kündigt an, dass das „Harley-Davidson 120th Anniversary Event“ nur eine von zahlreichen Aktionen sein wird, mit denen 2023 das 120-jährige Bestehen in Europa gefeiert wird. Das Event endet mit dem Homecoming-Festival in Milwaukee, das vom 13. bis zum 16. Juli 2023 stattfinden wird.

Gewinnspiel – Hauptpreis: eine Reise nach Milwaukee

Außerdem hat Harley-Davidson kürzlich das Gewinnspiel „The Road to Harley-Davidson Homecoming Challenge“ gestartet. Neben Sofortgewinnen winkt als Hauptpreis eine Reise nach Milwaukee zum Homecoming-Event. Mehr Informationen zu Teilnahmebedingungen sowie Einzelheiten zu den Regeln und Preisen der „The Road to Harley-Davidson Homecoming Challenge“ gibt es in der Harley-Davidson-App und auf: www.h-d.com/ride.



QBAG

QBAG SATTELTASCHEN ST07
+ WASSERDICHT
+ 50 L STAURAUM
+ FORMSTABIL
+ EINFACH BEFESTIGEN
UVP € 99,99

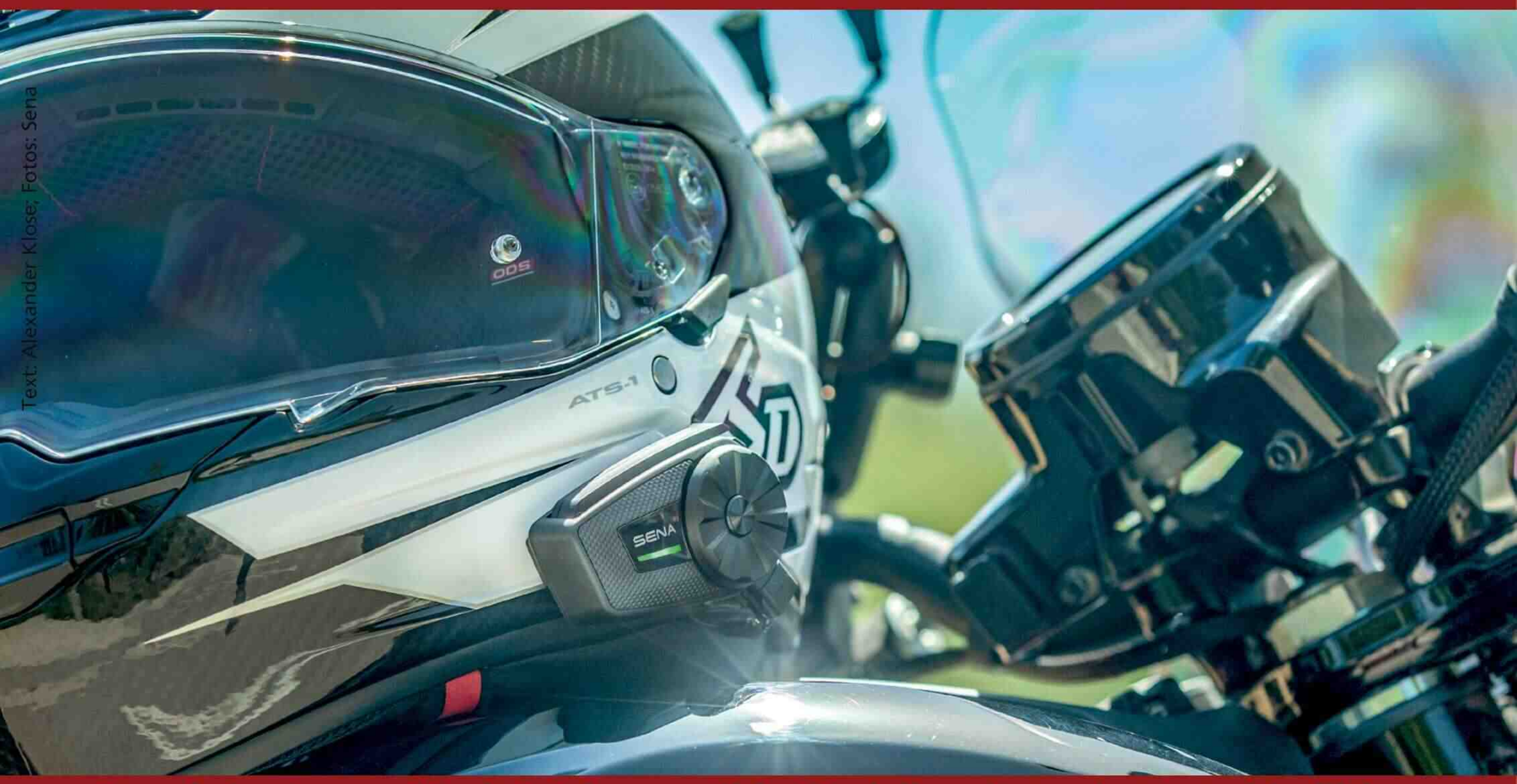


Alle Infos findest Du auch online.

polo
POLO-MOTORRAD.COM

Sena Spider ST1 und RT1 mit Mesh 2.0 zwei zum Preis von einem

Text: Alexander Klose; Fotos: Sena



Sena bringt neue Mesh 2.0-kompatible Modelle mit zwei unterschiedlichen Bedienelementen auf den Markt.

Mit den Modellen ST1 und RT1 bringt Sena zwei neue Einsteigermodelle mit Mesh 2.0-Unterstützung auf den Markt. Anders als bei der 50er-Serie kommunizieren die Spider-Modelle Gespräche ausschließlich über das Mesh-Protokoll. Bluetooth, hier in Version 5.2 verbaut, wird lediglich zur Kopplung des Smartphones und Navis verwendet. Beide Geräte unterscheiden sich lediglich in der Bedienung, die Funktionen sind identisch. Das ST1 kommt per Steuerrad, das RT per Drei-Tasten-Steuerung daher. Das Gewicht beider Module beträgt circa 60 Gramm. Die Sprechzeit gibt Sena mit bis zu 11,5 Stunden an. Das ist sogar etwas mehr als bei den 50ern, die im Mesh-Modus lediglich 8 Stunden durchhalten. Auch der Ladevorgang geht fixer und soll lediglich 1,5 Stunden andauern.

Mesh Intercom 2.0-Technologie

Die Mesh 2.0-Technologie von Sena, die erstmals in den Flaggschiff-Headsets 50S und 50R zum Einsatz kam, vereinfacht die Kommunikation zwischen Fahrern in großen und kleinen Gruppen. Spider-ST1- und RT1-Geräte sind mit allen Sena Mesh 2.0-Geräten kompatibel, einschließlich 50S, 50R, 30K und allen Sena Bluetooth-Geräten, die mit dem +Mesh-Adapter verbunden sind.
Das Spider ST1 sowie das RT1 verfügen über zwei verschiedene Intercom-Modi: „Group Mesh“ und „Multi-Channel Open Mesh“. Bei der Verwendung von „Group Mesh“ erstellen Benutzer eine private Gruppe, die bis zu 24 Fahrer über eine theoretische Reichweite von bis zu 8 km unterstützt. Somit verfügt die Spider-Serie über die gleiche Reichweite wie die Premiumproduktpalette. Beim „Group Mesh“ müssen alle Fahrer in eine private Gruppe aktiv eingeladen werden und können nicht ungefragt beitreten. Das „Multi-Channel Open Mesh“ ermöglicht es den Fahrern, mit einer praktisch beliebigen Anzahl von Teilnehmern im Mesh 2.0-Netzwerk zu kommunizieren. „Open Mesh“ bietet dabei Multikanal-Optionen, was bedeutet, dass Fahrer zwischen 9 Frequenzen wechseln können, um sich mit verschiedenen Fahrergruppen innerhalb der größeren „Open Mesh“-Gruppe zu unterhalten.

Smartphone-Kopplung und Audio-Multitasking

Per Bluetooth-5.2-Verbindung kann das Smartphone oder das Navi mit dem Spider ST1 oder RT1 gekoppelt werden, um Musik zu streamen, GPS-Wegbeschreibungen zu hören und Anrufe entgegenzunehmen oder zu tätigen. Bei der 50er-Serie können mehrere Geräte per Bluetooth gekoppelt







werden, beim Spider muss ich mich dagegen für eines entscheiden. Alle Audiosignale werden über die HD-Lautsprecher des Geräts wiedergegeben. Auf Sound by Harman KARDON, wie in den Premiummodellen, verzichtet Sena bei den Spider-Geräten. Mit an Bord: „Sena Audio Multitasking“. Diese Technologie ermöglicht es Benutzern, ein Gespräch über Mesh 2.0-Intercom mit anderen Fahrern zu führen und parallel die Bluetooth-Funktionen des Smartphones zu nutzen. Eine Sprachsteuerung gibt es dagegen nicht.

Kompatibel mit der „Sena Motorcycles App“

Die Sena Motorcycle App bietet Benutzern die Möglichkeit, die Geräteeinstellungen des Spider ST1 oder RT1 visuell zu konfigurieren. Mittels der „Sena Motorcycle App“ kann eine Vielzahl an Einstellungen und Funktionen angepasst werden. Dazu besteht die Möglichkeit, Kanaleinstellungen für „Open Mesh“ aus der Ferne zu verwalten oder eine private Gruppe für „Group Mesh“ einzurichten. Die „Sena Motorcycle App“ kann sowohl im „App Store“ als auch im „Google Play Store“ heruntergeladen werden.

Bereits erhältlich

Beide Geräte sind nach einer kurzfristigen Preiserhöhung zu einer UVP von 229,-- Euro bzw. 419,-- Euro für den Doppelpack erhältlich. Zum Vergleich – das Premiummodell 50S liegt einzeln bei 369,-- Euro. Wer schnell ist, findet gar noch Spider ST1 und RT1 Einführungsgeräte zum Preis von 199,-- Euro einzeln oder ab 339,-- Euro im Duopack und bekommt daher derzeit auf die UVP bezogen noch zwei Spider-Geräte für den Preis eines 50S.



can-am SPYDER

© 2022 Bombardier Recreational Products Inc. (BRP). Alle Rechte vorbehalten. ®, TM und das BRP-Logo sind Marken von Bombardier Recreational Products Inc. (BRP) oder assoziierte Unternehmen. Bilder sind nicht vertraglich bindend.
Für geltende Bedingungen und weitere Informationen besuchen Sie Ihren Can-Am On-Road-Händler oder canamonroad.com.

KLAPPHELM SENA IMPULSE UND INTEGRALHELM SENA STRYKER JETZT ERHÄLTLICH

Der smarte Klapphelm Sena Impulse sowie der Integralhelm Sena Stryker mit Sound by Harman Kardon sind ab sofort erhältlich.

Sena bringt mit dem smarten Klapphelm Impulse und dem Integralhelm Stryker die ersten Helme aus der neuen Sena Quantum-Serie mit Sound by Harman Kardon auf den Markt. Sowohl der Impulse, als auch der Stryker verfügen über Mesh-Kommunikationstechnologie sowie über Lautsprecher und Mikrofone vom Audioexperten Harman Kardon.



Sound by Harman Kardon

Die Lautsprecher und das Mikrofon wurden in Zusammenarbeit mit Harman Kardon entwickelt, um einen erstklassigen Klang im Helm zu gewährleisten.

Impulse: Klapphelm mit Premium-Ausstattung

Der Impulse ist mit zahlreichen Funktionen ausgestattet, darunter ein integriertes LED-Rücklicht, das die Sichtbarkeit des Fahrers erhöhen soll. Der ECE-22.05-zertifizierte Impulse wurde mit einem modularen Helmdesign und einer Glasfaserverbundschale entwickelt. Er verfügt über eine mittelgroße ovale Passform und ist in den Größen S-XXL in Mattschwarz und Glossy White erhältlich.



Stryker: Full-Face Protection

Sena's neuester Integralhelm Stryker ist mit Sound by Harman Kardon Lautsprechern und einem Mikrofon ausgestattet. Der Stryker ist mit zahlreichen Funktionen ausgestattet, darunter ein LED-Rücklicht für die Sichtbarkeit des Fahrers, Mesh- und Bluetooth-Kommunikation, einer ausklappbaren Sonnenblende und Zugriff auf digitale Assistenten. Der Stryker ist in den Größen S-XXL.

Ab sofort verfügbar

Impulse und Stryker sind beide in den Größen S, M, L, XL und XXL in Mattschwarz und glänzend Weiß erhältlich. Die UVP für den Impulse beträgt 699,-- Euro. Für den Stryker liegt diese bei 599,-- Euro inklusive Steuern. ***AK***

NEUE MRA-WINDSCHUTZSCHEIBEN ERHÄLTLICH

Triumph Speed Triple 1200 RR 2022:
MRA-Racingscreen (R) in farblos, rauchgrau und schwarz. Diese Scheibenform wurde für den Rennsport entwickelt und entspricht im unteren Teil der Originalscheibe, hat aber in der Mitte eine kuppelartige Erhöhung. Dadurch soll der Helm vom Winddruck entlastet und die Aerodynamik verbessert werden.

Honda- & Harley-Davidson-Scheiben ab Juli lieferbar

Honda CBR650R 2022:
MRA-Naked Bike Spezial Sportscheibe (NSPM) in rauchgrau, satiniert und schwarz. Die ABE soll in Kürze verfügbar sein. Die Sportscreen „SP" ist eine gekürzte Version der Originalscheibe und soll dem Motorrad ein modernes, sportliches Aussehen verleihen.

Harley-Davidson Pan America 1250 2022:
MRA-Spoilerscheibe (SN) in farblos, rauchgrau und schwarz. Dieser Scheibentyp entspricht der Originalscheibe, hat aber am hinteren Ende eine kleine Abrisskante.
Die MRA-Variotouringscheibe (VTN) in farblos und rauchgrau. Die ABE soll in Kürze verfügbar sein. Diese Tourenscheibe hat am Ende einen Spoiler, der sich manuell in sieben Stufen auf die gewünschte Position verstellen lässt. Durch die Hinterströmung des Spoilers wird der Winddruck vom Fahrer genommen und gleichzeitig werden die Turbulenzen reduziert. Die Vario-Touringscreen ist in klar und rauchgrau erhältlich. ***AK***





Fotos: Hersteller

LiveWire stellt Elektro-Harley S2 Del Mar vor



Harley-Davidsons Elektromotorrad-Sparte LiveWire hat sein Elektromotorrad S2 Del Mar vorgestellt, das erste mit der innovativen S2-ARROW-Architektur ausgestattete LiveWire Modell.

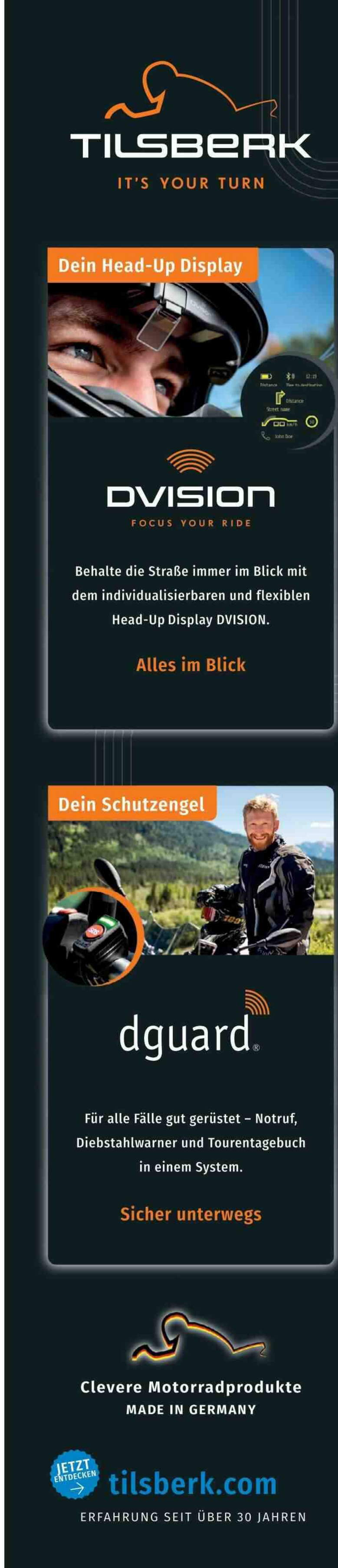
Mit der S2 Del Mar bringt Harleys Markensprössling LiveWire ein neues elektrisch betriebenes Modell auf den Markt. Dieses verfügt erstmals über die modulare und somit skalierbare S2-ARROW-Architektur. Die Del Mar soll ihrem Fahrer mit einer Leistung von 80 PS (59,6 kW) eine ausreichende Performance bieten und in 3,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigen. Die Reichweite im Stadtverkehr gibt LiveWire mit 160 Kilometern an. Das angestrebte Fahrzeuggewicht soll 200 Kilogramm nicht überschreiten. Zunächst liefert LiveWire die S2 Del Mar als limitierte Launch Edition aus.

S2 Del Mar Launch Edition schon ausverkauft

Die ersten einhundert Exemplare werden als S2 Del Mar Launch Edition verkauft, die sich durch eine exklusive Lackierung und ein exklusives Raddesign auszeichnen.
Das Muster der 19-Zoll-PCB-Aluminiumgussräder und das sich verjüngende Speichendesign sollen die seitliche Steifigkeit fördern und für ein verbessertes Fahrverhalten sorgen. Die Launch Edition ist nach kurzer Zeit bereits ausverkauft. Allerdings müssen sich auch Kunden der Launch Edition noch bis zum Frühjahr 2023 gedulden, denn vorher wird LiveWire die Fahrzeuge nicht liefern. Die S2-Del-Mar-Launch-Edition-Modelle werden mit einer auffälligen Lackierung wahlweise in den Farbvarianten Jasper Gray oder Comet Indigo, die in einem 5-tägigen Prozess von Hand aufgetragen werden, ausgeliefert und kosten 17.699,-- US Dollar, also rund 17.000,-- Euro. Auch die Serienversion der S2 Del Mar soll im Früjahr 2023 ausgeliefert werden, kommt jedoch zu einem deutlich reduzierten Preis von 15.000,-- USD auf den Markt. Das sind rund 14.400,-- Euro.

Urban Street Tracker

Die Del Mar präsentiert sich als Street Tracker auf 19-Zoll-Vorder- und -Hinterrädern, die mit Reifen ausgestattet sind, die sowohl auf befestigten als auch auf unbefestigten Straßen zum Einsatz kommen können sollen. Das Design zeichnet sich durch einen schlanken Sitz sowie ein kurzes Heck aus. Der Lenker im Tracker-Stil soll den Fahrer in eine bequeme, aufrechte Position bringen und so für ein entspanntes Fahrerlebnis sorgen.
Interessenten finden weitere Infos zur LiveWire S2 Del Mar unter:
www.livewire.com/delmar ***AK***





Piaggio MP3

Text: Alexander Klose; Fotos: Piaggio

Der neue Piaggio MP3 mit neuem TFT-Display, Tempomat und Radar

Piaggio MP3 – der dreirädrige Motorroller kommt mit neuen Fahrassistenzsystemen und einer erweiterten Ausstattung daher.

Mit dem MP3 begründete Piaggio das neue Marktsegment der dreirädrigen Roller. Der neue MP3 soll dank Hightech-Features den Komfort auf ein vollkommen neues Niveau heben.

Drei Modellvarianten sollt ihr sein

Die neue Piaggio MP3-Baureihe bietet drei Modellvarianten, die von Motoren der hpe-Familie, dies bedeutet „High Performance Engine“, angetrieben werden. Der Piaggio MP3 400 hpe und der Piaggio MP3 400 hpe Sport sind mit dem 399 ccm Motor mit rund 35 PS ausgestattet. Für den Antrieb des Piaggio MP3 530 hpe Exclusive sorgt der neue „530 hpe Motor“, der wie der Vorgänger „500 hpe“ mit 44 PS der leistungsstärkste seiner Klasse ist. Im Vergleich zum bisherigen 500-hpe-Motor verfügt das neue Aggregat nun aber ein höheres Drehmoment, das eine effizientere und sanftere Leistungsentfaltung garantieren soll. Darüber, inwieweit sich der Hubraum tatsächlich erhöht, macht der Hersteller bislang keine Angaben.
Der neue Piaggio MP3 ist weltweit der erste Roller, der mit ARAS – Advanced Rider Assistance System – ausgestattet ist. Dabei handelt es sich um eine Kombination mehrerer Fahrassistenzfunktionen, die auf der Imaging 4D-Radar-Technologie basiert, die von Piaggio entwickelt wurde. Dazu bietet der MP3 in allen drei Varianten ein 7-Zoll-TFT-Farbdisplay, neue Armaturen im Motorrad-Stil sowie ein Keyless-Startsystem. Der MP3 400 Sport und der MP3 530 hpe Exclusive verfügen darüber hinaus über die Möglichkeit per Piaggio Connectivity Roller und Handy zu koppeln und zu navigieren.

Der „MP3 530 hpe Exclusive“ bietet einige Extras

Ein Tempomat, die Motokennfelder Comfort, Eco und Sport sowie Radar sind beim MP3 530 hpe Exclusive ebenfalls mit an Bord. Im Rückwärtsgang zeigt das Display dazu die Bilder der Rückfahrkamera an. Außerdem versorgt das Display den Fahrer mit sicherheitsrelevanten Informationen der Funktionen BLIS – Blind Spot Information System/Totwinkelassistent und LCDAS – Lane Change Decision Aid System/Spurwechselassistent – des Fahrerassistenzsystems ARAS.

Frisch gestylt – der neue Piaggio MP3

In puncto Styling unterscheidet sich der neue MP3 vom Vorgängermodell. Die schützende Frontpartie wird größer und wurde komplett neu gestaltet. Sie zeigt sich mit einer neuen, integrierten, horizontalen Scheinwerfergruppe mit Full-LED-Lichttechnik und kleinem, sportivem Lufteinlass mit 3D-Wabengitter. Zur Verbesserung der Fahrstabilität wurde der untere Bereich der Frontpartie aerodynamisch optimiert. Der neue Piaggio MP3 zeigt sich mit neuen Details, wie die sportliche Frontverkleidung oder die in die Radkästen integrierten Blinker. Auch die Heckpartie erhielt mit der horizontalen Full-LED-Rücklichteinheit einen neuen Charakter. Die Heckpartie zeigt sich zudem schlanker und aufgeräumter und trägt das Nummernschild nun über der Radabdeckung.

Preise & Verfügbarkeit Piaggio MP3

Der neue Piaggio MP3 soll schon ab Juli beim Piaggio Vertragshändler verfügbar sein. Vorbestellungen sind vom 8. bis zum 30. Juni 2022 unter www.piaggio.com möglich. Dabei können Kunden direkt das gewünschte Modell, die Farbe sowie den örtlichen Vertragshändler auswählen, über den das Fahrzeug ausgeliefert werden soll. Die unverbindlichen Preisempfehlungen für den Piaggio MP3 inklusive Nebenkosten:

Piaggio MP3 400 hpe 10.799,-- Euro
Piaggio MP3 400 hpe Sport 11.299,-- Euro
Piaggio MP3 530 hpe Exclusive 13.299,-- Euro

Gemeinsamer Bluetooth-Standard

Der Bluetooth-Standard „Open Bluetooth Intercom“ (OBI) soll Kompatibilitätsprobleme zwischen Geräten unterschiedlicher Marken zukünftig verhindern.

Gute Nachrichten für alle, die gerne auf Tour kommunizieren. Denn mit dem Standard „Open Bluetooth Intercom“ (OBI) sollen Kompatibilitätsprobleme der Marken Midland, Cardo und Uclear zukünftig der Vergangenheit angehören. Wer bislang in „gemischten“ Teams unterwegs war, hatte häufig Probleme mit dem Kopplungsprozess, dem Funktionsumfang oder der Qualität. Mit OBI-Geräten sollen sich Touren-Teams nicht länger auf einen Hersteller einigen müssen, um problemlos miteinander kommunizieren zu können. Ein Wermutstropfen bleibt natürlich – Marktführer SENA gehört diesem Projekt bislang nicht an. ***AK***

Fotos: Hersteller



BMW Motorrad setzt auf SENA und präsentiert das ConnectedRide Com U1

Das neue ConnectedRide Com U1 lässt sich an BMW-Equipment wie beispielsweise den BMW Motorradhelmen StreetX, GS Pure oder Sao Paolo anbringen und setzt auf die Technik vom Kommunikationsexperten Sena und entspricht anhand des Designs und der Leistungsdaten im Wesentlichen dem Sena 50R. Es verfügt somit auch über die Mesh-Protokolle Group Mesh Intercom und Open Mesh. Die maximale Reichweite ist im Mesh-Modus mit bis zu acht Kilometern angegeben. Die Sprechzeit liegt im Mesh-Modus bei 8 Stunden. Kommuniziert man per Bluetooth sind es 12 Stunden. Darüber hinaus gibt es eine Schnellladefunktion. Der Preis beträgt 310,-- Euro. Die UVP des Sena 50 R liegt bei 358,99 Euro. ***AK***

Anzeige



Das Offroad-Navi hat interkontinentale Straßen- und Geländekarten vorinstalliert, bietet fahrzeugspezifische Routenführung und führt dank neuester Garmin Turn-by-Turn Trailnavigation sicher ans Ziel.

EIN HIGHLIGHT FÜR OFFROAD-FANS

MIT DEM TREAD® MOTORRAD- UND OFFROAD-NAVI AUF TOUR

Wer dem Reiz des Unbekannten folgt und sein Abenteuer abseits befestigter Straßen sucht, der hat mit dem robuste Motorrad- und Offroad-Navigationsgerät Tread M-S von Garmin einen perfekten Begleiter gefunden.

Dank neuester Garmin Turn-by-Turn Trailnavigation mit akustischen Abbiegehinweisen leitet der Tread Offroad Fans auch im Gelände und auf unbefestigten Straßen sicher ans Ziel. Mit ultrahellem 5,5 Zoll Touchdisplay sowie vorinstallierten Straßen- und Geländekarten für Europa, Afrika und den Nahen Osten sind der Routenplanung keine Grenzen gesetzt. Die passende Strecke für das nächste Abenteuer berechnet der Tread dabei anhand des konfigurierten Fahrzeugprofils. Hier stehen neben dem Fahrzeugtyp Motorrad auch kleine Geländefahrzeuge, Side-by-Side-Fahrzeuge, PKWs und Schneemobile zur Auswahl.

Weiteres Kartenmaterial für Nord- und Südamerika sowie Australien und Neuseeland steht über Garmin Express als Download zur Verfügung. Weltweite BirdsEye-Satellitenbilder können via WLAN direkt auf das Navi geladen und genutzt werden.

ROUTENPLANUNG LEICHT GEMACHT

Über die neue Garmin Tread App ist die Planung von Routen, Wegpunkten und Tracks jederzeit und überall möglich. Die App erweitert die Funktionen des Tread zudem um Smart Notifications, Echtzeitinfos zu Verkehrsbehinderungen, Wetter und Kraftstoffpreisen sowie die Group Ride Mobile Funktion. Damit können mehrere Fahrerinnen und Fahrer über die Smartphone App eine Gruppe erstellen, um die Position der jeweils anderen direkt im Navi-Display angezeigt zu bekommen.

FÜR POWERSPORT-FANS

Allen Powerport-Fans, denen zwei Räder nicht reichen, bietet Garmin mit dem Tread S×S (8 Zoll) und dem Tread Overland Edition (10 Zoll) weitere robuste All-Terrain-Navis, die speziell für den Einsatz in Offroad-Fahrzeugen entwickelt wurden.



TREAD®

HIGHLIGHT
FÜR OFFROAD-FANS
DIE GARMIN TREAD® APP

GARMIN.

Österreich vom Allerfeinsten

Teil 1

Text: Ulf Böhringer; Fotos: Ulf Böhringer, adobe stock

17 kleine historische Städte liegen wie Perlen auf einer 3.500 Kilometer langen Landstraßenstrecke, die kreuz und quer durch unser Nachbarland führt. Exakt 533 Kilometer Luftlinie beträgt die Distanz von Bregenz, der westlichsten Stadt Österreichs, zur östlichsten (Neusiedl im Burgenland), und ziemlich genau halb so weit sind Waidhofen an der Thaya, die nördlichste Stadtgemeinde, und Bad Eisenkappel als südlichste Gemeinde voneinander entfernt, nämlich 270 Kilometer.



Zwei von 17 kleinen historischen Städten in Österreich: Steyr (gr. Foto) und Hallstatt am Hallstätter See

Österreich vom Allerfeinsten

Wer glaubt, ein Motorradbesuch im östlichen Nachbarland sei aufgrund der geringen Entfernungen eine Kleinigkeit, sieht sich schon bald gründlich getäuscht: Wer von Österreich mehr sehen will, als man von den gut ausgebauten Autobahnen erblickt, kann zwischen Bodensee im Westen und dem Neusiedler See an der Grenze zu Ungarn beinahe unendlich viel Zeit verbringen. 3.500 Kilometer misst eine überaus abwechslungsreiche Rundtour, die alle sieben österreichischen Bundesländer berührt und die man guten Gewissens als Traumstrecke bezeichnen darf: Sie ist in 15 Etappen gegliedert. Vorab ein Überblick über diese speziell für Genussfahrer zusammengestellte Tour. Die einzelnen Tagesabschnitte folgen entsprechend detailliert in Unterkapiteln.

Österreich ist – manche Leser werden es wissen – ein vielfältiges Land: Gebirgszüge wechseln mit Hügellandschaften, weite Ebenen gibt es nur wenige – am ehesten im äußersten Osten, wo die Pannonische Tiefebene beginnt, deren Hauptteil freilich bereits jenseits der Landesgrenze, nämlich in Ungarn, liegt. Auch wenn Österreich weniger Superlative als die Schweiz zu bieten vermag (nur eine statt vier Amtssprachen, kein einziger Viertausender, keine Palmenregion wie das Tessin), so ist das Land weit mehr als nur eine Reise wert: Städte wie Wien, Salzburg oder Innsbruck genießen Weltruf, Tirol wirbt – nicht völlig überzogen – als „Herz der Alpen", das gleichermaßen seenreiche wie gebirgige Salzkammergut ist ganz zweifellos eine Landschaft „wie aus dem Bilderbuch". Dazu kommen zahlreiche Schlösser und Burgen, hübsche Dorfbilder – und charmante kleine Städte.

Einige von ihnen haben sich schon vor Jahren zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen, um im Wettbewerb um Gäste gegenüber den bedeutenden (Groß-)Städten einigermaßen bestehen zu können. Die meisten der kleinen Städte sind in Deutschland weitgehend unbekannt: Beispielhaft genannt seien Gmunden am Traunsee, Freistadt oder Hartberg. Steyr, recht zentral im Bundesland Oberösterreich gelegen und größte der „kleinen Städte", mag derjenige vielleicht noch kennen, der eine Beziehung zur Automobilindustrie hat: Dort betreibt BMW nicht nur das größte seiner Motorenwerke, sondern zahlreiche andere Firmen von Weltruf wie ZF, Magna oder MAN stellen in der 38.000-

Die Vivien liegt am Ufer des Attersees

Einwohner-Stadt teils ganze Fahrzeuge, teils Fahrzeugteile und -komponenten her. Die besondere Attraktivität der auch als „Austria Classic Tour“ bezeichneten 3.500-Kilometer-Rundfahrt durch Österreich besteht darin, dass die 17 hübschen Städte auf denkbar schönen Strecken miteinander verknüpft werden. Autobahnen und Schnellstraßen sind so gut wie tabu, fast ausschließlich werden Bundes- und Landstraßen unter die Räder genommen. Und natürlich werden zahlreiche der österreichischen Passstraßen nicht ausgespart: Genannt seien beispielhaft der gut 2.000 Meter hohe Staller Sattel in Osttirol, die 1.783 Meter hohe Turracher Höhe und das 1.644 Meter messende Klippitztörl in Kärnten sowie das 1.894 Meter hohe Hahntennjoch in Tirol. Der Fokus liegt aber nicht auf den Passrouten selbst, sondern auf schönen, angenehm zu fahrenden und dabei landschaftlich abwechslungsreichen Strecken durch die Vielfalt österreichischer Landschaften. Die Kleinen Historischen Städte bilden dabei die jeweiligen Anfangs- und Endpunkte der Tagesabschnitte. Sie weisen alle einen sehenswerten historischen Stadtkern und eine zumeist viele hundert Jahre alte Geschichte auf. Alle lohnen einen ausgiebigen Stadtspaziergang, alle bieten für ihre jeweilige Region typische Gaststätten und Wirtshäuser; oftmals gehören diese sogar zur ausgesprochen urigen Sorte. Dort, aber auch entlang der Route, finden sich zahlreiche Einkehrstationen, die echte kulinarische Spezialitäten offerieren wie beispielsweise Kärntner Nudeln oder burgenländischen Uhudler, einen außergewöhnlichen Wein. Eine Übersicht in Texten und Bildern über die „Austria Classic Tour“ bietet die auch mit detaillierten Karten aufwartende Broschüre „Traumstraßen durch Österreich“ aus dem Verlag Schubert & Franzke. Erhältlich ist das 90-seitige Tourenbuch zum Preis von 10,90 Euro auf der Website der Kleinen Historischen Städte (www.khs.info). An diesem Informationsgerüst haben wir uns orientiert, die nachfolgend vorliegende Tour aber immer wieder abgewandelt, wo wir das für sinnvoll hielten.





Links das Linzer Tor in Schärding, rechts grandioser Ausblick über die Dreiflüssestadt Passau



Von Klein nach Fein (oder Fein nach Klein?)

Etappe eins über Traumstraßen in Österreich führt von Steyr nach Schärding durch Oberösterreich

Jeder Motorradfahrer weiß, wo – fahrtechnisch gesehen – Österreich die größten Herausforderungen bereithält: entlang des Alpenhauptkamms, nämlich in den Hohen Tauern oder den Zillertaler Alpen. Wir nehmen heute ein ganz anderes, viel milderes, aber keineswegs weniger schönes Stück Österreich unter die Räder: die Hügel und Täler des Mühlviertels sowie die des Innviertels, gelegen im Bundesland Oberösterreich. Natürlich auf ausgesucht schönen, kurvenreichen und zugleich verkehrsarmen Straßen. Ausgangs- und Endpunkt sind zwei hübsche Städte mit großer Historie, beide zugleich klein wie auch fein: Steyr und Schärding. Beide liegen, wie es sich gehört, malerisch an eindrucksvollen Flüssen.

Start im 1000 Jahre alten Steyr

Steyr, eine halbe Fahrstunde südlich von Oberösterreichs umtriebiger Landeshauptstadt Linz gelegen, gehört zu den 1000-jährigen Städten unseres Nachbarlandes; Keimzelle der Stadt ist der Zusammenfluss von Steyr und Enns. Insbesondere der Stadtplatz mit seinen aus verschiedenen Epochen stammenden Bürgerhäusern beeindruckt; hervorzuheben sind das repräsentative Rathaus, das zu den bedeutendsten Rokoko-Baudenkmälern des gesamten Landes zählt, und das gegenüber vom Rathaus gelegene „Bummerlhaus". Es entstammt der Gotik und gilt als einer der besterhaltenen Profanbauten dieser Zeit (ca. 1250 bis 1500); das Gebäude ist das



Oben die Schlossberg-Enge in Steyr, ganz oben das Flößerdenkmal an der Steyr-Mündung in die Enns

Wahrzeichen Steyrs. Weiter lohnt sich der kurze Spaziergang in nördlicher Richtung durch die Enge Gasse in Richtung zur prominent gelegenen Michaelerkirche; die beiden Brücken über Steyr bzw. Enns eröffnen wunderschöne Ausblicke. Auch von der Terrasse des Hotels Minichmayr, eines der zertifizierten Bikerhotels, hat man einen eindrucksvollen Blick auf Altstadt und Michaelerkirche. So schön Steyr ist – noch schöner sind die folgenden 185 Kilometer Strecke nach Schärding; teils

führen sie über Landesstraßen, teils auch über Bundesstraßen. Letztere sind aber, anders als oftmals in Deutschland, in dieser Region über weite Strecken nicht großmächtig ausgebaut, sondern richtig kurvenreich, sodass das österreichische Landstraßen-Tempolimit von 100 km/h auf zahlreichen Streckenabschnitten unerreichbar hoch liegt.

Als erster Stopp unterwegs bietet sich das Städtchen Enns an, wohl älteste Stadt des Landes. Lohnend ist vor allem die Besteigung des 60 Meter hohen Stadtturms mit super Blick auf die sehenswerte Altstadt. Nichts für empfindsame Gemüter ist ein Halt mit Museumsbesichtigung im ehemaligen KZ-Lager Mauthausen; mehr als 100.000 Menschen kamen zwischen 1938 und 1945 im größten Konzentrationslager Österreichs ums Leben. Wer bis Freistadt zeitlich abkürzen will, kann die Schnellstraße S 10 nutzen, sollte aber eine Autobahnvignette besitzen; zeitraubender ist der Kurventanz über Güterwege und Landesstraßen nordwärts. Freistadt, nordöstlichster Punkt dieser Etappe und mit einer weitestgehend erhaltenen mittelalterlichen Stadtbefestigung gesegnet, weist mit der örtlichen Braucommune eine europaweit einmalige Sache auf: In der „Commune" hatten sich vor Jahrhunderten die brauberechtigten Stadtbürger zusammengeschlossen.

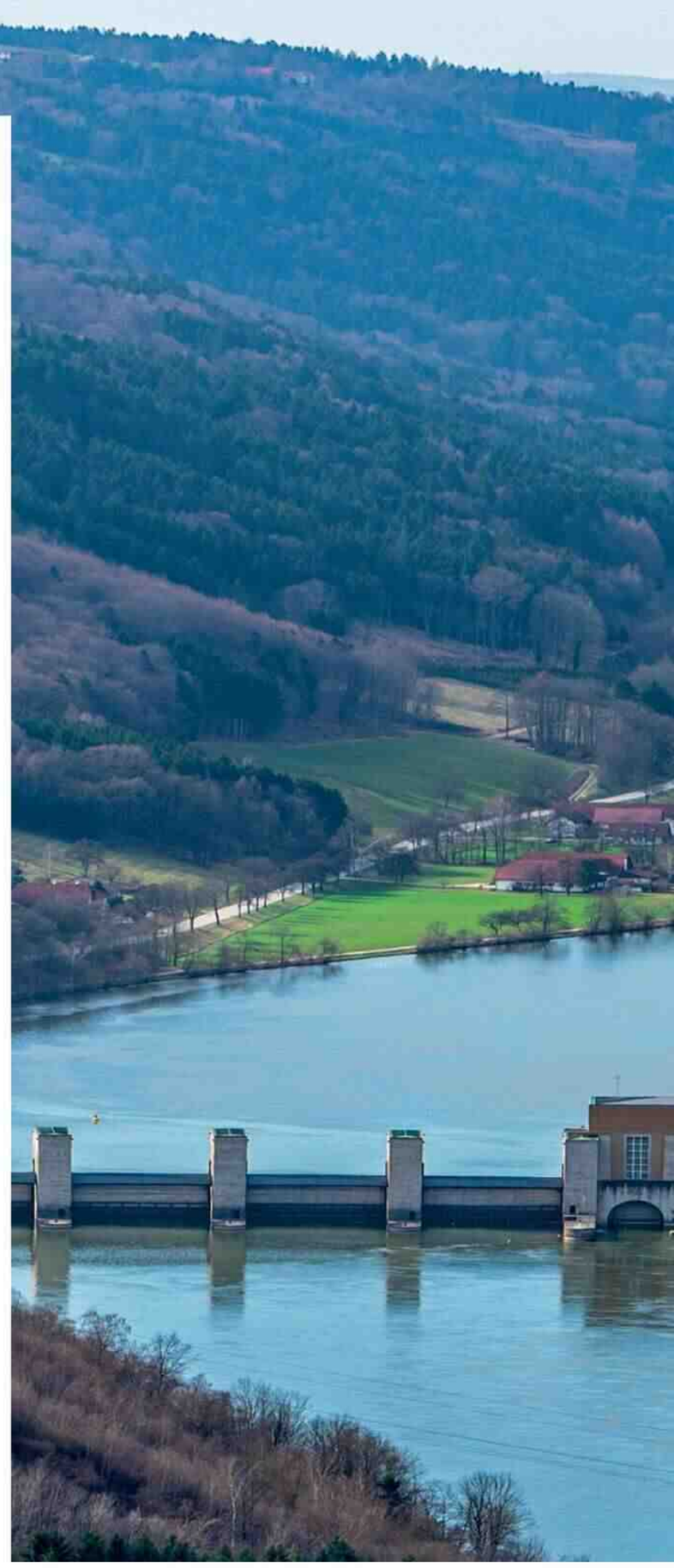
Wunderbarer Blick über Steyrs Altstadt hinüber zur Stadtpfarrkirche hl. Ägydius und Koloman





Das „Bummerlhaus" aus der Gotik ist Steyrs Wahrzeichen; das Rathaus (rechts) ist ein Rokoko-Juwel. Beide Gebäude liegen am Stadtplatz





Von Steyr nach Hallein gliedert sich die Reise in sechs Etappen

Diese Rechtsform ist noch heute gültig, aber überall sonst in Europa nicht mehr zu finden. Das Freistädter Bier ist den Versuch übrigens wert. Freistadt war kein Gründungsmitglied der Kleinen Historischen Städte, sondern schloss sich diesen erst später an.

Der kurvige Höhepunkt des Tages endet am Donau-Ufer

Die nächsten 51 Kilometer folgen wir der Bundesstraße 38 durch das Mühlviertel; mindestens 40 davon sind höchst vergnüglich, da abwechslungs- und kurvenreich. Die danach folgenden 12 Kilometer der bestens ausgebauten B 127 wurden scheinbar extra für Goldwing-Fahrer in die Route genommen, dann kommt der kurvige Höhepunkt der heutigen Route: die Abfahrt über Lembach im Mühlkreis hinunter zur Donau. Wer den ultimativen Überblick über die Donaulandschaft sucht, muss sich – nicht in der GPS-Unterlage verzeichnet – vor der Donau-Überquerung in Niederranna donauaufwärts orientieren und nach den Schildern „Aussichtspunkt Penzenstein“ Ausschau halten. 15 Minuten zusätzliche Fahrzeit pro Richtung sind mindestens nötig, aber die Mühe lohnt sich: Wie aus einer Flugzeugkanzel reicht vom Penzenstein der Blick weit übers Donautal und hinunter auf das eindrucksvolle Klosterstift Engelszell. Die heutige Stiftskirche aus der Mitte des 18. Jahrhunderts, einen astreinen Rokokobau, erreichen wir nach einigen Kilometern entspannter Uferfahrt entlang der Donau (B 130); ihr Besuch lohnt sehr. In Engelhartszell, also unmittelbar beim Kloster, biegen wir bergwärts ab und folgen höchst vergnüglich der kurvenreichen B 136 durch Wiesen, Wälder und eine Reihe kleiner Ortschaften. Nur 22 Kilometer Luftlinie liegt Schärding, unser heutiges Ziel, von Engelhartszell entfernt, doch die Route durch das hügelige Innviertel summiert sich auf 33 Kilometer.



Blick über die Donau nach Niederranna

Diesen fantastischen Blick über das Donautal genießt man vom Aussichtspunkt Penzenstein

Genüsslich sind sie auch deshalb, weil die Verkehrsdichte, wie schon zuvor im Mühlviertel, bescheiden ist. Und nun Schärding: Der barocke Stadtplatz, Silberzeile genannt, zwingt Besucher förmlich zu einem Aufenthalt. Die aneinandergereihten barocken Hausfassaden, aber auch das Linzer Tor, das Wassertor drunten am Inn (Markierungen verdeutlichen die unfassbaren Hochwasserpegel!) und die vielen Gassen und Gässchen versprechen einen abwechslungsreichen Spaziergang. Eine Besonderheit können Bierliebhaber seit dem Frühjahr 2016 genießen: Da begann Innschifffahrtskapitän Manfred Schaurecker die Touren mit Europas erstem Brauschiff; an Bord hergestellt wird im „Kanonenbräu" (theoretische Kapazität 300 Flaschen pro Tag) das „Pulverfassl-Bier". Die kupferne Brauanlage folgt dem Vorbild historischer Brauanlagen in Schärding, das 2016 sein 700-jähriges Bestehen feierte. Wer eher an Natur- denn Biergenuss interessiert und früh genug in Schärding eingetroffen ist, kann täglich ab 16 Uhr an einer kurzen Schiffsfahrt zum Inndurchbruch bei Wernstein teilnehmen; aus der Flusspersspektive höchst eindrucksvoll! Weiter geht es mit Teil 2 dieser Reportage in der nächsten Ausgabe Motorrad und Reisen!



Ein kleines Stück von Schärdings „Silberzeile"



Der „Kanonenbräu" hat ein Brauschiff am Innufer

ZEIT FÜR WAS NEUES

Was trägt Mann dieses Jahr? Womit ist Frau sicher und gut angezogen unterwegs? Der Bekleidungsmarkt für Motorradfahrer wächst von Jahr zu Jahr. Das Angebot ist riesig und reicht von günstig bis sündhaft teuer. Worauf muss man achten? Was schützt effektiv? Welcher Hersteller setzt neue Trends? Das Bekleidungsspecial von Motorrad & Reisen zeigt neue Jacken und Hosen, trendige Rider-Shirts und innovative Technologien wie die weltweit erste Airbag-Jeans und das erste Head-up-Display, das wirklich etwas darstellt. Dazu wagen wir einen kleinen Ausflug durchs Labyrinth der Normen und Kennzeichnungen. Kuratiertes Wissen in kompakter Form.

ROKKER CARGO SLIM & REVOLUTION TAPERED SLIM

MOTORRAD & REISEN
sehr gut
www.motorradundreisen.de

Der etwas andere Look für Adventure-Fahrer: Rokker setzt auf hochabriebfeste, einlagige Motorradhosen, die mindestens CE-Level AA erfüllen. Das wasserabweisende Teflon-Finishing der olivfarbenen Cargo-Hose lässt Regen abperlen, solange es nicht schüttet wie aus Kübeln. Die „Cargo Slim“ (349,-- Euro) verzichtet auf Nieten, die den Tank zerkratzen könnten. Das Material besteht aus leichtem Stretch-Twill in 12-oz-Qualität (67 % Baumwolle, 42 % Polyamid, 1 % Elasthan). Zwei große seitliche Taschen bieten Platz für Smartphone und Co.



Rokker Cargo Slim

Noch eine Sicherheitsklasse besser ist die AAA-Jeans „Revolution Tapered Slim“. Mit ihrem Triple-A-Level ist sie genauso hoch klassifiziert wie ein Ledereinteiler für die Rennstrecke – und vermutlich die sicherste und wetterfesteste Jeans, die auf dem Markt ist. Atmungsaktiv, windabweisend, wasserdicht bis 20.000 mm Wassersäule: Dank integrierter Membrane, versiegelten Nähten und wasserdichtem Reißverschluss schützt die Revolution zuverlässig vor Nässe und Auskühlen, versprechen die Schweizer von Rokker. Dem gewünschten lässigen Raw-Denim-Look (14 oz) bleibt die Hightech-Jeans (73 % Baumwolle, 8 % Polyethylen, 9 % Polyester, 9 % Polyurethan, 1 % Elasthan) dennoch treu. Einziger Haken: der stolze Preis von 459,-- Euro. Beide Hosen werden in einem exklusiven Canvas-Bag mit T-Shirt und herausnehmbaren Sas-Tec Air Knie- und Hüftprotektoren geliefert. Größen: Cargo Slim 24–42 (Weite)/30-36 (Länge), Revolution Tapered Slim W 34–44, L 30–36. ***RB***



Rokker Tapered Slim

RST AXIOM PLUS AIRBAG-JACKE

Eine wasserdichte Adventure-Jacke mit herausnehmbarer Thermo-Innenjoppe (100 g/m2) und In&Motion-Airbagsystem für zusammen 559,-- Euro – das ist mal eine Ansage von Bihr. Die britische Marke RST hat ihr bisheriges Einstiegsmodell Axiom zur Axiom Plus weiterentwickelt. Neu sind unter anderem Handwärmetaschen, Verstellmöglichkeiten an den Armen und die Farbmixe. Zur Auswahl stehen jetzt Schwarz/Schwarz, Schwarz/Grau/Rot und Schwarz/Grau/Neongelb. Der Kragen ist mit Neopren gefüttert, das macht das Tragen angenehm. Zwei Belüftungsöffnungen vorn und eine Öffnung hinten sorgen bei Bedarf für Durchzug. Klett- und Druckverschlüsse bieten Verstellmöglichkeiten im Bereich Handgelenk, Unterarm, Bizeps und Taille. Ein Verbindungsreißverschluss sorgt für zugfreien Sitz, eine passend ausgestattete Hose vorausgesetzt. Schlüssel, Handy und derlei mehr können in vier Außentaschen verstaut werden. Level-1-Protektoren für Schultern, Ellenbogen und Rücken bescheren der Airbag-Jacke in Summe die CE-Zertifizierung AA. Die erforderliche In&Box zur Aktivierung des Airbagsystems kostet wahlweise 120,-- Euro Leasinggebühr im Jahr (ab dem 4. Jahr 99,-- Euro) oder einmalig 399,-- Euro. ***RB***



DAINESE ANTARTICA 2 JACKE & HOSE

Der nächste Winter kommt bestimmt. Wenn es so weit ist, verspricht die Antartica 2 bestmöglichen Schutz – laut Dainese selbst auf langen Entdeckungsfahrten und „in den kältesten Ländern der Erde“. Laminierte GORE-TEX-Membran, hochgradig abriebbeständiges Nylongewebe, herausnehmbare Daunenjacke (separat tragbar), Pro-Armor-Protektoren (Level 2, Typ B), abriebfestes Reflex-Gewebe an den am stärksten beanspruchten Stellen – die Italiener gehen bei der zweiten Generation ihrer Antartica-Kombi ganz auf Nummer sicher, was Wetterschutz, Sicherheit und Komfort betrifft. Zwei wasserdichte, „schwimmende“ Seitentaschen, zwei wasserdichte Innentaschen, großer, abnehmbarer Sturmschutz- und Thermokragen, wasserdichte Cargo-Tasche am Rücken, dazu die seitlichen „G.O. Pockets“, in die man seine Handschuhe schieben kann beim Stopp, die innovativen Neopren-Knöchelverschlüsse und die aufgesetzten Oberschenkeltaschen der Antartica-Hose. Das ist schon alles sehr durchdacht und gut gemacht, inklusive der mit Meshgewebe unterlegten Lüftungsschlitze und dem Hosenträger-Kit für die Hose. Rückenprotektor und zwei Brustprotektoren sind nachrüstbar. Farben: Black/Black oder Light-Gray/Black. Preis: Jacke 1.299,95 Euro, Hose 749,95 Euro.

RB







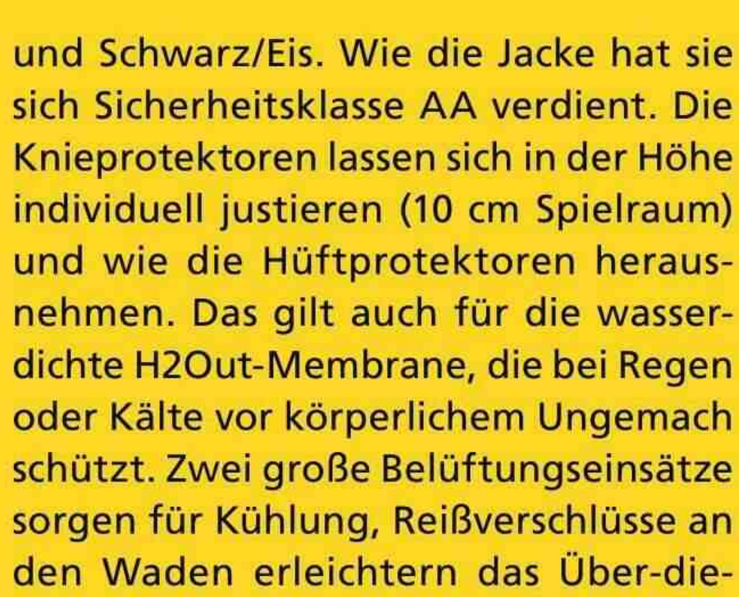
Fotos: Dainese, RST, Spidi & Rokker

SPIDI CROSSMASTER H2OUT JACKE & HOSE

Rein ins Abenteuer – aber bitte picobello angezogen. Die neue Crossmaster-Kombination von Spidi punktet als mehrschichtiges Adventure-Outfit („Step-in Wear-Technologie“) für gemäßigtes Klima. Die Außenjacke ist aus hochfestem Polyester. Als separate Innenjacken gibt es nach bewährtem Spidi-Muster einen wasserdichten Layer und ein Thermofutter (100 g/m2). Zwei Mesh-Einsätze und zwei Luftauslässe sorgen für Luftzirkulation, wenn es heiß hergeht. Jacke und Hose können per Reißverschluss miteinander verbunden werden. Insgesamt hat die Systemjacke sechs Außentaschen – zwei davon sind wasserdicht – und zwei Innentaschen (1 x Regenjacke, 1 x Außenjacke). Level-1-Protektoren für die Schultern und Ellenbogen gibt es dazu, ein Rückenprotektor kann nachgerüstet werden. Drei Farbkombinationen hat Spidi für die Jacke entworfen: Eis/Rot, Leuchtgelb und Schwarz. Die passende Crossmaster-Hose gibt es in Schwarz und Schwarz/Eis. Wie die Jacke hat sie sich Sicherheitsklasse AA verdient. Die Knieprotektoren lassen sich in der Höhe individuell justieren (10 cm Spielraum) und wie die Hüftprotektoren herausnehmen. Das gilt auch für die wasserdichte H2Out-Membrane, die bei Regen oder Kälte vor körperlichem Ungemach schützt. Zwei große Belüftungseinsätze sorgen für Kühlung, Reißverschlüsse an den Waden erleichtern das Über-die-Stiefel-Ziehen der Hosenbeine. Preis: Jacke 349,90 Euro, Hose 249,90 Euro.

RB





Touring-Outfit



Text: Peter Musch; Fotos: Ralf Bielefeldt, Peter Musch, Stadler

Stadler Treasure Pro



Treasure – der Schatz. In diesem Fall gilt: nomen est omen. Und ich habe diesen Schatz zu schätzen gelernt. Egal wie sehr es regnet oder stürmt, egal wie kalt oder heiß es ist, perfektes Trageklima in allen Lebenslagen geht genau so. Doch nicht nur die herausragende Verarbeitung (Made in Germany!), der zeitlose Look, das unglaublich strapazierfähige Material (Gore-Tex Pro 3-Lagen Laminat aus abrieb- und reißfestem Cordura, Armacor-Verstärkung an Schultern und Ellbogen), sondern auch die unglaublich perfekte Passform dieser Jacke, die es für jede Konfektionsgröße in unterschiedlichen Oberkörperlängen gibt, überzeugen auch jene, die wasserdicht bekleidete Gore-Biker sonst eher belächeln. Apropos Passform: Es gibt die Treasure-Jacke nicht nur in allen gängigen Herrengrößen, sondern auch in gängigen Damengrößen. Ganz im Sinne von „noblesse oblige“ gibt es nur zwei dezente Farbvarianten – ganz schwarz oder silbergrau/schwarz. Vermeintlich modische Farbverirrungen oder sonstige überflüssige Applikationen schenkt sich Stadler. Dankenswerterweise.

Kombinierbar ist die Jacke mittels eines langen und exakt angesetzten Reißverschlusses mit drei passenden Hosen von Stadler: der Quest Pro, der All-Along Pro und der 4All Pro. Der Einsatz von Gore-Tex Pro 3-Lagen Laminat aus abrieb- und reißfestem Cordura gewährleistet laut Stadler eine geringere Wasseraufnahme und somit Gewichtszunahme bei Regen und sorgt so für schnelles Trocknen. Die Armacor-Verstärkungen an Schulter und Ellbogen machen diese Jacke „vollumfänglich“ geeignet für den Offroad-Einsatz. Highlight ist das neue und zum Patent angemeldete Stadler Air Scoop System (SASS). Hier stellen sich durch Reißverschlüsse zu regulierende, kleine Lufthutzen wie Fallschirme im Fahrtwind auf und befördern Frischluft ins Innere des Anzugs. Wie ging dieses Lied gleich noch einmal? „Summertime and the riding gets easy…“

Alles, was dabei sein muss, findet Platz in zwei abnehmbaren, nicht wasserdichten Außentaschen, zwei wasserdichten Armtaschen, zwei wasserdichten Innentaschen und einer nicht wasserdichten Rückentasche. Für zeitgemäße Sicherheit sorgen SAS-TEC Protektoren (Level 2) an Ellbogen (verstellbar) und Schulter (EN 1621-1:2012) sowie ein Rückenprotektor (EN 1621-2:2014). Optional kann ein Brustprotektor aus dem Stadler-Zubehörprogramm nachgerüstet werden. Die Ärmelenden sind durch einen Reißverschluss plus Klettverschluss verstellbar und dichten diesen Bereich zusätzlich ab; ein wirksamer Kälte- und Feuchtigkeitsschutz. Handschuhe mit langen Stulpen erübrigen sich dadurch, sie passen bei Bedarf aber auch locker mit in die Schleuse. Eine perfekte Kombination.

Fazit

Die Treasure-Jacke ist eine State-of-the-Art-Rüstung der allerfeinsten Art – rundum bestens geschützt, uneingeschränkte Bewegungsfreiheit und dabei auch noch wirklich rasend gut aussehend. Leider teuer, aber jeden Cent wert. Für den Wintereinsatz empfiehlt sich das Unterziehen einer Steppjacke.

Testmotorrad: Ducati Multistrada V4 S
Bezug: www.stadler-bekleidung.de

Stadler Treasure Pro

UVP: ab 1.379,-- Euro
Größen:
Herren: 48–62, 98–118, 25–31
Damen: 36–46, 76–84, 19–24
Herstellungsland: Deutschland

Passgenauigkeit 15/**15**

+ entspricht Konfektionsgrößen
+ individuelle Auswahlmöglichkeit der Oberkörperlänge für jede Größe
+ Ober- und Unterarme weitenverstellbar per Knopf
+ gute Armlänge und Schulterbreite

Material/Verarbeitung 20/**20**

+ Gore-Tex PRO 3-Lagen-Laminat
+ abriebfestes Cordura Außenmaterial
+ perfekt verarbeitet

Tragekomfort 15/**15**

+ geringes Gewicht (2,5 kg)
+ eng anliegend
+ angenehmes Innenfutter
+ hervorragende Bewegungsfreiheit

Praxistauglichkeit 15/**15**

+ leicht zu reinigen
  40° oder chemische Reinigung

Ausstattung 8/**10**

+ 5 Taschen außen, 2 wasserdicht, 2 abnehmbar, Rückentasche
+ 2 Innentaschen, wasserdicht
+ beidseitiger, vertikaler Reißverschluss in der Taille
+ Ärmelenden mit individuell regulierbarer Wind- und Wasserschleuse
+ Rundum-Verbindungsreißverschluss
– kein Innenfutter

Wetter 7/**10**

+ dauerhaft atmungsaktiv
+ wind- und wasserdicht
– nichts für die kalte Jahreszeit

Sicherheit 15/**15**

+ SAS-TEC Protektoren, Level 2, an Ellenbogen (verstellbar) und Schulter (EN 1621-1:2012)
+ Rückenprotektor
+ Armacor-Verstärkungen an Schulter und Ellenbogen
+ hitze-, abrieb- und reißfest
+ Reflektor am Rücken



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

Stadler Quest Pro

Stadler Quest Pro
UVP: ab 899,-- Euro
Größen:
Herren: 48–62, 98–118, 25–31
Damen: 36–46, 76–84, 19–24
Herstellungsland: Deutschland

Passgenauigkeit 15/15

+ Hosenbein unten verstellbar
+ entspricht exakt gängigen Konfektionsgrößen
+ verstellbare Knieprotektoren
+ Stretch-Bereiche über Gesäß und Knie sowie Kniekehle und Wade

Material/Verarbeitung 20/20

+ Gore-Tex Pro 3-Lagen Laminat aus abrieb- und reißfestem Cordura
+ Armacor-Verstärkung an den Knien und im Knöchelbereich
+ antibakteriell ausgestattetes Netzfutter
+ perfekt verarbeitet

Tragekomfort 15/15

+ doppelte Gürtelschlaufen zur Anpassung des Hosensitzes (Leibhöhe)
+ angenehm locker anliegend
+ guter Sitz auch ohne Hosenträger

Praxistauglichkeit 15/15

+ leicht zu reinigen, Schonwaschgang 40° oder chemische Reinigung
+ 100 % offroadtauglich
+ geringe Gewichtszunahme bei Regen
+ trocknet sehr schnell

Ausstattung 8/10

+ Anti-Rutsch-System im Sitzbereich
+ antibakterielles Netzinnenfutter
+ je zwei Hosen- und Cargotaschen
+ Rundum-Verbindungsreißverschluss zur Jacke
– Taschen nicht wasserdicht

Wetter 7/10

+ maximale Belüftung dank Stadler Air Scoop System SASS
+ wind- und wasserdicht
+ Belüftung am Oberschenkel mit wasserdichtem Reißverschluss
– nichts für die kalte Jahreszeit

Sicherheit 15/15

+ SAS-TEC Protektoren (Level 2), Hüftprotektoren (EN 1621-1:2012)
+ hitze-, abrieb- und reißfest

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



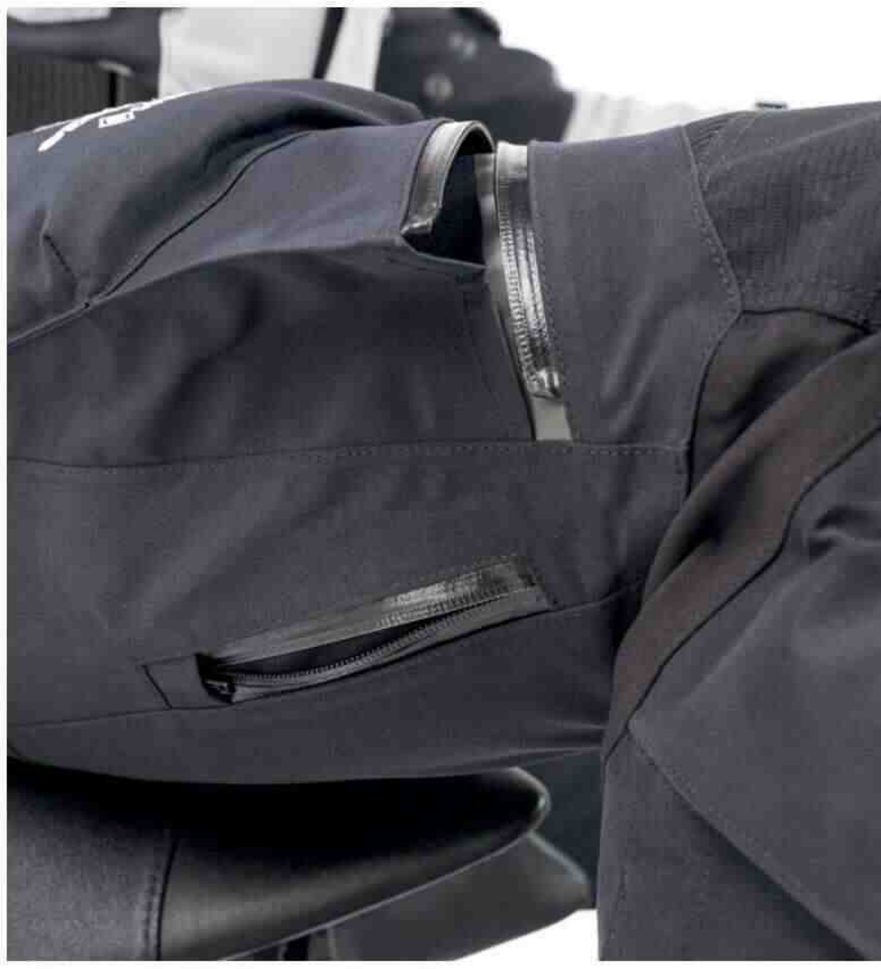
Das geniale Gegenstück oder vielmehr die geniale Fortsetzung der famosen „Treasure"-Jacke von Stadler. Und meiner Meinung nach derzeit so ziemlich das Beste, was man auf dem Motorrad gegen Wind und Wetter tragen und für Geld kaufen kann. Durch ein Gore-Tex Pro 3-Lagen Laminat atmungsaktiv sowie absolut wasser- und winddicht. Das abrieb- und reißfeste Cordura-Außenmaterial sorgt wie bei der Treasure-Jacke für eine geringere Wasseraufnahme und somit unerwünschte Gewichtszunahme bei Regen, trocknet sehr schnell und macht einen sehr atmungsaktiven Eindruck. Armacor-Verstärkungen – eine Kombination aus den Hightechfasern Aramid (Kevlar) und Cordura – an den Knien und an der Innenseite des Beinabschlusses erhöhen Abrieb- und Reißfestigkeit an diesen neuralgischen Stellen noch einmal deutlich. Außerdem ist die Quest Pro mit einem antibakteriellen Netzfutter ausgestattet, was für ein angenehmes Tragegefühl sorgt, auch und speziell an heißen Tagen deutlich erhöht. Im Sitzbereich sorgen Stretch-Einsätze über Gesäß und Knie sowie in der Kniekehle und an der Wade für optimale Performance, ergänzt durch rutschhemmendes Microvelours am Gesäß und an der Knie-Innenseiten.

Wermutstropfen: Die beiden aufgesetzten Cargo-Außentaschen sowie die Hosentaschen sind leider nicht wasserdicht. Für zeitgemäße Sicherheit und vertrauenswürdigen Schutz sorgen verstellbare SAS-TEC Protektoren (Level 2) an den Knien und an der Hüfte (EN 1621-1:2012). Wie die Treasure-Jacke von Stadler ist die Quest-Pro-Hose mit Stadlers Air Scoop System SASS mit insgesamt sechs optimal platzierten Lüftungsöffnungen in Windrichtung ausgestattet. Ein weiteres Feature sind doppelte Gürtelschlaufen, wobei die Hose auch ohne Gürtel perfekt sitzt. Ist die Quest Pro durch den umlaufenden Reißverschluss mit „ihrer" Treasure-Jacke verbunden, sitzt sie wie eine zweite Haut – auf dem Bike und überhaupt.

Fazit

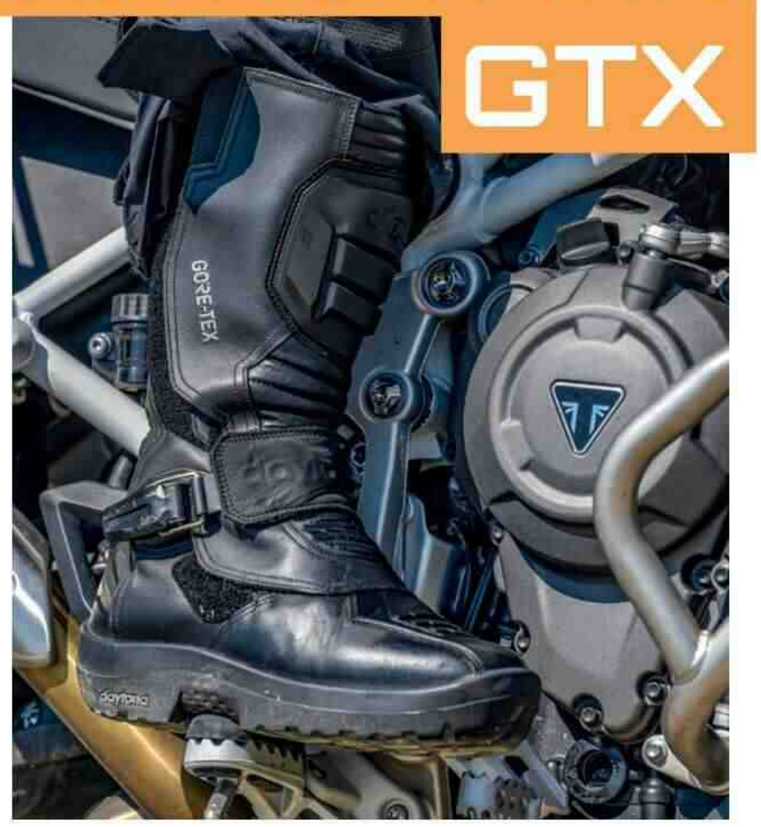
Eine Hose für jetzt und immer, mithin die Ewigkeit. Trotz einiger Abstriche im Bezug auf den Vier-Jahreszeiten-Einsatz. Wie die Treasure Jacke jeden Cent wert.

Testmotorrad: Ducati Multistrada V4 S
Bezug: www.stadler-bekleidung.de



95
- SEHR GUT -
Toptipp

Daytona TransTourMan GTX



Seitdem ich Motorrad fahre, trage ich Daytona-Stiefel. Keine andere Marke hält länger, so meine Erfahrung, keine passt besser, keine kann mehr. Wie gesagt: persönliche Empirik, vor allen Dingen in Bezug auf den Straßen- und Asphaltbetrieb. Eine Schippe obendrauf packt der Daytona-Stiefel TransTour-Man GTX, der auch auf Schottertouren die Latte ganz, ganz hoch legt. Mein persönliches Fazit nach gut 3.000 km Test- und Probebetrieb innerhalb von zehn Tagen: nach wie vor ziemlich konkurrenzlos, dieser gereifte Stiefel. Hoch genug geschnitten, um Gestrüpp und dicken, tiefsitzenden Ästen zu trotzen, die in offiziell befahrbare Wald- und Feldwege reichen, und mit Protektoren an genau den Stellen, wo sie im Gelände hingehören (Schaft, Knöchel). Ein weiteres großes Plus: Sie sind absolut wasserdicht und auch nach stundenlangem Tragen saubequem. Das macht sie in meinen Augen uneingeschränkt langstreckentauglich. Vielleicht das Beste aus zwei Welten – Langstrecke und leichtes Gelände, wobei der Schaft sicher auch gröbere Untergründe wegpuffert. Keine Gimmicks wie unzählige Schnallen (eine reicht), nur solide niederbayerische Handarbeit. Die zweifelsohne ihren Preis hat. Aber nun: Das ist bei ausgezeichneter Handwerkskunst ja nichts Ungewöhnliches.

Fazit

Der Reisebegleiter. Im Gelände und auf der Straße. Kann alles, scheut keinen Vergleich. Kauftipp!

Preis: 494,-- Euro
Größen: 38–49
Testmotorrad: Ducati Multistrada V4 S
Bezug: www.daytona.de

Toptipp ✱ ✱ ✱ ✱ ✱

Passgenauigkeit	12/15
+ einstellbare Kunststoffschnalle + passgenau anliegender, hoher Schaft – recht breit im vorderen Fußbereich	
Material/Verarbeitung	20/**20**
+ kräftiges Spezial-Vollrindleder + Textilfutter (80 % Polyamid, 20 % Polyester) + Zwischensohle aus PU-Schaum	
Tragekomfort	15/**15**
+ angenehme Polsterung + komfortables Fußbett	
Praxistauglichkeit	15/**15**
+ weiter Schaft, leicht zu reinigen + gutes Abrollverhalten beim Gehen	
Ausstattung	10/**10**
+ Schalthebelverstärkung + Klett- und Reißverschluss + kunststoffverstärkte Innensohle + feuerverzinkte Stahleinlage	
Wetter	10/**10**
+ wasserdicht und atmungsaktiv + spritzwasserdichter Schaftrand + gute Kälteisolation + Klimaeinlegesohle für warme Tage	
Sicherheit	12/**15**
+ massiver Schienbein-Protektor + Fersenprotektor mit Kunststoffferse + Protektion für Knöchel und Wade + Nubuk-Leder mit Kunststoff unterlegt – keine Verstärkung in Schuhspitze	
M&R: sehr gut	94/**100**

Stadler Guard 2 GTX



in klassischem Schwarz hat aufwendige Knöchelprotektoren mit einer Hartplastikschale und Handkantenverstärkungen aus Leder. Die Handballen sind mit SuperFabric verstärkt. Praktisch: der Visierwischer am linken Zeigefinger und die Stretch-Einsätze an Oberhand, Daumen und allen Fingern. Die Sicherheit ist erwartungsgemäß CE-geprüft nach EN 13594:2015 und erreicht Level 1. Bei dem Preis hätte es auch Level 2 sein dürfen.

Leicht, schlicht, wind- und wasserdicht. Kann man mehr von einem allwettertauglichen Tourenhandschuh erwarten? Vermutlich nicht. Der Guard 2 GTX von Stadler erfüllt all diese Prämissen zur Gänze, kostet ein paar Taler mehr und hat alle Sicherheitsfeatures an Bord, die bei diesem großen Namen zu erwarten sind. Etwas irritierend ist der Blick aufs Etikett: Gefertigt von Held in Indonesien – das überrascht dann sicher doch den einein oder anderen. Der Gore-Tex-Lederhandschuh Guard 2 GTX

Fazit

Ein echter Allround-Tourenhandschuh. Die Bedienung von kleinen Hebeln und Schaltern an beiden Lenkergriffen ist zeitweise nicht wirklich perfekt, die Finger sind gemessen an der an sich guten Gesamtpassform leider ein Stück zu lang für meine Durchschnittshand.

Preis: 199,-- Euro
Größen: 6–12
Testmotorrad: Ducati Multistrada V4 S
Bezug: www.stadler-bekleidung.de

Passgenauigkeit	12/15
+ angenehme Weite, 2-fach verstellbar – Finger sehr lang geschnitten	
Material/Verarbeitung	20/**20**
+ 85 % Leder, Gore-Tex + weiches Pique-Push-Pull-Futter + sehr gut verarbeitet	
Tragekomfort	12/**15**
+ weiches Innenfutter + überraschend leicht – indirektes Griffgefühl	
Praxistauglichkeit	14/**15**
+ angenehme Polsterung + leicht zu reinigen	
Ausstattung	10/**10**
+ Visierwischer links + angenehmer Futterstoff + reflektierendes Material an Stulpe, Zeige- und Mittelfinger	
Wetter	8/**10**
+ atmungsaktiv, wind- und wasserdicht + gute Isolation – bedingt wintertauglich	
Sicherheit	12/**15**
+ Knöchelschutz, doppelte Nähte + abriebfest (CE) – wenig Protektion am Daumen	
M&R: sehr gut	88/**100**

RST BRIXTON

Lässiger kann Frau diese Saison kaum unterwegs sein als in der kurzen, schwarzen Kevlar-Wachsjacke RST Brixton (219,99 Euro). In schmaler Damenpassform geschnitten, strahlt die robuste, abriebfeste HD-Wachsbaumwolle jede Menge Coolness aus und schützt dabei vor Nässe. Abgesteppte Details an der Schulterpartie verstärken den „toughen" Look, Stretcheinsätze an den Ellenbogen erhöhen die Bewegungsfreiheit. Die Jacke ist mit CE Level 1 Hexa Schulter- und Ellbogenprotektoren ausgestattet und einer Tasche für den Rückenprotektor. Das gesteppte Thermofutter für kühlere Temperaturen ist herausnehmbar. Das beschichtete Nylongarn ist dreifach vernäht. Belüftungsöffnungen auf der Brust und auf der Rückseite der Brixton-Damenjacke sorgen für Luftzirkulation während der Fahrt. Mithilfe der Taillen- und Ärmelversteller kann die Passform an den Körper angepasst werden, die Rückenpartie ist etwas länger gehalten, das schützt vor Zugluft.
Größen: S–4XL
RB







Fotos: Dainese, RST, Rokker, Rukka & Louis

ROKKER MEMPHIS RIDER SHIRT LADY



Rider-Shirts sind nur was für Kerle? Nee, nee, nee. Gibt es auch für Frauen als sehr durchdachtes Overshirt mit exklusivem Rokker-Karomuster. Unter den Achseln verbergen sich Reißverschlüsse, um bei Hitze den Fahrtwind unters flauschige Flanell zu lassen. Zwei große Innentaschen mit Reißverschluss und zwei Brusttaschen mit Druckknopf bieten Platz für Unentbehrliches. Der klassische Schnitt ist leicht tailliert. Das hochabriebfeste, zweilagige „Memphis"-Shirt ist windabweisend und atmungsaktiv. Button-Down-Kragen, verdeckter Frontreißverschluss und Druckknöpfe – auch bei hohem Tempo flattert nichts. Protektorentaschen an Rücken, Schultern und Ellenbogen ermöglichen ein zeitgemäßes Aufrüsten des Shirts. Fürs Stretch-Denim-Innenmaterial (68 % Baumwolle, 25 % Coolmax Polyester, 6 % Polyethylen, 1 % Elasthan) gibt es CE-Level AA. Waschen bei 30°, bügeln bei tiefer Temperatur, sechs Größen von XS bis XXL . Preis: 349,-- Euro. ***RB***









Was trägt Frau (und Mann) von Welt heutzutage an den Füßen? Sneakers, korrekt! Wer auch auf dem Bike oder Roller nicht darauf verzichten mag, ist mit dem Dainese York D-WP (179,95 Euro) bestens besohlt. Die wasserfeste „D-WP"-Innenbeschichtung hält Regen stand, lässt aber Luftaustausch zu. Steife Einsätze an den Knöcheln und Schaltschutz machen die leichten Sneaker tourentauglich. Zu Hause sind sie gleichwohl eher im urbanen Umfeld. Obermaterial aus Rind- und Wildleder, Gummisohle mit „Speed Demon"-Logo, Mesh-Futter und Schnürverschluss, fertig ist der Sommerschuh. Wer sich meist im Süden aufhält, kann die York-Motorrad-Sneaker auch als „Air"-Variante ordern. Spart zehn Euro, beschert einem auf Dauer aber nasse Füße, wenn es pütschert. ***RB***

DAINESE YORK LADY D-WP



WASSERDICHT UND ATMUNGSAKTIV: RUKKA LEDERBEKLEIDUNG FÜR DAMEN UND HERREN





Rukka Aramissy Jacke

Rukka Aramissy Hose

Rukka Aramen Jacke

Rukka Aramen Hose

2019 hat Rukka den Leder-Motorradanzug Aramos für Männer vorgestellt, der damals mit Corium+ Platinum, dem laut Rukka einzigen wasserdichten und atmungsaktiven laminierten Leder, auf den Markt kam. Nun gibt es den Tourenanzug in den Varianten Aramissy für Damen sowie Aramen für Herren.

Corium+ Platinum ist ein dreilagiges Laminat, bestehend aus einer wasserdichten und atmungsaktiven Membran, die zwischen einer Außenschicht aus hydrophobiertem Leder und einer textilen Schutzschicht verschweißt ist.

Dank Corium+ Platinum ist man nun auch bei schlechten Wetterbedingungen stylisch unterwegs. Die Kleidungslinie Aramissy und Aramen war in unseren Testfahrten absolut zuverlässig. Selbst bei stärkstem Regen fand keine Feuchtigkeit den Weg ins Innere. Auch die Taschen sind zu 100 % wasserdicht. Bei sonnigem Wetter erhitzt sich schwarzes Leder naturgemäß sehr stark. Die eingebaute Membran sorgt dafür, dass dies erträglich bleibt. Während der Fahrt führen die großzügig gestalteten Lüftungen an beiden Seiten der Jacke für ordentlich Abkühlung.

Für richtig kalte Tage liefert Rukka jeweils ein Innenfutter, das per Reißverschluss in Jacke und Hose befestigt werden kann.

Die Kombi in Matt-Schwarz verzichtet komplett auf Reflektoren. Dass ein Rückenprotektor beiliegt, ist dagegen vorbildlich, auch wenn er lediglich dem Level-1-Standard entspricht. Ein Level-2-Rückenprotektor kann auf Wunsch nachgerüstet werden.

Hose und Jacke sind separat erhältlich, können aber mittels Rundum-Verbindungsreißverschluss miteinander verbunden werden. Den Anzug Aramissy für Damen gibt es in den Größen 34–48 mit Hosen in der Länge C2 (normal). Individuelle Längen sind möglich. Der Aramen-Anzug für Herren steht in den Größen 46–62 in drei Hosenlängen zur Verfügung: C1 (kurz), C2 (normal) und C3 (lang). Der Schnitt ist sportlich und eng anliegend. Preislich bewegt sich Rukka im absoluten Premiumbereich. Damen dürfen sich freuen, aufgrund der Lederersparnis zahlen sie für diese Kombination insgesamt 180,-- Euro weniger als die Herren der Zunft.

Preise:

Damen: Aramissy Jacke – UVP: 899,-- Euro, Aramissy Hose – UVP: 799,-- Euro

Herren: Aramen Jacke – UVP: 999,-- Euro, Aramen Hose – UVP: 879,-- Euro

AK

DAS KLEINE SCHWARZE

In einem gut sortierten Kleiderschrank durfte eins jahrelang nicht fehlen: das schwarze Minikleid, auch bekannt als „das kleine Schwarze“. Ein Klassiker. Wie „die kleine Schwarze“ – eine kurze, eng anliegende Lederjacke in der namensgebenden Farbe. Stellvertretend für den ewigen Bestseller der Motorradbekleidung präsentieren wir hier drei zeitlose Exemplare, die eines eint: das gewisse Etwas. Leicht tailliert, kleiner Stehkragen, zwei seitliche Eingriffstaschen – mehr braucht so eine Jacke nicht, um sich stilistisch unentbehrlich zu machen. Extraflache Protektoren sorgen heute dafür, dass diese Art der Motorradjacke kaum bis nicht mehr zu unterscheiden ist von „normalen“ Lederjacken. Rokker begehrt für sein AAA-zertifiziertes Modell Ginger aus Rindsleder (1,1-1,3 mm) 1.299,-- Euro. Zum MotoGP-Sicherheitsstandard gibt es on top eine exklusive Rokker-Kleiderhülle plus Bügel sowie Protektoren für Schulter, Ellbogen und Rücken. Dainese genügen für die Razon 2 aus weichem Cordoba-Rindsleder 399,-- Euro. Stretchgewebe und ein Microelasticbereich am Rücken sorgen für Bewegungsfreiheit und eine gute Passform. Die flexiblen Pro-Armor-Protektoren lassen sich herausnehmen. 100,-- Euro günstiger ist die DL-JW-5 von Louis. Der Name klingt nach enger Verwandtschaft zur Star-Wars-Szene, dabei ist die Ziegenlederjacke recht irdisch. Zwei Innentaschen plus Dokumententasche, zwei nicht wasserdichte Außentaschen, entnehmbare Protektoren (Rücken optional), dezente Details an den Schultern und im Steißbereich. Flott, hätte man vermutlich zu Zeiten des „kleinen Schwarzen“ dazu gesagt. ***RB***



Rokker Ginger



Louis DL-JW-5



Dainese Razon 2 Lady

GET SOME
FRESH AIR!

SPORT KOMBI
TRIGONIS-AIR
in **4** Farben bis **5XL** und
in **Kurzgrößen** erhältlich



ixs_official
ixs.motorcycle.fashion

Video

ixs.com

IXS



Vintage

„Meet the Makers“ hieß es Anfang Mai 2022 in der Motorworld München. Die Macher von „Band & Bold – Biker’s Finest“, spezialisiert auf kleine Manufakturen und exklusive Premiumausrüster, hatten knapp 50 handverlesene Marken und Hersteller in die Bayern-Metropole geladen, um nach pandemiebedingter Pause endlich wieder mal die Heritage-Bekleidungsszene aufleben zu lassen. „Exklusive Motorradmode statt 08/15-Outfits“, lautet das Motto. Motorrad & Reisen hat sich vor Ort umgesehen. Hier ein paar Perlen von Herstellern, die sich eher abseits des Mainstreams bewegen – und nicht zuletzt deshalb Trends setzen. Und dazu: ausgesuchte Klassiker namhafter Hersteller.

ROLAND SANDS BUELLTON

Der US-Kult-Customizer Roland Sands segelt wieder unter eigener Markenflagge. Zu den Highlights der 2022er-Kollektion gehört das wasserabweisende Wollbikerhemd Buellton. Abriebfest dank Cordura-Woll-Mix (AA-zertifiziert), wasserdichte Brusttasche, weicher Cord am Kragen und an den Manschetten, dazu ein verdeckter Reißverschluss mit winddichter Knopfleiste und Button-Down-Kragen, damit die Kragenecken nicht im Wind flattern beim Fahren. Der weiche Materialmix überzeugt: 60 % Wolle, 20 % Acryl, 10 % Nylon, 10 % Polyester. SAS-Tec Flexprotektoren für Schultern und Ellbogen sind bereits dabei, ein Rückenprotektor kann nachgerüstet werden; das gesteppte Innenfutter aus Polytwill hat eine passende Tasche dafür.

Preis: 295,-- Euro

MOTORRAD & REISEN
gut
www.motorradundreisen.de





MOTORRAD & REISEN
gut
www.motorradundreisen.de

ROEG VINTAGEHELM CHASE & UNTERWÄSCHE



Roeg ist in den Niederlanden eine große Nummer. Die Marke ist unter anderem spezialisiert auf leichte, schmale Helme wie den Jethelm Jett (ab 179,-- Euro) und den Endurohelm Peruna (ab 289,-- Euro). Neuester Coup ist der Stylo-Kopfschutz Roeg Chase. Optisch im Stil von Bell und Hedon gehalten, erfüllt der Vintage-Fiberglashelm die neue Norm ECE 22.06. Aktuell ein echtes Alleinstellungsmerkmal in diesem Segment. Die Preise sind moderat: Ab circa 320,-- Euro geht es los. Farben: Schwarz (glänzend, matt), Racing Green und Weiß. Wem das zu schlicht ist: Roeg hat eine ziemlich schräge Unterwäschekollektion im Programm. Wie wäre es zum Beispiel mit langer Büx im gestreiften Zuchthauslook? Soll outdoortauglich sein, nebenbei. Ausbrecher wird es freuen.



ATACAMA RIDER SHIRT & THROTTLESNAKE MAMBA NEGRA



MOTORRAD & REISEN
sehr gut
www.motorradundreisen.de

Nach diesen abgesteppten Lederhandschuhen sind sie in Manhattan verrückt, verrät Oscar Mansilla. Warum? „Weil sie so gut aussehen, denke ich." Anders kann er sich den Erfolg seiner „Mamba Negra" (110,-- Euro) auch nicht erklären. Der Spanier ist der Kopf hinter Throttlesnake. Nach einigen Jahren in Hamburg hat es ihn und seine deutsche Frau Ingrid wieder nach Spanien verschlagen, was für den Vertrieb seiner Kollektion (Handschuhe, Jacken, T-Shirts, Accessoires) keinen Unterschied macht. Deutlich schriller als die schwarze Mamba und die neuen gelben Winterhandschuhe (ca. 130,-- Euro) ist die abriebfeste „Armadillo Hide"-Kollektion aus Polyester/PU (600D) und Aramid. Besonders farbenfroh ist das Atacama-Hemd mit Wüstenaufdruck und zwei wasserfesten Brusttaschen. Level-2-Protektoren für Ellbogen/Schultern/Rücken sind Standard. Preis: 375,-- Euro





HARRO RENNWESTE & CARGO LEDER-JEANS

Wer auf Lederjacken steht, kennt sie: Die „Rennweste“ von Harro im bayerischen Rohrdorf ist eine Ikone. Schräger Frontreißverschluss, angearbeiteter Nierengurt, Stehkragen, Stepp- oder Plüschfutter. Traditionell ist die derbe Rindslederjacke schwarz. Auf Wunsch gibt es alle möglichen Farben, wie üblich bei Harro. Die Wartezeit für die Umsetzung individueller Vorstellungen beträgt circa sechs Wochen. Die aufgesetzten Lederpolster an Ellbogen und Schulter erwecken den Eindruck, die Jacke käme ohne moderne Protektoren aus. Die sind aber vorhanden und herausnehmbar, auch für den optionalen Rückenprotektor gibt es ein vorgefertigtes Fach. Die zwei Innentaschen können per Druckknopf verschlossen werden. Dazu passend gibt es auf Wunsch ebenfalls individuell angefertigte Lederhosen wie die endlässige Cargo Leder-Jeans Pro Nubuk (379,-- Euro). Geschnitten wie eine Jeans in den Größen 48 bis 62, dürfte sie den meisten bereits von der Stange passen. Je zwei Gesäß-, Einschub- und Cargotaschen (aufgesetzt) machen sie komplett alltagstauglich; auch ohne Bike und Protektoren kann man sich damit ruhigen Gewissens überall sehen lassen. Grau, Braun, Schwarz sind die Standardfarben, alles andere gern nach Absprache und auf Bestellung.





MOTORRAD & REISEN
sehr gut
www.motorradundreisen.de

HOLY FREEDOM ZERO CAMOU



Heilige Freiheit – schöner Name für ein Motorradklamottenlabel. Die Italiener sind spezialisiert auf Handschuhe mit schrägen Mustern und Lederjacken in auffälligen Farben (Hellgelb, Giftgrün, Himmelblau). Im Tarnlook kommt hingegen die Jacke Zero Camou (599,-- Euro) daher. Lederarme und Lederbund fassen die Brust- und Rückenpartie aus Canvas ein. An den Ellbogen fungiert eine lederne Stretchzone als Eyecatcher, auf der Brust prangen Aufnäher im Top-Gun-Style. Sechs Größen von S bis XXXL stehen zur Auswahl. Vier Reißverschlusstaschen vorn sowie drei Innentaschen bieten viel Stauraum für die wichtigen Dinge des Motorradfahrerlebens. Das Innenfutter ist aus 100 % Baumwolle.

MOTORRAD & REISEN
gut
www.motorradundreisen.de

ROKKER TWEED CHINO TAPERED SLIM

Tweedhosen waren der letzte Schrei, als die Motorräder laufen lernten in den 1920er- und 1930er-Jahren. Die Schweizer von The Rokker Company greifen den Look jetzt wieder auf. Die einlagige Chino-Motorradhose in Tweed-Optik (349,-- Euro) hat die neuesten, extraflachen, herausnehmbaren D30 Ghost Knie- und Hüftprotektoren. Mit ihren hochabriebfesten Fasern (67 % Baumwolle, 32 % Polyamid, 1 % Elasthane) erfüllt die jüngste Ergänzung der neuen Rokker-Kollektion CE-Level AA. Aus dem gleichen grauen Stoff gibt es auch eine passende Tweet-Weste (169,-- Euro). Beide Teile lassen sich selbst bei höheren Temperaturen hervorragend auf dem Motorrad tragen. Das 12-oz-Material ist leicht und atmungsaktiv. Größen Hose: W 29–42, L 32–36



MOTORRAD & REISEN
sehr gut
www.motorradundreisen.de

RST IOM TT BRANDISH LEDERJACKE



Texte: Ralf Bielefeldt, Fotos:: Hersteller

Der englische Bekleidungshersteller RST ist seit Langem Sicherheitspartner des legendären TT-Rennspektakels auf der Isle of Man. Die „Brandish"-Lederjacke (369,95 Euro) verdankt ihren Namen der langen, gewundenen Kurve am 35. Meilenstein der Straßenrennstrecke. Mit ihrem Vintage-Stil passt die Rindslederjacke hervorragend zu klassischen Motorrädern. Die Brandish bietet hohe Abriebfestigkeit (CE-Level A) und verfügt über Schulter- und Ellbogenprotektoren (Level 1). Die gesteppten Rauten an den Schultern und Unterarmen und das zweifarbige Leder auf der Brust betonen die Retro-Ästhetik. Der geschmeidige Reverse-Lederkragen und die gewalzten Lederbündchen an den Armen sollen Reizungen an Hals und Handgelenken auf langen Strecken vorbeugen. Praktisch: der integrierte Nierengurt mit zwei Schnallen. Zwei Farben hat RST im Programm: Ochsenblutrot und Schwarz. Größen: S–4XL

MOTORRAD & REISEN
gut
www.motorradundreisen.de

IT'S NOT JUST ABOUT US. IT'S ABOUT OUR SURROUNDINGS, TOO.
WE AT SPIDI HAVE BEEN STUDYING TO DETECT AND INTERPRET THE
ENERGY STREAMS THAT FLOW NEAR THE BIKE,SO THAT RIDERS CAN USE
THEM TO IMPROVE THEIR COMFORT AND SAFETY WHILST ON THE MOVE.
-
PRODUCT: **ALLROAD**
CATEGORY: **WATERPROOF JACKET**
TECH : *H2**OUT***®

SPIDI

MISSION CONTROL

SPIDI.com

MO'CYCLE AIRBAG-JEANS & -WESTE

Oha. Die Eier musst du erst einmal haben, in so einer Klamotte aufs Motorrad zu steigen. Aber nun: Wenn sie dein Leben retten kann, hat so eine Airbag-Ausrüstung sicher ihre Daseinsberechtigung. Moses Sharivar heißt der Kopf hinter der ersten Motorrad-Airbag-Hose der Welt sowie der dazugehörigen Weste. „Wir haben die vergangenen 17 Jahre damit verbracht, einen Weg zu finden, das Risiko von Motorradverletzungen zu verringern. Das Problem des Abriebs wurde mit dem neuen UHMWPE-Denim gelöst – und der Airbag löst endlich das Problem des Aufpralls! Motorradfahren ist unsere größte Leidenschaft und mit der Airbag-Kleidung wollen wir nicht nur die Art und Weise ändern, wie man fährt, sondern auch das Ergebnis bei einem Unfall."

Ausgelöst werden die Airbags per Reißleine, sobald sich der Fahrer vom Bike löst. Andere Hersteller wie Dainese setzen bei ihren Airbag-Westen und -Jacken auf einen komplexen Algorithmus, der MotoGP-bewährt selbstständig Gefahrensituationen erkennt und bei Bedarf sofort den Airbag aktiviert und Brust, Schulterbein, Nacken und Rücken schützt.





Stärker als Stahl, abriebfester als Kevlar

Die Airbag-Weste der schwedischen Firma Mo'cycle wird über der Bekleidung getragen. Löst sie aus, legt sie sich rechts und links wulstartig von oben nach unten über die Brust und vollflächig über den Rücken. Darunter schützt wahlweise eine der beiden UHMWPE-Jacken von Mo'cycles vor Abrieb. Die kryptische Buchstabenkombi steht für ein neues Material, das 17-mal stärker und 8-mal leichter sein soll als Stahl und dabei abriebfester als Kevlar. Laut Mo'cycle sollte das Material anfangs im Weltraum genutzt werden. Nun kommt es auf zweirädrigen Raketen zum Einsatz – wenn es denn zur finalen Finanzierung kommt.

Das Geld für die Airbag-Kollektion soll via Crowdfunding auf der Web-Plattform Indiegogo zusammenkommen. Am 21. Juni startete die Aktion, 30 Tage lang läuft sie. Preise waren bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt. Nur so viel: „Wer früh ordert, kann bis zu 1.800,-- US-Dollar sparen", verkündet Moses in seinem Newsletter. Das spricht für selbstbewusste Kurse – und die darf die weltweit erste Airbag-Hose natürlich auch für sich beanspruchen.

Innerhalb der UHMWPE-Jeans entfalten sich zwei lange schmale Luftsäcke, die sich hinten vom Steiß weg bis zum Knie um das rechte und linke Beine wringen. Vorn werden beide Oberschenkel vollflächig abgedeckt. Das alles passiert selbstverständlich in Millisekundenschnelle, um rechtzeitig vorm Aufprall in Position zu sein.

Das Design stammt aus Schweden, gefertigt wird in Italien, der Stoff kommt aus Spanien, die CE-Protektoren bezieht Mo'cycle aus Großbritannien. Man darf gespannt sein, wie die Crowdfunding-Sause ausgeht.





DVISION HEAD-UP-DISPLAY FÜR DEN MOTORRADHELM



Head-up-Displays machen im Auto mittlerweile mächtig was her. Informationen über Tempolimit, Streckenführung und derlei mehr werden direkt ins Sichtfeld des Fahrers gespiegelt und schweben dabei scheinbar über der Motorhaube. Bei Motorradhelmen ist bislang keinem Hersteller der große Durchbruch gelungen mit einer vergleichbaren Technik. Und das liegt sicherlich nicht nur an der fehlenden Fronthaube. Der Abstand zwischen dem „Spiegel" – also dem Head-up-Display – und dem Fahrerauge ist bei Motorradfahrern eklatant geringer. Das erschwert es massiv, viele Informationen klar erkennbar ohne Ablenkungseffekt darstellen zu können.

Anzeige scheinbar rund zehn Meter „vor" dem Motorrad

DVISION von der Marke Tilsberk ist da jetzt ein ganzes Stück weitergekommen. Vier unterschiedliche Anzeigemodi schaffen Ordnung auf dem transparenten, einklappbaren Display. Die Inhalte sind per App individualisierbar. Sie werden einfarbig, kontraststark und auch für Brillenträger gut erkennbar dargestellt. Die Helligkeit wird automatisch angepasst. Optisch scheinen sich die Infos rund zehn Meter vor dem Motorrad zu befinden.

Helmadapter ersetzt Kabel und äußere Anbauteile

Dank mitgeliefertem Helmadapter lässt sich das 44 Gramm leichte Head-up-Display schnell anbringen oder abnehmen – ohne äußere Anbauteile und Kabel. Die Akkulaufzeit beträgt rund zwölf Stunden, langt also locker für eine ausgiebige Tagestour. Die City-Ansicht



zeigt unter anderem Navigation, Geschwindigkeit, Tempolimit und eingehende Anrufe an. Die Explorer-Ansicht spiegelt unter anderem Kompass und Ladestatus ins Sichtfeld, die Navigatoransicht gibt detaillierte Spurwechselanweisungen, die Minimalist-Ansicht beschränkt sich auf fünf Angaben wie Zeit und Tempoüberschreitung. Ein ausführlicher Alltagstest folgt in der nächsten Ausgabe von Motorrad & Reisen.

marushin® HELMETS

Est. 1958 in Tokyo/Japan

ÜBER 60 JAHRE ERFAHRUNG IN (D)EINEM HELM

Carbon Guardian Loop weiß



Marushin M-410 Klapphelme

ab 299 Euro

ERWEITERTE 5-JAHRES-QUALITÄTSGARANTIE AUF ALLE MARUSHIN PREMIUMHELME

ERHÄLTLICH AUF WWW.MARUSHIN.DE ODER BEI UNSEREN PREMIUM-PARTNERN:

US Chopper in 03050 Cottbus – **Motorrad Scheunpflug** in 04683 Naunhof – **BISOMO Bike Shop** in 06118 Halle (Saale) – **BELLPALI Motorradmanufaktur** in 09125 Chemnitz – **MOTORRATHALLE Potsdam** in 14480 Potsdam-Drewitz – **Wendisch-PS** in 15234 Frankfurt/Oder – **Trankvile** zweimal in Hamburg (20257 und 22529), 24103 Kiel und in 24340 Eckernförde – **„DIE MOTORRADWERKSTATT"** in 37586 Markoldendorf (Dassel) – **BIKE & Car** Stendal 39576 Stendal – **Trittbrett Helden GmbH** in 40215 Düsseldorf-Bilk – **Heike Navarro** in 40471 Hilden bei Düsseldorf – **Autoteile- u. Motorradteile Kaarst** in 41564 Kaarst – **MHR Motorrad & Mehr** in 41748 Viersen – **Trittbrett Helden** in 44784 Bochum Mitte – **AUTOHAUS ESSERS GMBH** in 47809 Krefeld – **FLOH's Motorräder & Zubehör** 49733 Haren-Rütenbrock (Ems) – **Brinker Motorcycles** in 49844 Bawinkel – **PBT Motorthek Klaer & Schiffer GbR** in 50126 Bergheim – **Schäfer's Car and Bike** in 50374 Erftstadt – **Trittbrett Helden Köln bei Auto Pietsch GmbH** in 51149 Köln – **Motorrad BeyGo** in 51373 Leverkusen – **MoBikes** in 52790 Neunkirchen/Siegen – **Motcom Motorrad** in 53842 Troisdorf-Altenrath – **Biker Outfits** in 55545 Bad Kreuznach/Planig – **Moto-Garage & Diner** in 57610 Altenkirchen – **Moto-Center Hamm** in 59073 Hamm-Heessen – **KFZ Schlegel (MotorPoint)** in 59557 Lippstadt – **Trittbrett Helden Böblingen** in 71093 Weil im Schönbuch – **MoFa Lounge (Motorcycle Fashion)** in 74653 Künzelsau – **Kuntner Custom GmbH** in 74722 Buchen im Odenwald – **Trittbrett Helden Karlsruhe** in 76131 Karlsruhe – **Motorradecke-Richter** in 85716 Unterschleißheim bei München – **Hörl GmbH Pegnitz** in 91257 Pegnitz – **MOTORRAD-HOLZNER** in 94166 Stubenberg (Simbach/Inn) – **Motorrad Bauerschmidt** in 98597 Breitungen/Werra

DAS ABC DER SICHERHEITSNORMEN



KLASSE AAA
Norm: EN 17092-2

KLASSE AA
Norm: EN 17092-3





KLASSE A
Norm: EN 17092-4

KLASSE B
Norm: EN 17092-5

KLASSE C
Norm: EN 17092-6

LEVEL 1 & LEVEL 2

CE



ECE 22.06

ECE 22.05



Motorradbekleidung muss hohen Sicherheitsanforderungen entsprechen und gleichzeitig Vorgaben (und Kundenwünsche) in puncto Tragekomfort erfüllen. Darum gibt es Normen und Kennzeichnungsmerkmale.
Das steckt hinter den Kürzeln in Jacken, Hosen, Hemden und Helmen. Der Begriff Zettelwirtschaft bekommt in Motorradbekleidung oft eine völlig neue Dimension. In manchen Jacken/Hosen/T-Shirts sind so viele Waschzettel mit Kürzeln wie „CE“, „EN“ oder „AA“ und dazu fortlaufende Nummern, dass man überhaupt nicht weiß, was man damit anfangen soll. Außer abschneiden.
Die gute Nachricht: Wirklich wichtig sind die Angaben nur für den Handel und die Hersteller. Die müssen spezielle Kennzeichnungsmerkmale beachten, wollen sie ihre Waren als Schutzausrüstung klassifizieren. Und genau darum geht es bei der Bekleidung, die in Motorradfachgeschäften beziehungsweise über Online-Plattformen verkauft wird: möglichst hohe Sicherheit bei Stürzen.
Marco Mauler, Director Product Compliance bei der Unternehmensberatung Munich Consulting Group, erklärt es so: „Motorradbekleidung ist dazu bestimmt, dem Fahrer eine gewisse Schutzfunktion zu gewährleisten, ohne seine Beweglichkeit während des Fahrens zu beeinträchtigen. Sie muss so konzipiert sein, dass sie genau gegen die Risiken schützt, die bei unterschiedlichen Fahraktivitäten auftreten können. So benötigt zum Beispiel ein Fahrer, der sich auf einer Rennstrecke bewegt, einen anderen Schutz als Freizeit- und Offroad-Fahrer. Deswegen unterscheidet die Normserie EN 17092 1-6 insgesamt fünf Schutzklassen der Motorradbekleidung und definiert grundlegende Leistungsanforderungen an die jeweilige Klasse.“

Grundsätzlich muss Motorradbekleidung „CE“-zertifiziert werden. Das schreibt die Verordnung „(EU) 2016/425 Personenschutzausrüstung“ seit April 2018 vor. Die Norm EN 17092 definiert dabei die Anforderungen an das Material, an die Konstruktion der Motorradbekleidung und an die Ergonomie beim Fahren. Fünf Schutzklassen existieren derzeit. Faustregel: Je mehr Buchstaben, desto höher das Schutzniveau. Der Buchstabe A ist hierbei das Maß der Dinge. Die Klassen B und C gelten als Zusatzschutz und sind streng genommen zu vernachlässigen, wenn man es ernst meint mit der Sicherheit.

Das sind die fünf Schutzklassen für Motorradbekleidung

Klasse AAA: Sicherer geht nicht (nach derzeitigem Verständnis). In diese Klasse fallen in der Regel ein- oder zweiteilige Lederkombis für die Rennstrecke. Besonders hoher Abriebschutz, niedrige ergonomische Flexibilität. Was die Abriebfestigkeit und Güte der Protektoren betrifft, können auch Jeans die Kriterien erfüllen, wie beispielsweise The Rokker Company beweist mit ihrer „Revolution“-Jeans. Die angewandte Norm für die Klasse AAA lautet EN 17092-2.
Klasse AA: Die goldene Mitte, völlig ausreichend für Tourenfahrer und Biker, die sich abseits von Motorsportstrecken bewegen. Die Klasse AA besitzt einen relativ hohen Abriebschutz, ausreichend Bewegungsfreiheit und lässt sich von Wind und Wetter nichts anhaben. Angewandte Norm: EN 17092-3.



Klasse A: Freiheit für den Fahrer, was die Beweglichkeit betrifft. Bekleidung der Klasse A eignet sich für urbanes Cruisen und entspannte Touren. Abriebschutz ist gegeben, aber nicht in vergleichbarem Maße wie bei AA oder AAA. Angewandte Norm: EN 17092-4.
Klasse B: B wie „besser als nichts“. Diese Klasse gilt für Kleidung ohne Protektoren, die „nur“ (aber immerhin) Abriebschutz bietet. Angewandte Norm: EN 17092-5.
Klasse C: Kein Abriebschutz, aber Aufprallschutz. Bedeutet: Protektorenbekleidung aus Meshgewebe und ähnliche Schutzausrüstung fällt unter C. Stürzt man, dämpfen die Protektoren den Aufprall, das Gewebe hält Abrieb jedoch nicht stand. Angewandte Norm: EN 17092-6.

CE ist nicht gleich CE

Die Etiketten von Motorradbekleidung müssen mit dem Piktogramm eines Motorradfahrers versehen sein, die erreichte Schutzklasse ausweisen und die Norm nennen, nach welcher das Kleidungsstück getestet wurde. Die CE-Kennzeichnung wird gern gefälscht: Stehen die Buchstaben relativ eng beieinander, hat man es in der Regel mit dubiosen Anbietern zu tun, die CE als Kürzel für „China Export“ interpretieren. Echte Siegel erkennt man daran, dass die Buchstaben relativ weit auseinanderstehen.
Entgegen landläufiger Meinungen verbirgt sich hinter dem Kürzel CE kein spezieller Begriff – weder „Conformité Européenne“ noch „Communauté Européene“, wie häufig kolportiert wird. Das zumindest schreibt die Website ce-richtlinien.eu. Dort heißt es: „Tatsächlich war das Kürzel im Rahmen der CE-Kennzeichnung von Anbeginn an zu keinem Zeitpunkt eine Abkürzung. Die CE-Kennzeichnung ist eine verbindliche Konformitätskennzeichnung, die angibt, dass ein Produkt mit den Harmonisierungsvorschriften der Union übereinstimmt. Sie ist lediglich die sichtbare Konsequenz des gesamten Prozesses der Konformitätsbewertung, ohne jedoch selbst eine Abkürzung zu sein. Sie muss damit quasi als eine Art ‚Bildmarke‘ betrachtet werden.“ Na denn.

Protektoren haben eigene Prüfziffern

Protektoren, ganz gleich ob für Motorrad-, Ski- oder Skaterbekleidung, haben eigene europäische Prüfnormen. Die Homologation EN 1621-1 gilt für allgemeine Protektoren, 1621-2 für Rückenprotektoren. In Motorradjacken finden sich daher meist beide. Die Angabe Level 1 oder Level 2 bezieht sich auf die Tests, die durchgeführt wurden. Faustregel: Level-2-Protektoren überstehen höhere Krafteinwirkungen. Je nach Level dürfen die Protektoren nur einen bestimmten Teil der Schlagkraft maximal durchlassen. Das gilt für Gelenk - und Rückenprotektoren gleichermaßen.

ECE 22.06 – die neue Norm für Helme

Noch nicht genug der Zahlen und Normen? Dann lohnt ein Blick auf die neue Helmprüfnorm ECE 22.06. Sie löst die seit 2001 geltende Norm ECE 22.05 ab. Das bedeutet im Wesentlichen: Nichts für die Besitzer von Helmen mit ECE 22.05 – das ist die gute Nachricht. Alle nach 22.05 zertifizierten



Die Waschzettel verraten, welche Sicherheitsklasse erfüllt wird und nach welchen Normen



Gesehen? Unten, klein, auf der Rückseite des Helmes steht die ECE-Angabe, hier als Aufkleber. Sollten die Helme auch in den USA geprüft worden sein (wie z.B. Bell), gibt es zusätzlich das DOT-Siegel („Department of Transportation")

Motorradhelme sind grundsätzlich sicher (so noch nie verunfallt) und dürfen auch weiterhin getragen werden, solange man will. Bedeutet: Niemand muss seinen Helm umtauschen – weder zeitnah noch in Zukunft – nur weil es eine neue Norm gibt.

Seit dem 03.06.2022 werden grundsätzlich alle neuen Helmmodelle nur noch nach ECE 22.06 geprüft. Möglich war das auf freiwilliger Basis bereits seit 2021.

Ab dem 03.06.2023 – also nach einem Übergangsjahr – dürfen die Hersteller keine Helme mehr nach den Standards der Norm 22.05 produzieren. Sparfüchse, die einen Tophelm günstig schießen wollen, schlagen also im Laufe des Frühjahrs 2023 zu – es darf mit einer Abverkaufswelle gerechnet werden.

Ein weiteres Jahr später könnte der Verkauf von 22.05er-Helmen verboten werden. Vermutlich regeln der Markt und die Nachfrage das aber von selbst.

Die ECE-Norm 22.06 (auch 22-06 geschrieben) verschärft die Prüfungen, die ein Helm bestehen muss, um die verkaufsfördernde Kennzeichnung zu erhalten. Bei manchen Helmen steht die ECE-Norm klein auf der Rückseite, andere haben ein eingenähtes Siegel im Bereich des Gurtbands. Das sind die wesentlichen Neuerungen:

Mehr Prüfpunkte. Bislang mussten die Helme nur an fünf vorgegebenen Stellen den Aufprall auf einen Amboss überstehen. ECE 22.06 räumt den Prüfern mehr Möglichkeiten ein bei der Auswahl dieser Prüfpunkte. Die Außenschalen müssen also rundum verstärkt werden, nicht nur punktuell, was bislang denkbar war.

Höhere Aufprallgeschwindigkeiten. Crashversuche mit flachem und dachförmigem Amboss werden jetzt teilweise mit bis zu 8,2 (statt 7,5) Metern pro Sekunde (m/s) durchgeführt. Das macht den Aufschlag brutaler. Der Helm muss also mehr aushalten können.

Verschärfter Schlagtest. Das Visier muss bei der ECE-22.06-Prüfung den Anprall einer auf 60 m/s beschleunigten Stahlkugel überstehen. Es darf dabei weder brechen noch sich verformen. Das Gleiche gilt für die Visiermechanik.

Neuer Rotationstest. Der Aufprall des Helmes auf einen 45-Grad-Amboss soll die Drehung des Kopfes beim Aufprall auf einen Kantstein simulieren. Der Helm darf hier nicht verkanten; (noch) glattere Helmoberflächen könnten die Folge sein.

Sorgen, in irgendeiner Weise belangt zu werden, wenn man keinen aktuellen ECE-geprüften Helm trägt, muss sich niemand machen: Nur das Fahren ohne Helm kostet. Anders sieht es beispielsweise in Frankreich aus: Da müssen Helme wenigstens die alte Norm ECE 22.04 erfüllen und zusätzlich Reflektorstreifen haben. Das gilt auch für ausländische Fahrer.





Bridgestone Battlax Adventure Trail AT41

Für die Präsentation seines neuen Adventure-Reifens, des Battlax Adventure Trail AT41, hat sich Bridgestone die Pyrenäen ausgesucht: eine ausgesprochen passende Wahl für einen Allrounder.

Zwischen San Sebastian an der baskischen Küste und dem Wüstenstrich Badenas südlich von Pamplona findet man alles, was Fahrer im Adventure-Segment schätzen. Serpentinen im Frühnebel, geschwungene lange Kurven durch grüne Täler mit schnellem, griffigem Asphalt und nicht zuletzt Offroadstrecken bei Badenas steinigen Schotterpisten.

Das deckt genau das Anforderungsprofil ab, welches sich Bridgestone bei der Entwicklung ins Pflichtenheft geschrieben hat: Auf der Straße beste Performance, maximaler Grip auch bei Nässe und gleichzeitig auch die Fähigkeit, ambitionierte Ausflüge abseits des Asphalts locker zu meistern. Um den Beweis anzutreten, hat Bridgestone den AT41 auf die entsprechende Fahrzeugpalette aufgezogen. Von der Yamaha T7 über einige KTMs, von der Husqvarna Norden bis hin zur BMW 1250 GS – alles mit Rang und Namen in Mittel- oder Premiumklasse ist vertreten.

Und um den Eindruck von zwei Fahrtagen zusammenzufassen: Der AT41 hat sich nicht nur hervorragend geschlagen, sondern ist auch ein echter Hingucker. Das Adventure-Profil des AT41 fällt sofort auf. Es passt zu der Geländeanmutung der aktuellen Enduros, vermittelt eine Ahnung von den rauen Manieren, die mit den Motorrädern möglich sind. Doch die Blocks und Rillen sind weder vorne noch hinten reine Optik: Das Design ist optimiert, um die Wasserdrainage zu verbessern und maßgeblich zur beeindruckenden Performance des Reifens auf nassem Untergrund beizutragen. Diese Performance ist zusätzlich dem optimierten Negativ-Profilanteil sowie dem gleichmäßigeren Verhältnis der Profilrillen im Kontaktbereich zu verdanken.

Die Folge: Die spezielle Kontur der Profilblöcke und der verschieden tiefen Rillen verringert die unregelmäßige Abnutzung des Profils und gibt eine hohe Stabilität. Die im Werk in Japan verarbeiteten Gummimischungen mit hohem Silica-Anteil sind somit mit Blick auf Grip als auch auf Laufleistung hin entwickelt. Die mittlere Lage ist dabei härter als die beiden Flankenbereiche.

Wie sich das auf der Straße auswirkt? Der Charakter einer Ténéré 700 verändert sich im Vergleich zur Standardbereifung Stollenreifen vollkommen. Die Rückmeldung vom Vorderrad arbeitet



Text: Jochen Vorfelder, Fotos: Bridgestone

Bridgestone Battlax Adventure Trail AT41

UVP: ab 243,09 Euro
Herstellungsland: Japan

Laufleistung	23/**25**
+ vorne und hinten gleichmäßige Abnutzung + gute Laufleistung	
Handling	19/**20**
+ gute Laufleistung + nicht kippelig, sehr stabil	
Kurvenverhalten	18/**20**
+ stabil, auch in schnellen Kurven + sehr gutes Gripniveau + bis zur Kante sicher fahrbar	
Nasslaufverhalten	18/**20**
+ ausreichende Traktion + kein Aquaplaning feststellbar	
Schotter	12/**15**
+ brauchbarer Grip auf festen Pisten – nicht für hartes Gelände geeignet	
M&R: sehr gut	90/**100**

Optimaler Reiseenduro-Reifen, deckt das gesamte Segment ab. Grip und positives Feedback hervorragend.

90

- SEHR GUT -

Toptipp

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

verlässlich, man spürt sofort, dass man sich auf den AT41 verlassen kann. Der Grip ist außergewöhnlich; er macht aus der Enduro einen hochbeinigen Kurvenkünstler mit Supermoto-Anmutung. Die Grenze der Machbarkeit liegt an der Position der Fußrastanlage und beim Fahrer. Der AT41 kann immer noch ein Quantum mehr.

Ähnlich verhält es sich auch bei der BMW R 1250 GS. Trotz der Vierteltonne Kampfgewicht zeigt sich der AT41 geradeauslauf der Premium-Enduro völlig unbeeindruckt. Grip ohne Ende, Schräglagen bis an die Stiefelspitze; auch beim scharfen Anbremsen zeigt der Reifen keine bockigen Reaktionen. Die GS läuft so ruhig, wie sie soll – das heißt, der Bridgestone-Newcomer ist trotz seines kernigeren Aussehens in erster Linie auf der Straße daheim.

Auf dem Schotter im staubigen Badenas zeigt der AT41, dass er auch raues Terrain, Schotter und Steinschlag gut verträgt, solange es nicht zu tiefsandig oder schlammig feucht wird. Die Karkasse ist stabil genug, um Unebenheiten und Kanten wegzustecken. Die Seitenführung lässt profilbedingt in Kiesel- und Sandpassagen schnell nach.

Das Fazit

Der natürliche Lebensraum des AT41 ist der Asphalt, der feste Belag. Die Fähigkeiten abseits davon reichen aber, solange es trocken bleibt, allemal aus, um Ausflüge in die Botanik zu machen. Jeglicher Waldweg ist kein Problem. Für Langstrecken-Enduristen ist der AT41 also ein Kandidat für die ganz enge Auswahl: Mit diesem Reifen kann man entfernteste Ziele ansteuern, dabei auch richtig am Kabel ziehen und vor Ort dann tief in die unbefestigten Nationalpark-Tracks vorstoßen. Nach Bridgestone-Angaben sind Laufleistungen über 10.000 Kilometer machbar.

Testmotorrad: Yamaha Ténéré 700, BMW R 1250 GS
Bezug: www.bridgestone.de



Text: Thomas Kryschan; Foto: Joséphine Eder



iXS Sport Talura 3.0

Der iXS Talura 3.0 ist ein leichter Handschuh mit kurzer Stulpe, der bevorzugt an heißen Sommertagen zum Einsatz kommt. Sein Schnitt ist vergleichbar mit dem iXS Tour LT Handschuh Montevideo Air aus leichtem Textilmaterial, der in Ausgabe 104 mit tollem Tragekomfort punkten konnte, bei der Sicherheit aber Federn lassen musste. Genau diese Lücke füllt der Sport Talura 3.0. Er ist fast vollständig aus Ziegenleder gefertigt. Am Handballen und am kleinen Finger erhöhen Materialdoppelungen die Abriebfestigkeit. Die Knöchel der Hand schützt ein Hartschalenprotektor, der die Bewegungsfreiheit durch seine zweigeteilte Form kaum einschränkt. Großflächig perforiert, strömt über den Handrücken und die Oberseite der Finger reichlich Frischluft ins Innere. Dass der Talura 3.0 auf eine wasserdichte Membran verzichtet, passt daher ins Konzept. Touchscreen taugliches Material an den Zeigefingern ermöglicht im Test die einwandfreie Bedienung des Smartphones. Einziger Kritikpunkt bleibt der haftschwache Klettriegel am Handgelenk, der den Handschuh nur unzureichend fixieren kann. Der iXS Talura 3.0 ist in den Damengrößen S bis XL und in den Herrengrößen S bis 5XL lieferbar. Neben der getesteten schwarz-weißen Variante ist er auch komplett in Schwarz zu haben.

Bezug: www.ixs-motorradbekleidung.de
Größen: S–5XL
Preis: 79,95 Euro

Passgenauigkeit/ Tragekomfort	**25/30**
+ praxisgerechter Schnitt	
+ Lederstretch an den Fingern	
+ Stretch unter Knöchelformteil	
+ weitenverstellbare Stulpen	
– scheuert an den Kuppen der Ringfinger	
Material/Verarbeitung	**15/20**
+ Obermaterial: Ziegenleder	
+ Textil-Innenfutter: 100 % Polyester	
– Nähte im Inneren unsauber verarbeitet	
Sicherheit	**6/10**
+ Innenhand mit Lederaufdoppelung	
+ Knöchelprotektor: TPU-Formteil	
+ erfüllt die Prüfnorm EN13594:2015	
– durch Klettverschluss unzureichend gegen Abstreifen gesichert	
Praxistauglichkeit	**12/15**
+ leichter Einstieg, auch im Hochsommer	
+ gutes Griffgefühl	
– haftschwacher Klettriegel	
Ausstattung	**15/15**
+ Zeigefinger mit Touchscreenmaterial	
– kurze Stulpe	
Wetter	**5/10**
+ angenehm bei Hitze	
– nicht wasserdicht	
M&R: gut	**78/100**



MOTORRAD & REISEN BESTENLISTE

Hier findet ihr den aktuellen Auszug unserer Bestenliste – in dieser Ausgabe natürlich mit Fokus auf Bekleidung. Nahezu täglich kommen dort neue Produkte und Erfahrungen hinzu. Die gesamte Bestenliste mit tausenden Produkten und Wertungen findet ihr online unter: https://mundr.de/E31. Außerdem vergleichen wir für euch die aktuellen Preise der größten Anbieter. Ein Blick in die M&R Bestenliste kann also bares Geld wert sein!

Touringhandschuhe



iXS Viper

Passgenauigkeit	14/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	12/15	Praxistauglichkeit	14/15
Ausstattung	8/10	Wetter	9/10	Sicherheit	14/15		

91 Punkte
UVP: 149,95 Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Spidi Ranger LT

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	13/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	10/10	Wetter	5/10	Sicherheit	15/15		

91 Punkte
UVP: 89,90 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Touringhandschuhe Damen



Modeka Panamericana

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	11/15
Ausstattung	7/10	Wetter	6/10	Sicherheit	15/15		

89 Punkte
UVP: 89,90 Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Held Sereena

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	18/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	10/10	Wetter	4/10	Sicherheit	14/15		

89 Punkte
UVP: 79,90 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Urban/Freizeithandschuhe



Modeka Hot Classic

Passgenauigkeit	14/15	Material/Verarbeitung	18/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	14/15
Ausstattung	7/10	Wetter	5/10	Sicherheit	10/15		

83 Punkte
UVP: 57,90 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Winterhandschuhe



Rukka R-Star

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	14/15
Ausstattung	8/10	Wetter	10/10	Sicherheit	15/15		

97 Punkte
UVP: 219,-- Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Rukka Mars 2.0 Gore-Tex

Passgenauigkeit	14/15	Material/Verarbeitung	18/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	8/10	Wetter	8/10	Sicherheit	12/15		

88 Punkte
UVP: 149,-- Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Endurohelm



AGV AX9/AGV AX9 Carbon

Tragekomfort	20/20	Material/Verarbeitung	20/20	Sicherheit	10/10	Windgeräusche	14/15
Gewicht	8/10	Ausstattung	11/15	Belüftung/Beschlag	10/10		

90 Punkte
UVP: ab 459,95 Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp

Integralhelme



Shoei NXR2

Tragekomfort	20/20	Material/Verarbeitung	20/20	Sicherheit	10/10	Windgeräusche	14/15
Gewicht	8/10	Ausstattung	15/15	Belüftung/Beschlag	10/10		

97 Punkte
UVP: 479,-- Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Marushin 999 RS Comfort

Tragekomfort	17/20	Material/Verarbeitung	16/20	Sicherheit	10/10	Windgeräusche	13/15
Gewicht	8/10	Ausstattung	15/15	Belüftung/Beschlag	10/10		

89 Punkte
UVP: 299,-- Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Fotos: Hersteller

Jethelm



Nolan N21

Tragekomfort	19/20	Material/Verarbeitung	19/20	Sicherheit	5/10	Windgeräusche	12/15
Gewicht	8/10	Ausstattung	15/15	Belüftung/Beschlag	5/10		

83 Punkte
UVP: 129,99 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Klapphelme



Schuberth C5

Tragekomfort	20/20	Material/Verarbeitung	18/20	Sicherheit	10/10	Windgeräusche	15/15
Gewicht	6/10	Ausstattung	13/15	Belüftung/Beschlag	10/10		

92 Punkte
UVP: 629,-- Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp



HJC RPHA 90

Tragekomfort	20/20	Material/Verarbeitung	18/20	Sicherheit	9/10	Windgeräusche	14/15
Gewicht	9/10	Ausstattung	14/15	Belüftung/Beschlag	9/10		

90 Punkte
UVP: 479,90 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Motorradjeans



Rokker Original

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	12/15	Praxistauglichkeit	12/15
Ausstattung	10/10	Wetter	8/10	Sicherheit	13/15		

90 Punkte
UVP: 349,-- Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Modeka Bronston

Passgenauigkeit	13/15	Material/Verarbeitung	18/20	Tragekomfort	13/15	Praxistauglichkeit	12/15
Ausstattung	7/10	Wetter	6/10	Sicherheit	12/15		

81 Punkte
UVP: 159,90 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Lederjacke



Rukka Aramen

Passgenauigkeit	14/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	13/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	8/10	Wetter	8/10	Sicherheit	12/15		

88 Punkte
UVP: 999,-- Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp



iXS Classic LD Cruiser

Passgenauigkeit	12/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	13/15	Praxistauglichkeit	15/15
Ausstattung	8/10	Wetter	5/10	Sicherheit	12/15		

85 Punkte
UVP: 299,95 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Lederhose



Rukka Aramen

Passgenauigkeit	14/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	12/15
Ausstattung	8/10	Wetter	8/10	Sicherheit	13/15		

90 Punkte
UVP: 879,-- Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp

Textilhosen



Rukka Realer

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	13/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	10/10	Wetter	10/10	Sicherheit	15/15		

96 Punkte
UVP: 849,-- Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Spidi Pathfinder

Passgenauigkeit	14/15	Material/Verarbeitung	18/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	10/10	Wetter	5/10	Sicherheit	11/15		

86 Punkte
UVP: 179,90 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Textiljacken



Stadler Treasure Pro

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	15/15
Ausstattung	8/10	Wetter	7/10	Sicherheit	15/15		

95 Punkte
UVP: 1.379,-- Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Modeka Aeris

Passgenauigkeit	13/15	Material/Verarbeitung	16/20	Tragekomfort	12/15	Praxistauglichkeit	12/15
Ausstattung	9/10	Wetter	9/10	Sicherheit	13/15		

84 Punkte
UVP: 209,90 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Freizeitjacken



iXS Classic SO Moto

Passgenauigkeit	11/15	Material/Verarbeitung	15/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	12/15
Ausstattung	6/10	Wetter	4/10	Sicherheit	8/15		

71 Punkte
UVP: 149,95 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Textilhosen Damen



Stadler Quest Pro

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	15/15
Ausstattung	8/10	Wetter	7/10	Sicherheit	15/15		

95 Punkte
UVP: 899,-- Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Modeka Belastar

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	9/15
Ausstattung	7/10	Wetter	5/10	Sicherheit	13/15		

84 Punkte
UVP: 239,90 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Textiljacken Damen



Stadler Treasure Pro

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	15/15
Ausstattung	8/10	Wetter	7/10	Sicherheit	15/15		

95 Punkte
UVP: 1.349,-- Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Modeka Belastar

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	9/15
Ausstattung	7/10	Wetter	5/10	Sicherheit	13/15		

84 Punkte
UVP: 249,90 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Endurostiefel



Alpinestars Toucan

Passgenauigkeit	14/15	Material/Verarbeitung	18/20	Tragekomfort	13/15	Praxistauglichkeit	12/15
Ausstattung	10/10	Wetter	10/10	Sicherheit	15/15		

92 Punkte
UVP: 499,95 Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp

Freizeitstiefel



Stylmartin Marshall

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	14/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	10/10	Wetter	7/10	Sicherheit	9/15		

88 Punkte
UVP: 189,-- Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp



iXS Cruiser ST

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	13/15	Praxistauglichkeit	10/15
Ausstattung	10/10	Wetter	7/10	Sicherheit	10/15		

85 Punkte
UVP: 139,99 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Touringstiefel



Daytona Road Star GTX

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	14/15	Praxistauglichkeit	15/15
Ausstattung	10/10	Wetter	7/10	Sicherheit	15/15		

96 Punkte
UVP: 419,95 Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Vanucci VTB 23

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	17/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	10/10	Wetter	8/10	Sicherheit	15/15		

93 Punkte
UVP: 229,99 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Lederkombi



Bering Ultimat-R

Passgenauigkeit	14/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	13/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	7/10	Wetter	7/10	Sicherheit	15/15		

89 Punkte
UVP: 1.199,99 Euro

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Büse Imola Lederkombi

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	14/15	Praxistauglichkeit	12/15
Ausstattung	5/10	Wetter	5/10	Sicherheit	13/15		

84 Punkte
UVP: 639,95 Euro

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Eure Meinung zählt!

Wir haben kräftig vorgelegt und hunderte Produkte für euch ausprobiert und getestet. Jetzt seid ihr an der Reihe. Teilt eure Erfahrungen mit uns und entscheidet gemeinsam mit uns über die besten Produkte auf dem Markt. Ihr habt ein tolles Produkt gefunden oder einen Tipp für ein echtes Schnäppchen? Dann ran an die Tastatur, das Handy oder das Tablet. Ruft einfach unsere Online-Bestenliste unter https://mundr.de/E31 auf, sucht euer Lieblingsprodukt und verfasst eine kurze Rezension. In den kommenden Ausgaben Motorrad & Reisen halten wir euch über aktuelle Veränderungen auf dem Laufenden. Dabei zählt eure Meinung genauso viel wie die unserer Redakteure und Globetrotter. Am Ende des Jahres küren wir die besten Produkte und verlosen viele tolle Preise unter allen, die fleißig bewertet haben.

PLZ: 2****

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

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.

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

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

PLZ: 4****

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****

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.

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 ...

www.weltweit-motorradreisen.de



Motorradtouren nach eigenen Wünschen

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



INDIAN

PURSUIT

LIMITED

Text: Ulf Böhringer, Fotos: Indian Motorcycles

Indians PowerPlus-Motor, ein flüssigkeitsgekühlter 60°-V2, hat nun jenes Plätzchen gefunden, für das er entwickelt worden ist: Der 1.768 Kubikzentimeter große Kraftbolzen mit seinen 174 Newtonmetern Drehmoment treibt mit der Pursuit einen im Baggerstil gehaltenen US-Luxustourer an, der den Vergleich mit den etablierten Modellen des Wettbewerbs nicht zu scheuen braucht. Die Pursuit, auf Deutsch Verfolgerin, ist die nun vollendete Umsetzung des Touring-Gedankens, der ansatzweise schon dem Modell Challenger zugrunde liegt. Für weite Reisen ist die Erstgeborene jedoch nur in Regionen geeignet, wo Niederschläge selten sind; ihr Wetterschutz ist aufgrund der dürftig gehaltenen Verkleidung nicht besonders ausgeprägt, zudem ist die Soziuseignung nur mäßig. Dieses Manko hat Indian mit der Entwicklung der Pursuit ausgemerzt; der Fulldresser wirkt so, als sei er die Essenz dieser Modellfamilie und nicht der Zweitgeborene. Dafür sorgt die zusätzliche Ausstattung mit einem voluminösen Topcase, einem vollwertigen Soziussitz, einer weitaus üppigeren, natürlich ebenfalls elektrisch verstellbaren Scheibe und nicht zuletzt mit einer auch im Bereich der Fahrerbeine vollständigen Verkleidung. Damit weist die Pursuit einen ausgezeichneten Wind- und Wetterschutz auf, der sich beim ersten Fahrtest in den klimatisch unsteten Alpenregionen eindrucksvoll in Szene zu setzen vermochte.

Von 2 auf 22 Prozent in 8 Jahren

Die Modellbezeichnung Pursuit, symbolisiert die lange Reise der Marke Indian nach ihrer Wiedergründung 2011 durch den Polaris-Konzern: Konnte man in Deutschland am Ende des ersten vollen Verkaufsjahres 2014 gerade einmal 231 hierzulande abgesetzte Fahrzeuge bilanzieren, was einem Marktanteil von winzigen 0,16 Prozent und rund 2 Prozent der verkauften Harleys bedeutete, sah das Ende 2021 schon ganz anders aus: Am Ende des achten Jahres am Markt standen 1.730 in Deutschland zugelassene Bikes und ein Marktanteil von 1,49 Prozent, womit man auf rund 22 Prozent der Harley-Zahlen kam. Indian selbst spricht davon, weltweit im relevanten Marktsegment inzwischen einen Anteil von 11 Prozent erreicht zu haben. Tendenz weiter steigend.

Drei Modelle sind es, welche die Indian-Entwickler und auch die Marketingleute der Amerikaner als wichtigste Wettbewerber ausgemacht haben: Harleys Road Glide Limited, BMWs K 1600 GTL und die Honda Goldwing. Stolz zeigt die von Indian bei der Pursuit-Präsentation gezeigte Grafik, wie gut die Pursuit geraten ist: Als einziges Modell weist sie grüne Häkchen für heizbare Sitze und Griffe, die elektrische Scheibe und eine elektronische Einstellbarkeit der hinteren Federvorspannung auf und sieht sich angesichts der installierten IMU auch im Fahrsicherheitsbereich („Smart Lean“) im Vorderfeld. Bei Licht betrachtet sind die technischen Vorzüge nicht ganz so ausgeprägt: So hat man der BMW zwei Häkchen, die sie objektiv



Die gegenüber der Challenger deutlich größere Scheibe der Pursuit ist natürlich höhenverstellbar und schützt ausgezeichnet vor Wind und Wetter, wobei man leicht mit völlig geöffnetem Visier fahren kann

verdient hätte, vorenthalten und sich beim Drehmoment der Goldwing auf einen von der Zeitschrift Cycle World veröffentlichten Wert gestützt, der 30 Nm unter der Werksangabe von 170 Nm liegt. Auch die Road Glide wurde objektiv unterbewertet. Möglicherweise gibt es doch noch etwas Wunschdenken bei den Marketing-Indianern.

Ein rundum gelungener Maxi-Tourer

Wobei für die Anwendung solch kleiner Tricks keinerlei Anlass besteht: Der 200-Kilometer-Fahrtest hinterließ nämlich nachhaltige Eindrücke eines rundum gelungenen Maxi-Tourers. Hoher Fahrkomfort ist genauso gegeben wie hoher Antriebskomfort in Verbindung mit souveräner Leistungsentfaltung. Schließlich sind bis zu 122 Pferde im Einsatz … Dazu kommen eine reichhaltige Ausstattung bis hin zur Zentralverriegelung aller schließfähigen Deckel, sehr guter Wind- und Wetterschutz und eine üppige Ausstattung mit zeitgemäßen Fahrassistenzsystemen wie dynamischer Traktionskontrolle und Kurven-ABS. Denn eine IMU zur Ermittlung sämtlicher fahrzeugrelevanter Daten ist genauso





Fahrer- und Soziussitz sind serienmäßig heizbar und erfüllen sämtliche Sofa-Kriterien, ohne aber lasch zu sein

Pro
+ prächtiger Motor
+ gute Handlichkeit beim Fahren
+ sehr hoher Fahrkomfort

Contra
– keine Rückfahrhilfe
– Fahrmodi-Einstellung nur per Display
– delikates Rangieren

vorhanden wie ein 7 Zoll großes TFT-Display, das sich per Touchscreen bedienen lässt und jede Menge Informationen bereithält. Und wer will, kann die Pursuit mit bis zu 16 hochwertigen Lautsprechern zur fahrenden Disco machen. Ich persönlich lausche aber lieber den technisch bedingten Geräuschen: Das Ansauggeräusch wie auch die Laute aus den Schalldämpfern sind ausgezeichnet komponiert und offenbaren prägnant die Kraft und das Volumen des Triebwerks, ohne dabei ins Lästige abzugleiten. Ein guter, kraftvoller Sound!

Das Modellangebot besteht aus den beiden identisch ausgestatteten Versionen Limited und Dark Horse. Die „dunklen Pferde" von Indian sind jene, bei denen die Motoren völlig geschwärzt sind, und zudem zahlreiche weitere Ausstattungsdetails wie beispielsweise die Auspuffanlagen, nicht verchromt funkeln. Beide Varianten gibt es derzeit lediglich als „Premium Package". Je nach Karosseriefarbe reichen die Preise für die Limited von 34.190,-- bis zu 35.740,-- Euro, für die Dark Horse-Versionen werden 34.440,-- bis 35.540,-- Euro aufgerufen. Angesichts der Preisregion wird wohl kaum jemand nicht dem eigenen Geschmack folgen und auf das billigste Modell setzen, denn billig ist keine der fünf Modellversionen. Ganz im Gegenteil: Die Pursuit ist ausgesprochen hochwertig verarbeitet und, wie schon angedeutet, reichhaltig ausgestattet. Wirklich komplett ist sie nicht: Angesichts des fahrfertigen Leergewichtes von 416 Kilogramm wäre man für die Ausrüstung mit einer Rückfahrhilfe schon sehr dankbar. Torsten Zimmer, Deutschland-Chef der Indianer, weiß um dieses Manko und weist darauf hin, dass eine elektrische Rangierhilfe „in Planung" sei.

Mutige Streckenwahl für die Präsentation

Die von den Indian-Leuten ausgesuchte Präsentationsstrecke mit Ausgangspunkt Chamonix ist eine mutige Wahl. Denn immerhin befindet man sich hier im Herzen der Alpen; das nahe Albertville war schließlich vor 30 Jahren Austragungsort der Olympischen Winterspiele. Aber die 200-Kilometer-Route war für Mai 2022 von vornherein alternativlos: Denn auf exakt derselben Strecke war im Jahr 2015 ein 25 Köpfe umfassendes Indian-Team unterwegs gewesen, um Ziele der weiteren Entwicklung der US-Marke zu definieren. Mit einigen Indians und vielen Modellen diverser Wettbewerber erarbeitete man unter anderem die praktischen Grundlagen für die bis dahin nur in der Entwicklerfantasie herumgeisternden Modelle mit dem PowerPlus-Antrieb, also der nun entstandenen Pursuit und der 2020 erschienenen Challenger.

So bestand das Straßenangebot im Mai 2022 wie damals aus vierspurigen Schnellstraßenabschnitten, gut ausgebauten zweispurigen Départementsstraßen, mehr oder minder engen Ortsdurchfahrten und auch winkeligen Alpenpassrouten mit bescheidenem Straßenbelag, wo sich seit 2015 garantiert nichts verändert hat. Südlich von Megève bogen wir auf den Col des Aravis (1.486 m) ab und setzten die anspruchsvolle Fahrt über den Col de la Croix Fry (1.467 m) fort, ehe wir auf wieder besser ausgebauten Straßen den Lac d'Annecy als Umkehrpunkt erreichten.

Indian Pursuit Limited

Trotz der mächtigen Maße der Pursuit und ihrer beträchtlichen Masse von einer halben Tonne inklusive Fahrer: Es macht auch im alpinen Winkelwerk großen Spaß, mit diesem Motorrad unterwegs zu sein. Wenn man's wissen will, schnalzt die Pursuit von Kurve zu Kurve. Die Schräglagenfreiheit sprengt zwar nicht die in dieser Motorradkategorie üblichen Kategorien, ist aber doch ausreichend, um bei engagiertem Fahren nicht ständig Kratzgeräusche zu verursachen. Ganz klar: Indian hat 2015 die Grundlagen dafür gelegt, dass Challenger und Pursuit in Europa gut funktionierende Motorräder sind. Dass sie in Nordamerika überzeugende Leistungen bringen, setzen wir mal voraus.



Fahrerausstattung:
Helm: X-Lite X-903
Jacke: Rukka Realer
Hose: Rukka Realer
Handschuhe: Vanucci VUG-1
Stiefel: Vanucci VTB-1

Gut zu erkennen ist die vollkommen entspannte Sitzhaltung des 1,76 Meter messenden Fahrers; der Windschutz wie der Sitzkomfort sind ausgezeichnet

Nachgiebig und doch zielgenau

Das Fahrwerk erscheint insgesamt zielgruppengerecht: Federung und Dämpfung arbeiten nachgiebig genug, um bösen Asphaltschikanen den Schrecken zu nehmen, und zugleich straff genug, um zielgenaues Fahren zu ermöglichen. Die Vorspannung des Fox-Zentralfederbeins kann über das Display in Stufen verändert werden. Auch die Bremsanlage mit radialen Brembos sowie die Metzeler-Reifen vom Typ Cruisetec zeigen, dass Indian sich am technisch Möglichen orientiert hat. Zur Einstellung der maßgenauen Motorcharakteristik gibt es drei Ride Modes, nämlich Rain, Standard und Sport. Sie unterscheiden sich deutlich wahrnehmbar und sind insofern gelungen. Weniger gut erscheint jedoch, dass der Wechsel der Fahrmodi nur über das Touch-Display möglich ist; das erfordert in Fahrt sehr viel Konzentration, weil man sich das passende Menü erst mal zurechtlegen und die entsprechende Fläche dann mit dem Finger treffen muss. Eine Direkttaste für die Fahrmodus-Wahl erscheint uns weitaus vorteilhafter, um einen Moduswechsel auch in Fahrt zu ermöglichen. Nur der Vollständigkeit halber: Indian gibt die Höchstgeschwindigkeit der Pursuit wie bei der Challenger mit 177 km/h an.



Mächtig ist auch das Cockpit: oben zwei Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Drehzahl, darunter das große Display mit Touchfunktion und zahlreichen Anzeigenmöglichkeiten inklusive Navigation

Bedeutsamere Negativa als die fehlende Rückfahrhilfe und die unseres Erachtens nicht optimale Fahrmodi-Einstellung haben wir im Laufe der 200 Testkilometer nicht gefunden. Die Beleuchtung mit LED-Einheiten rundum inklusive zweier Zusatzscheinwerfer in der unteren Verkleidung ist genauso auf der Höhe der Zeit wie die Ausstattung mit Apple CarPlay zur Integration eines iPhones, es gibt mehrere Windschilder zur Nachrüstung, die Sitzhöhe ist mit 672 Millimetern ausgesprochen vorteilhaft ausgefallen. Die Sitzposition ist voll langstreckentauglich, ohne „lasch" zu sein. Pfiffig ist die Verstellmöglichkeit der Beinverkleidung mittels eines mit dem Stiefel bedienbaren Hebels, der die in geschlossenem Zustand fast nicht sichtbaren Lamellen öffnet und damit für massive Durchlüftung sorgt. In der Praxis sehr nützlich ist der reichlich bemessene Tank mit 22,7 Litern Inhalt. Zwar können wir nach der 200-Kilometer-Tour nur den vom Bordcomputer angegebenen Verbrauch von 5,6 Litern pro 100 Kilometern nennen; trifft die BC-Angabe zu, wäre das ein vorteilhaf-

ter Wert, denn dann wären gut 350 Kilometer ohne Nachtanken möglich. Der Normverbrauch, bei den meisten Motorrädern mittlerweile durchaus erreichbar und damit einigermaßen realistisch, beträgt 5,5 Liter/100 Kilometer. Die Wartungsintervalle von 8.000 Kilometern sind für einen Großtourer allerdings nicht gerade üppig bemessen.



Ein Bild von einem V2-Motor, aber nicht jeder liebt gar so viele Logos

Fazit

Auch wenn die Indian Pursuit nicht in allen Details technologisch absolut führend im Feld der Wettbewerberinnen ist (kein semiaktives Fahrwerk, kein Kurvenlicht, keine Rückfahrhilfe): Sie ist eine echte Bereicherung des Großtourersegments. Ihr Antrieb überzeugt mit ausgezeichnet verwertbarer, souveräner Leistung, ihr Fahrkomfort ist nicht weniger gut. Auch ihre Handlichkeit darf – einmal ins Rollen gekommen – positiv erwähnt werden, sodass sie im Verein mit der sehr guten Aerodynamik, dem ausgezeichneten Wind- und Wetterschutz sowie den vollständigen Fahrerassistenzsystemen ein seriöses, überzeugendes Angebot darstellt. Dass so viel Technik und Ausstattung sowie eine dermaßen üppige Motorisierung einen Preis von rund 35.000,-- Euro zur Folge haben und zudem bei sehr langsamem Fahren und beim Rangieren viel Konzentration erfordern, wird niemanden erstaunen. Das ist bei den Modellen der Wettbewerber bekanntlich auch nicht anders.



Von (schräg) hinten stellt die Indian Pursuit einen klassischen US-Großtourer dar. Ihre 416 Kilo sieht man ihr irgendwie an

Indian	Pursuit Limited
Motor	Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	108 x 96,5 mm
Hubraum	1.768 ccm
Nennleistung	122 PS (90 kW) bei 5.500 U/min
max. Drehmoment	174 Nm bei 3.800 U/min
Verdichtung	11:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion nach 800 km und 4.000 km, danach alle 8.000 km
Kraftübertragung	
Kupplung	Mehrscheiben-Nasskupplung
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Riemen
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Aluminiumrahmen
Federelemente vorn	43-mm-Upside-down-Gabel
Federelemente hinten	Fox-Einzelstoßdämpfer, elektronisch einstellbare Vorspannung
Federweg v/h	130 mm/114 mm
Radstand	1.668 mm
Nachlauf	150 mm
Lenkkopfwinkel	25°
Räder	Leichtmetallgussräder
Reifen vorn	130/60 B 19
Reifen hinten	180/60 R 16
Bremse vorn	320-mm-Brembo-Doppelscheibe halbschwimmend, radiale Vierkolbensättel
Bremse hinten	298-mm-Brembo-Scheibenbremse schwimmend, Zweikolbensattel
Assistenzsysteme	ABS, Traktionskontrolle, Fahrmodi, Tempomat
Maße/Gewichte	
Länge	2.609 mm
Breite (über Spiegel)	990 mm
Höhe (über Spiegel)	1.444 mm
Sitzhöhe	672 mm
Gewicht fahrfertig	416 kg
zul. Gesamtgewicht	628 kg
Zuladung	212 kg
Tankinhalt	22,7 Liter
Standgeräusch	93 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 34.190,-- Euro (ab Werk)**

Yamaha Ténéré 700 World Raid

Aller guten Dinge sind drei



Mehr Tankvolumen, längerer Federweg, authentisches Rally-Styling – Die neue Yamaha Ténéré 700 World Raid kann alles noch ein bisschen besser und vor allem länger.

Seit der Markteinführung vor drei Jahren begeistert die Yamaha Ténéré 700 – kurz T7 – eine große Fangemeinde. Allein in Europa über 30.000-mal verkauft, ist sie das mit Abstand beliebteste Adventure-Bike ihrer Klasse. Das Konzept aus drehmomentstarkem Reihenzweizylindermotor mit ausreichend Leistung, vielseitigem Fahrwerk, solider Grundausstattung, geringem Gewicht, hoher Zuverlässigkeit und coolem Adventure-Design überzeugte von Anfang an voll und ganz. Bereits ein Jahr nach der Markteinführung doppelte Yamaha nach und erreichte mit der Ténéré 700 Rally Edition insbesondere all jene Reisefreudigen, die Motorradabenteuer vorwiegend abseits befestigter Straßen suchen.

Text: Hanspeter Küffer; Fotos: Francesc Montero

Nach dem großen Erfolg der T7 und der T7 Rally Edition lässt Yamaha jetzt das ultimative Mittelklasse-Adventure-Bike für ausgedehnte Offroad-Touren anrollen. Die neue Ténéré 700 World Raid punktet insbesondere mit grosser Reichweite, optimiertem Fahrwerk, verbesserter Agilität, geringfügig erweiterter Ausstattung sowie mit dem bereits bis anhin überzeugendsten Argument, dem beeindruckend drehmomentstarken Reihenzweizylindermotor. Dem erfolgreichen Grundkonzept – weniger ist mehr und was nicht dran ist, kann nicht kaputtgehen – ist Yamaha jedoch löblicherweise treu geblieben.

Die Kraftquelle bleibt dementsprechend unverändert und das ist gut so. Motormodi braucht der CP2 weiterhin nicht, auch keinen Quickshifter und andere Assistenzsysteme. Selbst auf eine Traktionskontrolle verzichtet Yamaha (leider) weiterhin. Einzig das ABS ist nun 3-stufig ausgelegt, wobei in Stufe 1 auf beiden Rädern ein Blockieren verhindert wird. In Stufe 2 wirkt die Bremshilfe nur aufs Vorderrad, in Stufe 3 ist ABS vollständig ausgeschaltet, worauf jedoch anlässlich unserer Testfahrt selbst die routiniertesten Offroad-Cracks vorzugsweise verzichteten. Mit dem Ausschalten der Zündung werden die vorgewählten ABS-Stufen 2 und 3 gelöscht und auf die Grundeinstellung Stufe1 zurückgesetzt. Wird der Motor jedoch (mutwillig) abgewürgt, bleibt die gewählte ABS-Einstellung erhalten.

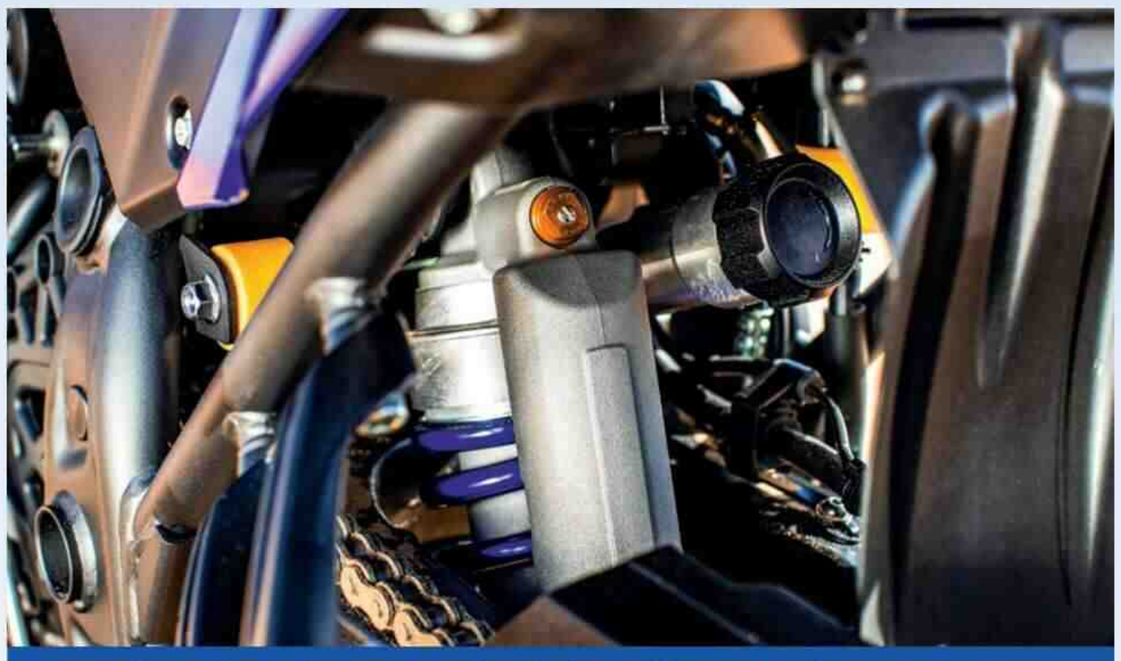
Auffälligste Neuerungen sind jedoch die beiden seitlich angebrachten Tankhälften, in welchen 23 Liter Treibstoff gebunkert werden können, was für eine geschätzte Reichweite von bis zu 500 Kilometern reichen soll. Diese spezielle Positionierung der Tanks bewirkt einen tiefen Schwerpunkt des Motorrades sowie eine ideale Gewichtsverteilung zwischen Front und Heck, wodurch trotz dem im Vergleich zur Basis T7 um 16 Ki-



Beidseitig tief gezogene Tankhälften fassen 23 Liter. Der 74 PS starke Reihenzweier bleibt unverändert



Die voll einstellbare KYB-Gabel offeriert 230 Millimeter Federweg



Monodämpfer mit per Handrad einstellbarer Federvorspannung

logramm höheren Gewicht von nun 220 Kilogramm die agilen Handlingseigenschaften beibehalten werden.

Je 20 mm mehr Federweg

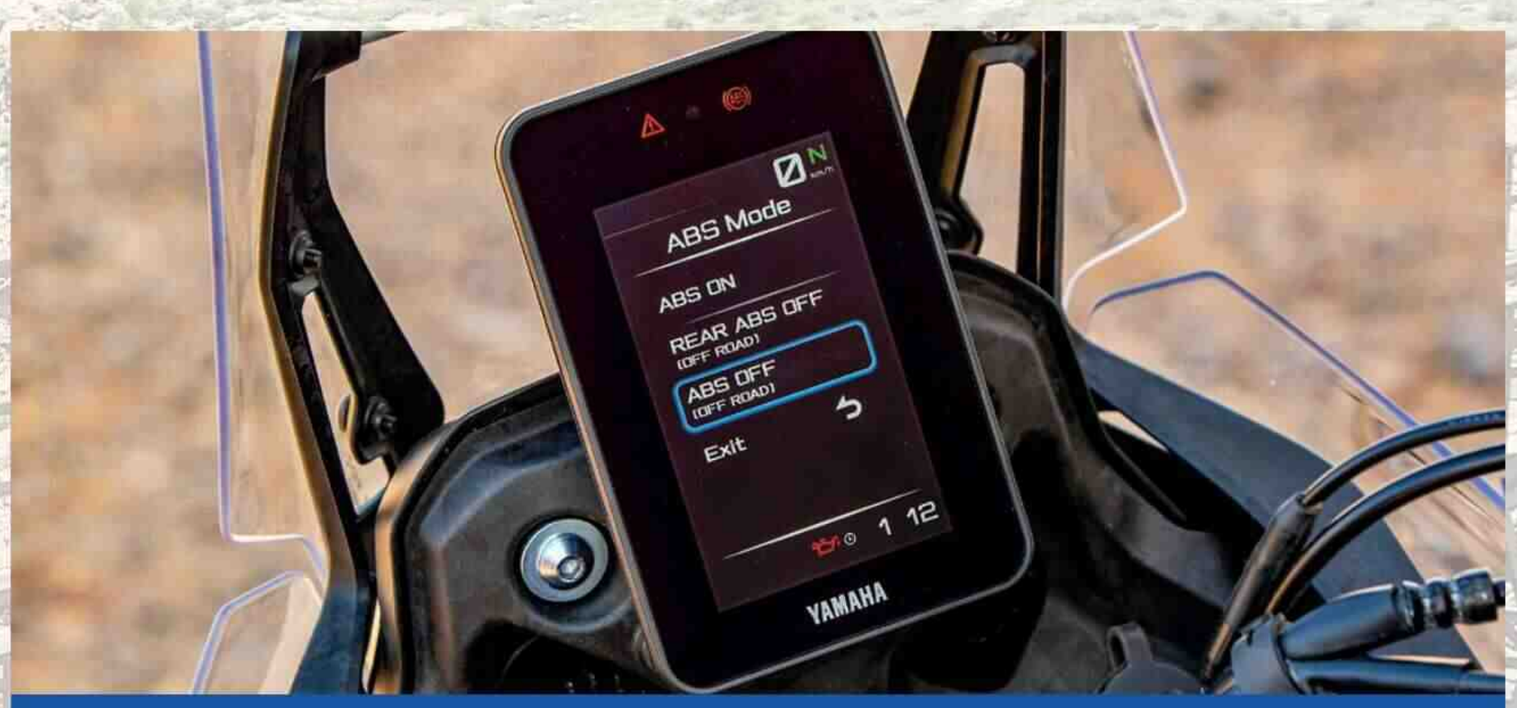
Im Gegensatz zum Gewicht sind die Auswirkungen der hochwertigeren Fahrwerkselemente sehr deutlich spürbar. Mit 230 Millimetern Federweg offeriert die KYB-Upside-down-Gabel nun 20 Millimeter mehr Weg als bis anhin. Gleiches gilt für den mit einem Piggyback-Ölbehälter ausgestatteten hinteren KYB-Monodämpfer mit nun 220 Millimetern Federweg. Alle Parameter, das heißt, Federwege, Zug- und Druckstufen, sind sowohl an der Gabel als auch am Federbein vollständig einstellbar. Für bessere Beherrschbarkeit im Gelände offeriert die World Ride zudem einen in 18 Stufen einstellbaren Lenkungsdämpfer von Öhlins.

Eine weitere Änderung betrifft das neue 5-Zoll-TFT-Farbdisplay mit drei wählbaren Layouts, welches in Verbindung mit der Yamaha MyRide-App mit dem Smartphone kommuniziert und das Anzeigen entsprechender Nachrichten und Fahrzeugzustände im Cockpit ermöglicht. Ebenfalls neu sind der um 15 Millimeter höhere Windschild mit weiter abstehenden Seitenabweisern, die kleinen LED-Blinker, die größeren Fußrasten sowie ein nun dreiteiliger Alu-Motorschutz und der Kühlergrill.

Mit 340 Kilometern – gut die Hälfte davon offroad – steht uns ein ordentliches Testprogramm bevor. Also los geht's. Durch die beiden seitlichen Tanks hat sich die schlanke Ténéré 700 zum im Frontbereich breiten Touring-„Monster" aufgeplustert – zumindest optisch. Die schlanke Taille bleibt dabei jedoch nahezu unverändert, wodurch die Sitzposition auf dem straff gepolsterten und bis weit auf den Tank nach vorne gezogenen Sattel überraschend bequem und absolut langstreckentauglich ausfällt. Selbst die Ergonomie passt. Einzig das ambitionierte Angasen mit etwas weiter nach vorne gerückter Gewichtsverlagerung – wie auf den letzten Kilometern kurz vor Granada – erfordert einen etwas weiter geöffneten Schrittwinkel, was jedoch nicht unbequem auffällt.

Drehmomentstarker CP2-Motor

Los geht es jedoch zunächst auf verkehrsarmen Landstraßen ausserhalb des katalonischen Städtchens Lorca. Eins, zwei, drei, vier – beim Anfahren werden die Gänge nahtlos durchgesteppt. Die leichtgängige und gut dosierbare Kupplung überzeugt dabei ebenso wie das präzise zu schaltende Sechsganggetriebe und natürlich das druckvolle Drehmoment. Die Vorzüge des kompakten Reihenzweiers begeistern uns ja nun bereits seit geraumer Zeit und das nicht nur in der Ténéré.



Immer an, hinten aus, komplett aus – 3 Einstellmöglichkeiten des ABS

Komplett neu ist indes das Fahrwerk, welches im Vergleich zu den beiden anderen T7 mit diversen Vorteilen auftrumpfen kann. Insbesondere die Vorderradaufhängung agiert auf asphaltierten Straßen spürbar agiler und vermittelt ein gutes Feedback zum Vorderrad. Die längeren Federwege sind nicht wie erwartet komfortabler abgestimmt – im Gegenteil. Wie bereits die erste T7 rollt auch die World Raid auf Pirelli Scorpion STR. Die bewährten Gummis lassen auf Asphalt beachtliche Schräglagen zu und signalisieren den Grenzbereich klar und tückenlos. Offroad bieten sie – neuwertige Profiltiefe vorausgesetzt – ordentlich Grip und Seitenführung. Auch die Brembos funktionieren gut: wirkungsvoll, fein dosierbar und ohne übertrieben harten Biss und wie die Reifen wirklich ausgewogen für offroad und Straße.

Große Vorteile im Gelände

Die Stunde der Wahrheit fürs Fahrwerk folgt jedoch erst, als unser Guide den Blinker setzt und wir auf Feldwege mit welligen Passagen und derben Schlaglöchern abbiegen. Sowohl vorne als auch hinten offerieren die hochwertigen KYB-Komponenten deutich grössere Reserven. Durch losen Schotter und tiefen Sand lässt sich die Word Raid spürbar einfacher dirigieren als die beiden Schwestermodelle. Insbesondere in solchen Situationen ist der Lenkungsdämpfer von Öhlins ein echter Gewinn. Breiter Tank und Mehrgewicht sind selbst in diesem leichten Gelände keine wirklich spürbaren Nachteile. Ein gelegentlich ausbrechendes Hinterrad wird über entsprechende Gasdosierung und Gewichtsverlagerung wieder eingefangen. Das klare Feedback schafft von Anfang anvertrauen, lässt solche Drifts genussvoll provozieren und die nicht vorhandene Traktionskontrolle lediglich gelegentlich etwas vermissen. Schmale Trails, grobe Stufen, enge Kehren, steile Anstiege, trickreiche Abfahrten – die kurzen, aber heftigen Passagen in anspruchsvollerem Gelände haben es in sich. Und genau hier spielt der wirklich begeisternde Reihenzweizylinder seine Stärken aus. Erster Gang, Schrittempo und Trial-Stil sind angesagt, wobei die Drehzahl zuweilen knapp über Standgas sinkt. Doch selbst aus

Pro
+ Handling
+ Motorcharakteristik
+ Design
+ hohe Reichweite

Contra
– hohes Gewicht
– keine Traktionskontrolle



Die beiden Tankhälften werden separat befüllt



Bequemes, langstreckentaugliches Sitzpolster

diesen Tiefen beschleunigt der Motor souverän, ohne abzusterben. Tiefe Querfurchen und Regenrinnen werden vorzugsweise im Sprung genommen, was nicht nur einfacher und sicherer ist, sondern auch mächtig Spaß macht.

Die noch bessere Ténéré 700

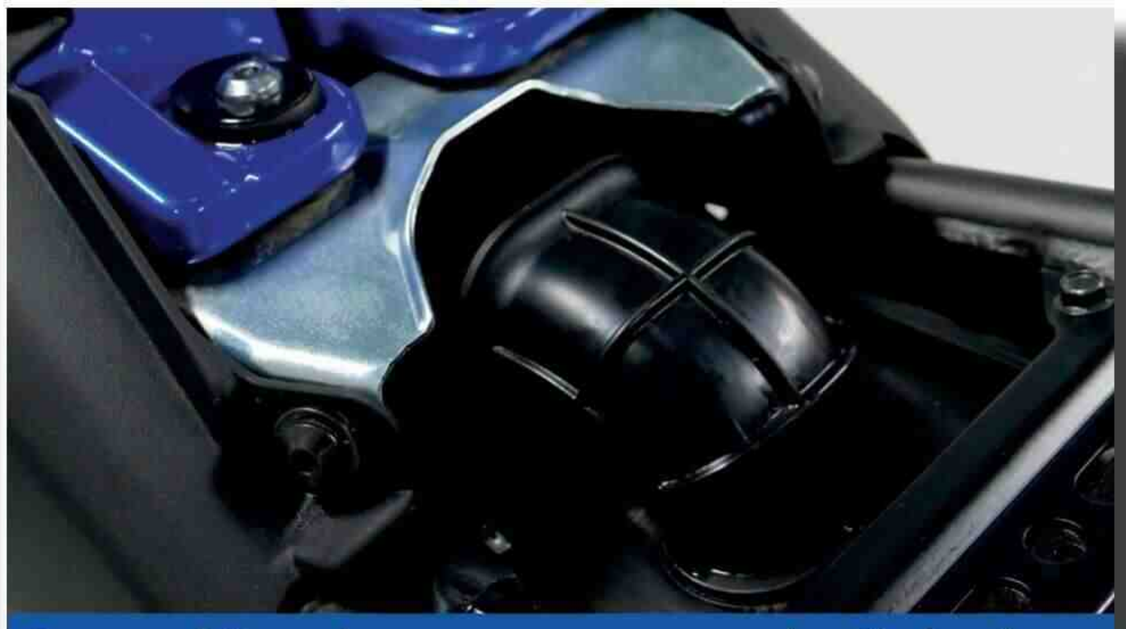
Weniger ist mehr – toll, dass Yamaha dem erfolgreichen Grundkonzept treu geblieben ist und das, obwohl die Ténéré 700 World Raid wesentlich mehr zu bieten hat als ihre beiden Schwestermodelle. Die zusätzlichen Pfunde fallen kaum auf, die hochwertigen Federelemente und der Lenkungsdämpfer dagegen schon. Toll auch, dass ABS am Hinterrad nun separat deaktiviert werden kann. Dass Yamaha nach wie vor auf eine Traktionskontrolle verzichtet, ist verschmerzbar und offensichtlich dem fairen Preis geschuldet. Denn mit 12.874,-- Euro offeriert die cool gezeichnete und hochwertig verarbeitete Ténéré 700 Word Raid so viel Abenteuerspirit wie kein anderes Bike in diesem Segment und dieser Klasse.



Yamaha	Ténéré 700 World Raid
Motor	Zweizylindermotor, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	80 x 68,6 mm
Hubraum	689 ccm
Nennleistung	73 PS (54 kW) bei 9.000 U/min
max. Drehmoment	68 Nm bei 6.500 U/min
Verdichtung	11,5:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion nach 1.000 km, danach alle 10.000 km oder jährlich
Kraftübertragung	
Kupplung	Ölbad, Mehrscheiben
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Zentralrohr-Doppelschleifenrahmen
Federelemente vorn	43-mm-KYB-Upside-down-Telegabel
Federelemente hinten	über Hebelsystem angelenktes Federbein
Federweg v/h	230 mm/220 mm
Radstand	1.595 mm
Nachlauf	105 mm
Lenkkopfwinkel	27°
Räder	Drahtspeichenfelgen
Reifen vorn	90/90 R 21
Reifen hinten	150/70 R 18
Bremse vorn	282-mm-Doppelscheibenbremse, hydraulisch
Bremse hinten	245-mm-Scheibenbremse, hydraulisch
Assistenzsysteme	ABS
Maße/Gewichte	
Länge	2.370 mm
Breite (über Spiegel)	905 mm
Höhe (über Spiegel)	1.490 mm
Sitzhöhe	890 mm
Gewicht fahrfertig	220 kg
zul. Gesamtgewicht	410 kg
Zuladung	190 kg
Tankinhalt	23 Liter
Standgeräusch	91 dB(A)
Fahrgeräusch	75 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 12.874,-- Euro (ab Werk)**



Echtes Sahnestück: Lenkungsdämpfer von Öhlins



Gut geschützt: Ansaugstutzen unter der Sitzbank

Lesertreffen & Reisen weltweit

MOTORRAD & REISEN

LESERTREFFEN 2022





Unsere Leistungen bei allen M&R Lesertreffen:

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

Posthotel Pfunds

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

11.09. –18.09.2022

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

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

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

Reisen weltweit

gemeinschaftliches Touren



organisierte Angebote



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

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

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

Gutschein-Code: MR2022

**Mindestreisewert: 500,-- Euro p. P., gültig bis zum 26.08.2022, nicht kombinierbar mit anderen Aktionen*

M&R Hotels LESERWOCHEN 2022

www.motorradundreisen.de



Hotel Sonnegg Leserwoche

Freut Euch auf eine Woche voller Motorradtouren, einer atemberaubenden Sonnenaufgangstour, gutem Essen und all dies umgeben von einer entspannten Atmosphäre mit vielen begeisterten Bikern! Endeckt das Salzburger Land von seiner schönsten Seite. Von Montag bis Samstag finden die 4 geführte Tagestouren statt, wobei das Salzburger Land, die Tauerntäler sowie weitere viele Passstraßen in der Umgebung erkundet werden.



18.09. – 25.09.2022

Preise:
Fahrer: ab 730,-- Euro
Sozia: ab 730,-- Euro
EZ-Aufschlag: ab 105,-- Euro



Landhotel Neuhof

Erkunden Sie mit uns eine Woche lang die schönsten Ecken des Bayerischen Waldes. Unsere Tourguides führen sie durch das Herz dieser einmaligen Region. Eingebettet in die reizvolle Mittelgebirgslandschaft empfängt Sie herzlichst unser komfortables Partnerhotel.



09.10. – 16.10.2022

Preise:
Fahrer: ab 569,-- Euro
Sozia: ab 569,-- Euro
EZ-Aufschlag: 119,-- Euro

Jetzt buchen unter:
www.motorradundreisen.de oder **Tel.: +49 5522 3175522**

Das schönste Motorradeldorado weltweit?

Zehn Pässe in den italienischen Dolomiten

Seitdem wir Reportagen über unsere Motorradtouren für Magazine produzieren, haben meine Frau und ich das Glück, unsere eigenen oder gemieteten Motorräder an Orten auf der ganzen Welt zu fahren. Dazu gehören Kalifornien, Hawaii, Neuseeland, die meisten Inseln der Kanaren und eine Sammlung großartiger Orte in Ländern in ganz Europa.

Motorradfahrer fragen mich deshalb häufig, welche Region die Beste zum Motorradfahren sei. Bei der Beantwortung dieser Frage kommt es natürlich stark auf die persönlichen Präferenzen hinsichtlich Strecken und Landschaften an. Die Welt ist groß. Möchte man lieber schwungvolle Hochgeschwindigkeitskurven durch sanfte Hügel und Täler genießen oder durch enge Haarnadelkurven spektakuläre Bergpässe erklimmen oder vielleicht doch lieber Offroad-Abenteuer angehen mit dem Gefühl, wenig gesehene Orte zu erkunden. Diese Liste könnte man endlos fortführen. Für mich persönlich, als Fotograf in erster Linie und Biker in zweiter Linie, kommt es hauptsächlich auf die Aussicht an. Die Fotos, die ich dabei machen kann, sind für mich mindestens genauso wichtig wie die pure Freude und das Zen-Feeling beim Motorradfahren. Mir gefällt das am besten, was optisch am meisten fesselt.

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

Das schönste Motorradeldorado weltweit? *Dolomiten*



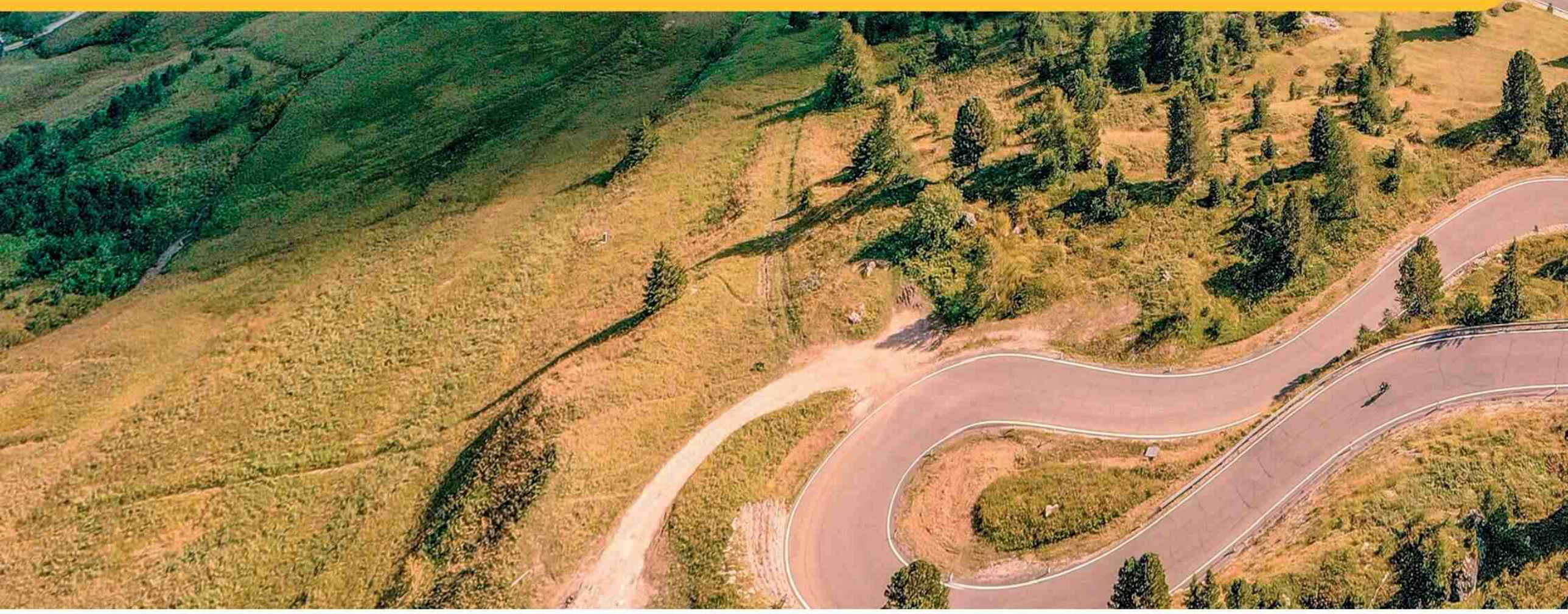
Wenn man auf der Suche nach engen, technisch anspruchsvollen Kurven an Bergpässen mit Panoramablick ist, dann kann meiner Meinung nach nichts mit den italienischen Dolomiten mithalten.

Die Dolomiten erwecken den Eindruck, als wäre ein riesiges Gebiet bergiges Land eingezäunt und von allen Seiten hochgedrückt worden und im Anschluss mit schlangenförmigem Asphalt überzogen worden, nur um ein Paradies für Motorradfahrer zu schaffen. Die Berge sind höher, zerklüfteter und näher am Fahrer als anderswo. Die Aussicht verwöhnt nicht nur auf einer Seite, sondern zumeist lassen sich fantastische Rundumblicke genießen. Dörfer, Städte, Architektur, Speisen und Getränke – einfach alles ist wunderbar.

Möchte man alle Facetten dieses Biker-Paradieses genießen, kann man dabei eigentlich nur einen entscheidenden Fehler machen. Fährt man zur falschen Zeit, sind die Straßen verstopft mit Autos, Radfahrern, Motorrädern, Wohnmobilen und Reisebussen. Mitunter Reisebusse, die viel zu groß sind für einige der Haarnadelkurven. Radfahrende Gruppen, die nebeneinander fahren, halten Autos auf und frustrieren Motorradfahrer. Die treffen dann mitunter schlechte Entscheidungen und versuchen, Autofahrer zu überholen, die ihrerseits überholen wollen. Es ist gefährlich und macht keinen Spaß. Das „Timing" eines Besuchs ist sehr wichtig, um das Beste aus dieser atemberaubenden Region herauszuholen. Ist man zur rechten Zeit vor Ort, sind die Dolomiten wirklich einer der besten Orte der Welt zum Motorradfahren. Wir wohnen sehr gerne in der kleinen Stadt Wolkenstein (Selva di Gardena) im M&R-Hotel Florian, da es ein toller Ausgangspunkt ist mit vielen Pässen rundherum und es eine Vielzahl an Restaurants gibt. Nur unweit von Wolkenstein in Richtung Süden stößt man auf die Abzweigung Richtung Sellajoch und Grödnerjoch.



Grödnerjoch



Grödnerjoch/Passo Gardena: 2.121 m

Ein sehr beliebter Pass, der sich von Wolkenstein etwa 15 Kilometer bis nach Corvara in Badia im Osten erstreckt. Seine 21 Kehren winden sich durch ein wunderschönes weites Tal mit der imposanten Wand der Sellagruppe im Süden, den Gipfeln der Puezgruppe im Norden, der Langkofelgruppe im Westen und im Osten dem Gipfel des Gadertals.

Wie bei vielen Pässen in dieser Region ist man von atemberaubenden Ausblicken in alle Richtungen umgeben. Es lohnt sich, diesen Pass morgens in die eine und abends in die andere Richtung zu fahren. Morgens führt eine lange gerade Strecke in östliche Richtung am Fuße der gewaltigen Felswände der Sellagruppe entlang. Um diese Zeit ist diese Strecke im Schatten und es kann kühl werden. Am Nachmittag erlebt man das komplette Gegenteil und es fühlt sich an wie eine komplett andere Strecke.

Die Straße wurde 1960 gebaut und ist heute einer der vier Pässe, die die Sellaronda ausmachen – eine Vier-Pässe-Radtour im Sommer sowie ein Massentourismus-Skigebiet im Winter. Alle vier Straßen der Sellaronda werden zu Veranstaltungen zeitweise gesperrt und sind zu Stoßzeiten oft überlastet. Als wir das letzte Mal dort waren, mussten wir rund 20 Minuten warten.

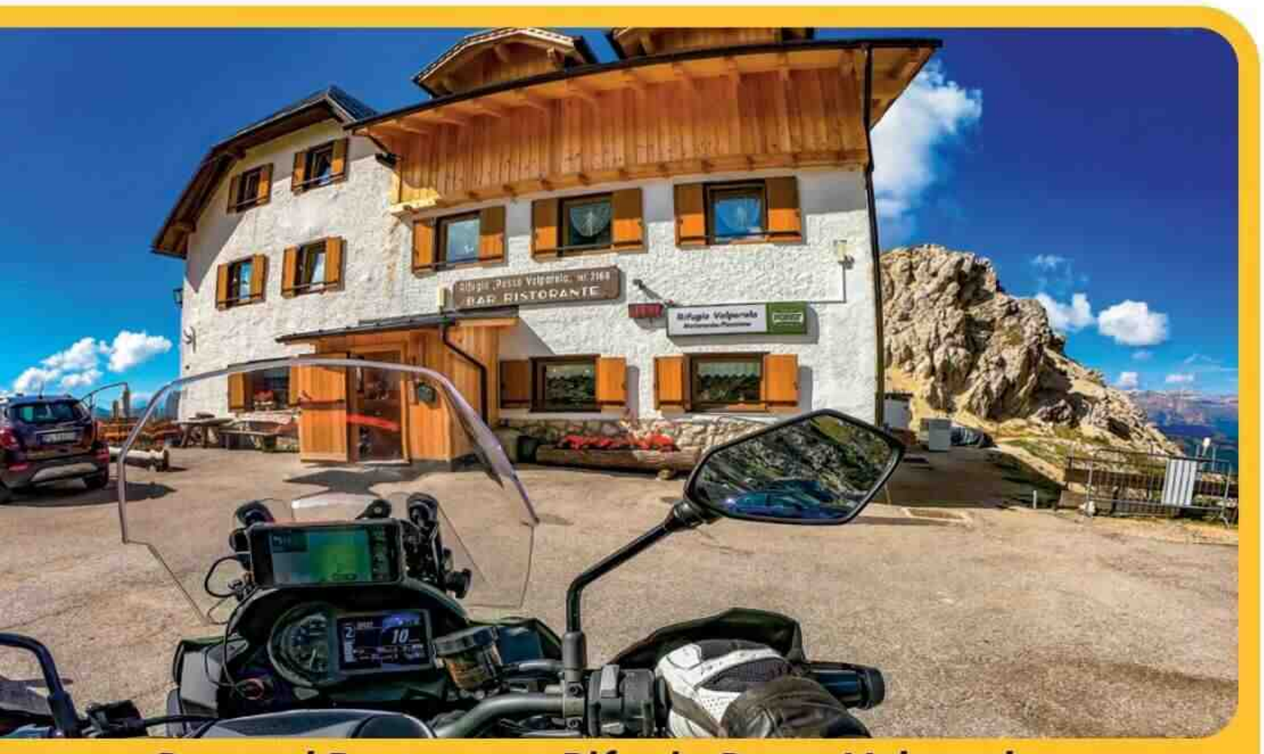
Corvara in Badia ist ein Knotenpunkt mit Pässen in alle Richtungen. Wir können den Kaffee und den Kuchen im Hotel Table direkt an der Kreuzung empfehlen. Dieses ist bei Motorradfahrern sehr beliebt und man kann normalerweise sehr einfach vor den Tischen am Straßenrand parken.

Biegt man links ab und fährt nach Norden in die Stadt Stern, kann man an dem Kreisverkehr rechts zum Valparola-Pass abbiegen.



Passo Valparola: 2.168 m

Dieser Pass erstreckt sich 16 km südöstlich von Stern bis zu seiner Kreuzung mit dem Passo Falzarego und unterscheidet sich stark vom Grödnerjoch. Hier schlängelt sich die Straße durch Wald, der auf beiden Seiten vordringt, nach oben, bis sie schließlich auf einem Höhenpunkt von 2.168 m in einer offeneren und kargeren Felslandschaft auftaucht. Das Rifugio Passo Valparola Restaurant und Bar befindet sich direkt auf der Passhöhe und weiter die Straße hinunter liegt auf der rechten Seite das Forte Tre Sassi. Diese Festung wurde vor dem Ersten Weltkrieg von der österreichisch-ungarischen Armee erbaut. Im Jahr 1915 wurde es von der italienischen Artillerie, die in der Region Cinque Torri stationiert war, schwer angegriffen. Bekanntlich wurde die Festung durch die Bombardierung praktisch unbrauchbar gemacht und die Österreicher zogen sich zurück, ließen die Festung aber beleuchtet, um den Eindruck zu erwecken, dass sie besetzt sei, und veranlassten die Italiener dadurch dazu viel Aufwand und Granaten an eine stillgelegte Ruine zu verschwenden. Die Ruine wurde mittlerweile in ein faszinierendes Museum über die Konflikte in der Gegend umgewandelt. Von hier aus fällt die Straße bis zur Kreuzung mit dem Passo Falzarego ab. Direkt von diesem Knotenpunkt aus kann man mit der Seilbahn zum Rifugio Lafazuoi fahren, das mit 2.752 m eine der höchsten und größten Berghütten der Dolomiten ist. Die Aussicht von der Terrasse ist spektakulär. Die ganze Region ist von Gräben und Tunneln durchzogen, die sowohl von den Italienern als auch von den Österreichern gebaut wurden. Dies war praktisch die Frontlinie während des Krieges von Ampezzo. Viele der Tunnel können besichtigt werden und man kann durch Löcher nach außen blicken, die als Öffnungen für Maschinengewehrfeuer gebaut wurden.



Bar und Restaurant Rifugio Passo Valparola



Weltkriegsmuseum Forte Tre Sassi



Passo Falzarego: 2.105 m

Dieser Pass erstreckt sich von dem kleinen Weiler Cernadoi nach Nordosten bis zu seinem Höhepunkt an der Kreuzung mit dem Passo Valparola (2.117 m) und führt dann Richtung Osten nach Pocol, südwestlich von Cortina d`Ampezzo. Er erstreckt sich über 16 km und 27 Kehren.

Die Straße von Cernadoi hinauf ist ein wunderschönes gewundenes Asphaltband, das durch abwechselnd bewaldete und offene Grasflächen klettert. Nach oben hin ragen die Berge immer mehr über die Bäume und die Haarnadelkurven werden enger und häufiger. Eine von ihnen befindet sich in einem schmalen Tunnel, der grob in den Felsen geschnitten ist. Busse und größere Fahrzeuge bleiben hier oft stecken. Die Baumgrenze erreichen wir, als wir den Gipfel der Kreuzung mit dem Valparola-Pass erklimmen. Hier kann man mit der Seilbahn hinauf zum Rifugio Lafazuoi fahren oder einfach ein paar Höhepunkte fotografieren und in einem der beiden Lokale einen Kaffee trinken oder zu Mittag essen.

Die Abfahrt nach Pocol ist noch schöner mit spektakulären Bergblicken auf allen Seiten und einigen großartigen Haarnadelkurven. Während wir weiter in den immer dichter werdenden Wald hinabfahren, verdunkelt sich allmählich die Aussicht auf die Berge. In einer der Haarnadelkurven biegt man nach rechts ab und kommt zu einem Sessellift, der hinauf zum Rifugio Scoiattoli und zu den Cinque Torri geht. Das ist ein wirklich empfehlenswerter Ausflug.

In dem Freilichtmuseum kann man einen atemberaubenden Blick auf die Cinque-Torri-Berge genießen und die Schützengräben erkunden, die von der italienischen Artilleriestellung des Ersten Weltkriegs übrig geblieben sind. Von hier aus wurde das österreichische Forte del Sassi am Valparola-Pass beschossen.

Tipp: Wem es auf der Passhöhe zu voll ist, der findet etwa einen Kilometer weiter auf der linken Seite ein weiteres Restaurant mit einem großen Parkplatz.







Freilichtmuseum Cinque Torri, Schützengräben

Passo Giau: 2.236 m



Passo Giau mit Blick auf Nuvolau und Averau

Wenn man von Pocol etwas südwestlich von Cortina d`Ampezzo auf der SP 638 weiter nach Südwesten fährt, gelangt man zu einem meiner Lieblingspässe – den Passo Giau. 25 km und 55! Haarnadelkurven entlang eines der sicherlich schönsten Pässe der Welt bringen uns hinunter nach Codalonga, nördlich von Selva di Cadore. Von diesem Ende aus führt die Straße durch weite Wiesen mit grasenden Kühen. Man erreicht aber bald einen dicht bewaldeten Forst. Gelegentliche Blicke auf majestätische Gipfel durch Risse in der Baumdecke vermitteln einen Eindruck von dem, was kommen wird. Nach einigen weiteren Kilometern wird die Straße ebener und gerader, da sie durch ein weniger dichtes Waldgebiet führt. Viele Parkplätze an der Seite der Straße bieten die Möglichkeit, auf Wanderwege zu gelangen. Von hier aus lässt sich ein wiederholendes Muster von Kurven durch Wald erkennen, der von offenen Wiesenabschnitten durchsetzt ist. Schließlich lichten sich die Bäume vollständig und die Straße überquert eine riesige Alm zwischen zerklüfteten Bergketten auf allen Seiten. Einer der beeindruckendsten Ausblicke, die man sich vorstellen kann.

Ein paar weitere Kurven bringen uns zum Höhepunkt Colle S. Lucia mit Parkplätzen links und rechts, die normalerweise voller Motorräder sind. Auf der rechten Seite befindet sich ein Restaurant. Die Abfahrt hinunter nach Selva di Cadore hat nicht weniger als 33 Kehren und ist noch spektakulärer als die Auffahrt. Es lohnt sich, den Pass Giau mehrfach zu unterschiedlichen Tageszeiten und in beide Richtungen zu fahren.

Passo Fedaia: 2.057 m

Wir fahren von Selva di Cadore nach Westen und nehmen die SP 641, die uns zum Passo Fedaia bringt. 25 Kilometer hinter Canazei erreichen wir den bemerkenswerten Höhepunkt am Lago di Fedaia mit der Kulisse der schneebedeckten Marmolada – den höchsten Gipfeln der Dolomiten (3.343 m). Dies ist auch die Heimat des einzigen großen Gletschers der Dolomiten. An klaren Tagen ist die Marmolada von Venedig aus zu sehen. Diese Straße zeichnet sich durch eine Reihe von Schnee- und Lawinenschutzüberhängen und Tunneln sowohl bei der Auffahrt und Abfahrt, als auch entlang des Sees selbst aus.



Brücke und Straßentunnel am Passo Fedaia, im Hintergrund Sottoguda-Palue

Sellajoch/Passo Sella: 2.240 m



Abendlicht am Sellajoch

Von Canazei aus geht es über das 15 km lange Sellajoch zurück nach Wolkenstein. Für mich ist dies eine der spektakulärsten Fahrten in den Bergen, die so hoch aufragen, dass man den Kopf nach hinten strecken muss, um den Himmel zu sehen. Steile Haarnadelkurven sind reichlich vorhanden (insgesamt 33). Das Navigieren durch diese engen Haarnadelkurven inmitten von Kolonnen von Autos, Lieferwagen, Reisebussen und Radfahrern ist kein großartiger Tagesausflug, weshalb das Timing bei der Planung einer Tour entlang dieser Route ein wichtiger Faktor ist. Ist man zur rechten Zeit vor Ort, lohnt der Besuch in beide Richtungen und zu verschiedenen Tageszeiten. Auf halbem Weg zum höchsten Punkt, um auf dem Passo Sella zu bleiben, muss man in einer Rechtskurve nach links abbiegen – es geht wirklich geradeaus – da die Straßenmarkierungen aus irgendeinem Grund um die Kurve herum auf den Passo Pordoi weitergehen.

Ganz oben umrundet man in einer Rechtskurve ein Hotel mit Restaurant und Bar direkt an der Straße auf der rechten Seite. Gegenüber befindet sich ein Souvenirladen. Dieser Bereich ist häufig mit parkenden Fahrzeugen und Fußgängern überfüllt. Bei der Abfahrt rollt man direkt auf die Langkofelgruppe zu und erreicht nach wenigen Kehren den Fuß der Gipfel mit großen Parkplätzen, Hotel, Restaurant und Bar. Hier sollte man unbedingt eine Pause für die verrückteste Kabinenseilbahn, die ich je erlebt habe, machen.

Jede Kabine ist lediglich ein vertikaler weißer Kasten, der gerade groß genug ist, dass zwei befreundete Personen aufrecht darin stehen können. Die Seilbahn läuft wie ein Paternoster – kein Anhalten oder Verlangsamen beim Ein- oder Aussteigen – man rennt und wird von den Angestellten in die fahrende Kabine geschoben. Es ist zum Schreien. Die Seilbahn ist spektakulär und verläuft sehr nahe an den Klippen, während sie fast senkrecht zu einem Sattel zwischen zwei Gipfeln der Langkofelscharte aufsteigt. Nichts für schwache Nerven! Die Geschichte, die sich mit dem Bau dieser Seilbahn und Hütte beschäftigt, würde eine ganz eigene Story füllen. Vom Parkplatz aus geht es in einer angenehmen Serpentinenfahrt zurück nach Wolkenstein.



Seilbahn auf die Langkofelscharte

Pordoijoch/Passo Pordoi: 2.239 m

Von Canazei führt der Passo Pordoi insgesamt 12 Kilometer bis nach Arabba. So kurz die Strecke ist, so viele Kurven hat sie zu bieten – insgesamt nicht weniger als 45 Haarnadelkurven. Es ist eine schöne Fahrt, vor allem, wenn man es schafft, sie an einem Tag mit wenig Verkehr zu erwischen. Die Straße windet sich und steigt durch Waldabschnitte mit Blicken auf die Sellagruppe im Norden und die Marmolada im Süden, befreit sich schließlich von den Bäumen und schlängelt sich mit spektakulären Bergblicken nach oben. An der Spitze befindet sich neben den üblichen Parkplätzen, Hotels und Restaurants die Sass-Pordoi-Seilbahn, die die Passagiere auf die Terrazza delle Dolomiti mit einem Restaurant und einer Panoramaterrasse mit Blick auf die Marmolada bringt.

Die Abfahrt ist ebenso kurvenreich, führt aber durch offeneres Gelände mit riesigen Weiden und verstreuten Hütten. Teilweise schlängelt sich die Straße unter der Seilbahn und unter der Skipiste hindurch. Die Straße erreicht schließlich die Stadt Arabba, wo ein Kreisverkehr zu zwei weiteren Pässen führt – Falzarego rechts und Campolongo links.

Da es eine Art Knotenpunkt im Zentrum all dieser großartigen Dolomitenpässe ist, wäre Arabba auch ein großartiger Ausgangspunkt für ein paar Tage, um diese Region zu befahren.



Passo Pordoi und die Sass Pordoi Berge

Campolongosattel/ Passo Campolongo: 1.875 m

Von Arabba nach Corvara in Badia ist der Campolongo-Pass der erste der sieben Bergpässe, den Fahrer beim jährlichen eintägigen Radrennen Maratona dles Dolomites überqueren, das normalerweise im Juli stattfindet. Zum größten Teil ist es ein sehr angenehmer Pass, aber nicht so spektakulär wie viele der anderen. Allerdings ist das letzte Stück der Abfahrt nach Corvara mit Blick auf die Stadt vor der Kulisse der Puez-Geisler-Berge wirklich schön.



Passo Campolongo mit Blick auf Corvara in Badia

Würzjoch/Passo delle Erbe: 2.003m

Dieser Pass unterscheidet sich von allen anderen, da es sich hier um eine sehr schmale Straße handelt, oft mit kaputtem Asphalt, die sich durch eine wunderschöne ländliche Landschaft schlängelt, mit Aussicht auf die weit entfernten Berge. Da es sehr eng ist, begegnet man auf dieser Straße nicht sehr vielen Autos. Sie hat nur wenige Spitzkehren – aber viele Kurven. Mit einer Länge von etwa 30 km ist das Würzjoch deutlich länger als die meisten anderen Pässe.

Von Westen über die SP 163 von St. Peter oder die SP 29 von Brixen angefahren, endet die Straße bei St. Martin in Thurn. Von dort biegt man rechts auf die SS 244 ab in Richtung Stern und dem Grödnerjoch sowie dem Valparola-Pass.

Obwohl diese lange und kurvenreiche Straße durch viele offene Wiesengebiete mit vereinzelten landwirtschaftlichen Hütten führt, gibt es nicht viele Einkehrmöglichkeiten. Etwa auf halber Strecke befinden sich die Edelweißhütte und kurz darauf die Halshütte. Normalerweise halten wir bei der Edelweißhütte für Kaffee und Snacks. Man kann die Motorräder auf einem Schotterabschnitt auf der gegenüberliegenden Straßenseite abstellen. Etwa drei Kilometer weiter lichtet sich der Wald und man wird mit tollen Ausblicken auf die Peitlerkofelberge belohnt. Eine scharfe Linkskurve über eine Flussbrücke, gefolgt von einer Weggabelung, an der man nach rechts abbiegt, bringt uns auf den Weg nach Antermoia. Wieder schlängelt sich das Asphaltband durch Wald und Wiesen nach oben und bietet spektakuläre Ausblicke auf die Peitlerkofelgruppe zur Rechten. Am höchsten Punkt gibt es einen riesigen Parkplatz und den Almgasthof Utia de Borz.

Von hier aus tauchen wir in tiefen Wald ein und finden die eine oder andere Spitzkehre. Kurz vor Antermoia lichtet sich der Wald und die Straße verläuft entlang des Tals. Der Rest der Abfahrt nach St. Martin ist eine typische Serpentinenstraße durch den Wald. Später verbreitert sich die Straße auf zwei Fahrspuren und wir passieren links ein Feld mit Lamas vor dem Ciastel de Tor und dem Museum der lokalen ladinischen Sprache, um das sich die Straße windet.







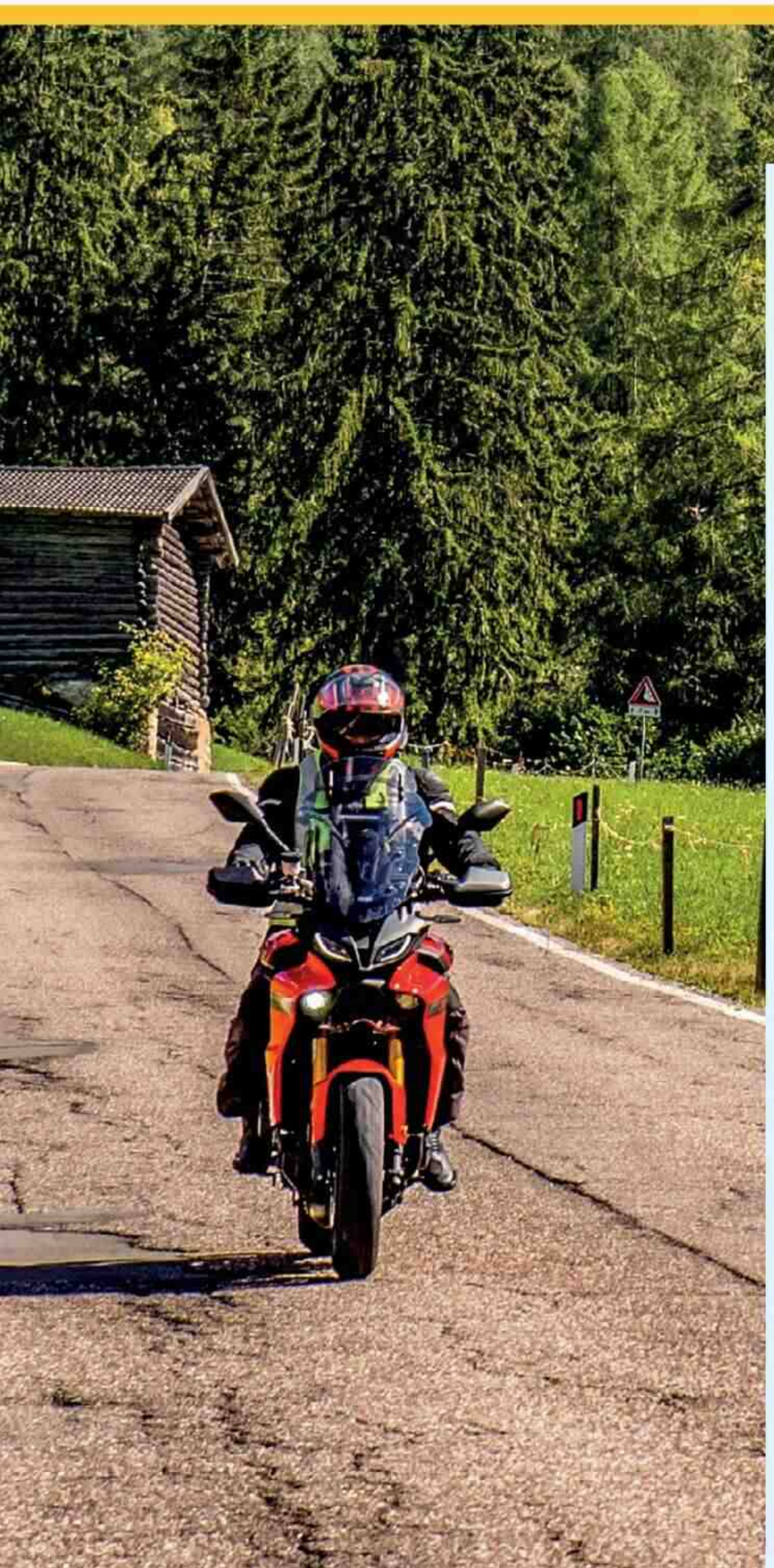
Würzjoch und ein „Einheimischer“

Nigerpass/Passo Nigra: 1.690 m

Wir fahren von Canazei auf der SS 48 nach Süden und biegen auf der SS 241 nach Westen ab bis zum Beginn der 10 Kilometer langen Nigerstraße auf der rechten Seite. Dieser schöne Pass verläuft an der Seite des Rosengartenmassivs mit oft spektakulären Ausblicken nach rechts. Es geht rasant bergauf zum höchsten Punkt auf 1.690 Meter über dem Meeresspiegel mit dem Berggasthof Niger-Joch-Haus direkt an einer Rechtskehre. Neben dem Parkplatz besteht die Möglichkeit, mit Motorrädern eine kurze Schotterstraße hinaufzufahren und direkt vor dem Restaurant zu parken. Von hier führt die Straße über zehn Serpentinen steil bergab und endet im kleinen Ort St. Zyprian.



Schloss Prösels/Castello Presule



Allgemeines

Die italienischen Dolomiten liegen in Südtirol (Italien) und bieten wunderschöne Bergstraßen und eine atemberaubende Landschaft. Aufgrund der Höhe auf einigen Straßen und Pässen (so um die 2000 m) liegen die besten Fahrmonate zwischen Juni und Oktober. Es ist immer ratsam, zu überprüfen, ob bestimmte Straßen offen sind oder nicht. Aufgrund von hohem Verkehrsaufkommen empfehlen wir Juni oder September (auf jeden Fall NICHT in den italienischen Schulferien). Geschwindigkeitsbegrenzungen in Italien: städtische Gebiete 50 km/h; kleinere Straßen außerhalb der Stadt 90 km/h; Hauptstraßen außerhalb der Stadt 110 km/h; Autobahnen 130 km/h. In Italien fährt man auf der rechten Straßenseite. In vielen Dörfern gibt es unzählige Radarkameras, wobei jedoch einige davon Plastikattrappen sind.

Tourentipp aus dem M&R-Archiv:	Länge:	Download-Code:
Herrliches Etschtal	**292 km**	**HERRETSCH**
21 Dolomitenpässe an einem Tag	**441 km**	**DOLOPASS21**
Grenzübertritte in den Dolomiten	**118 km**	**DOLO3**
Passkontrolle: Zeig deine Pässe, Südtirol!	**193 km**	**PASSKONTROLLE**
Im Schatten der Felsriesen - Ploserunde	**118 km**	**DOLO2**

Informationen zur Tour

Kulinarisches

Die südtiroler Küche ist eine Mischung aus österreichischem Alpenessen und italienischer Küche. Auf der einen Seite gibt es Speck (geräucherter Schinken), Kaminwurz (Wurst), Schüttelbrot, Almkäse, Knödel (die herzhaft oder süß sein können), Schlutzkrapfen (ähnlich wie ein Raviolo) und Strudel (insbesondere Apfelstrudel). Auf der anderen Seite gibt es typische italienische Gerichte wie Pasta, Pizza, Risotto und Polenta.

Beste Reisezeit

Von Ende Mai bis Anfang Oktober – aber auf keinen Fall in den italienischen Schulferien, da ansonsten zu viel Verkehr ist. Es ist auf jeden Fall ratsam, dass man die Straßenverhältnisse prüft, da viele Pässe über 2000 m hoch sind und es manches Mal oben schneien kann.

Sehens- und erlebenswert

- **Schloss Brösels** (Presules)
- **Cinque Torri** (Freilichtmuseum)
- **Forte Tre Sassi**, Museum über den Ersten Weltkrieg am Valparola-Pass
- Seilbahn auf die Langkofelscharte vom Sellajoch
- **Sellaronda** – Radfahrtag – für alle anderen Fahrzeuge sind diese 4 Pässe von 8:30 bis 15:00 Uhr gesperrt (Gardena, Sella, Pordoi und Campolongo)
- **Seiseralm** – weitläufiges Alm- und Wandergebiet
- Seilbahn zum Grödnerjoch von Colfosco aus – „Plans Frara“

Routenverlauf

Routenverlauf:
Route Dolomiten 1
Wolkenstein (Selva di Gardena) – Grödnerjoch (Passo Gardena) – Corvara in Badia – Passo Valparola – Passo Falzarego – Passo Giau – Selva di Cadore – Passo Fedaia – Canazai – Sellajoch (Passo Sella) – Wolkenstein (Selva di Gardena)
Gesamtkilometer: 128 km
Höchster Punkt: 2.236m über NN

Route Dolomiten 2
Wolkenstein (Selva di Gardena) – St. Ulrich (ortisei) – Kastelruth – Völs am Schlern – Schloss Prösels (Presules) – St. Zyprian (San Cipriano) – Nigerpass – Karerpass (Passo Carezza) – Pozza di Fassa – Canazei – Passo Pordoi – Passo Campolongo – Corvara in Badia – Grödnerjoch (Passo Gardena) – Wolkenstein (Selva di Gardena)
Gesamtkilometer: 137 km
Höchster Punkt: 2.239m über NN

Route Dolomiten 3
Wolkenstein (Selva di Gardena) – Klausen (Chiusa) – St. Peter (San Pietro) – Würzjoch (Passo Erbe) – Antermoia – St. Martin in Turn (San Martino in Badia) – Corvara in Badia – Grödnerjoch (Passo Gardena) – Wolkenstein (Selva di Gardena)
Gesamtkilometer: 110 km
Höchster Punkt: 2.121m über NN

Anreise

Selva di Garden (Wolkenstein) ist ca 224 km von Rosenheim via E 45, A 22 und SS 12. Die nächsten Flughäfen sind Treviso oder Innsbruck.

Unterkunft



Hotel Florian
Strada Ruacia nr. 2
39048 Selva Val Gardena (BZ)
Telefon: (+39) 0471 79 20 40
E-Mail: info@florian.bz.it



Gasthof Kircher Sepp
Rosengartenstraße 27
39040 Barbian
Telefon: (+39) 0471 65 00 74
E-Mail: info@kirchersepp.com

Weisses Rössl*S**
Fraktion St. Peter 16
39040 Lajen, Gröden - Südtirol
Telefon: (+39) 0471 79 62 44
E-Mail: info@weissesroessl.bz

Wellnesshotel Almhof Call
Plazores Straße 8
39030 St. Vigil in Enneberg
Telefon: (+39) 0474 50 10 43
E-Mail: info@almhof-call.com

Anfrage & Buchung unter:
www.mrhotels.de

Karten & Bücher

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

Bezug: shop.motorradundreisen.de



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

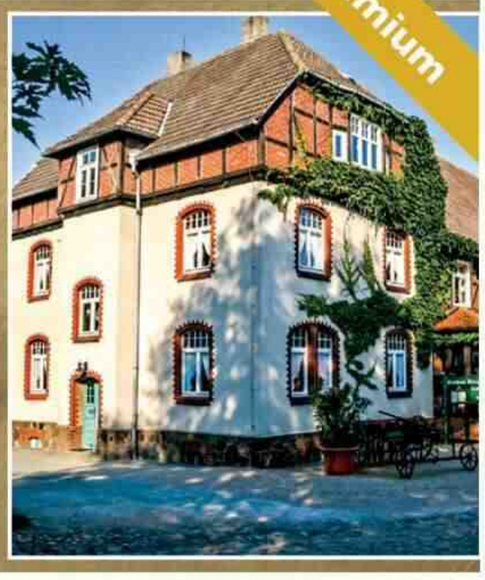
Altmark

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

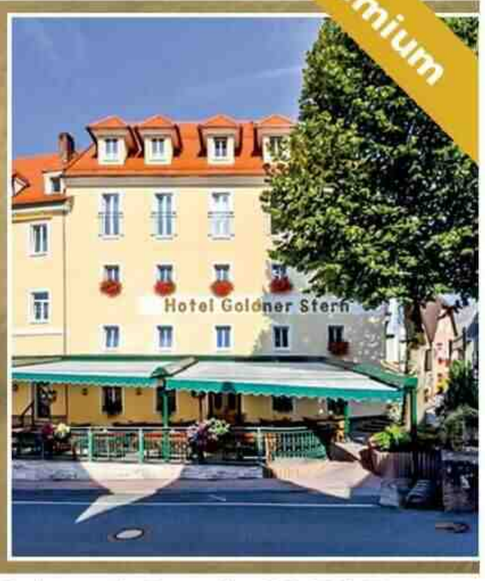
Fränkische Schweiz

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

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

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



Smart Motel
Edisonstraße 4
87437 Kempten
+49 831 200600
www.smartmotel.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



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



Hotel Hochwald-Café
Unterer Markt 2 - 4
54497 Morbach
+49 6533 9553552
www.hochwald-cafe.de



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.



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



Rhein Region

Ferienwohnung Meffert
Hauptstraße 60
56379 Laurenburg
+49 6439 900104
www.haus-meffert.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



Landhotel Cramer
Prinzenstraße 2
59581 Warstein
+49 2902 9880
www.landhotel-cramer.de



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



Hotel-Restaurant SchöpPerle
Klemme 3
79837 Häusern
+49 7672 2161
www.hotel-schoepperle.de



Pension Haas - Hotel am Turm
Balinger Straße 133
78628 Rottweil
+49 741 48001834
www.hotelamturm.com



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



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

Anfrage & Buchung unter:
www.mrhotels.de

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



Wellnesshotel Almhof Call
Plazores Straße 8
I-39030 St. Vigil in Enneberg
+39 0474 501043
www.almhof-call.com



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



Salzburger Land

Goldstück
Obertaxingweg 534
A-5753 Saalbach
+43 6541 20488
www.goldstueck-saalbach.at



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



Text: Jochen Vorfelder; Fotos: Ducati

DUCATI DESERT X

Bella Figura auch im Dreck

Nach der Multistrada, dem edlen SUV, hat Bologna jetzt einen Premium-Pick-up fürs Grobe geliefert. Die DesertX meistert jede Strecke, jedes Terrain.



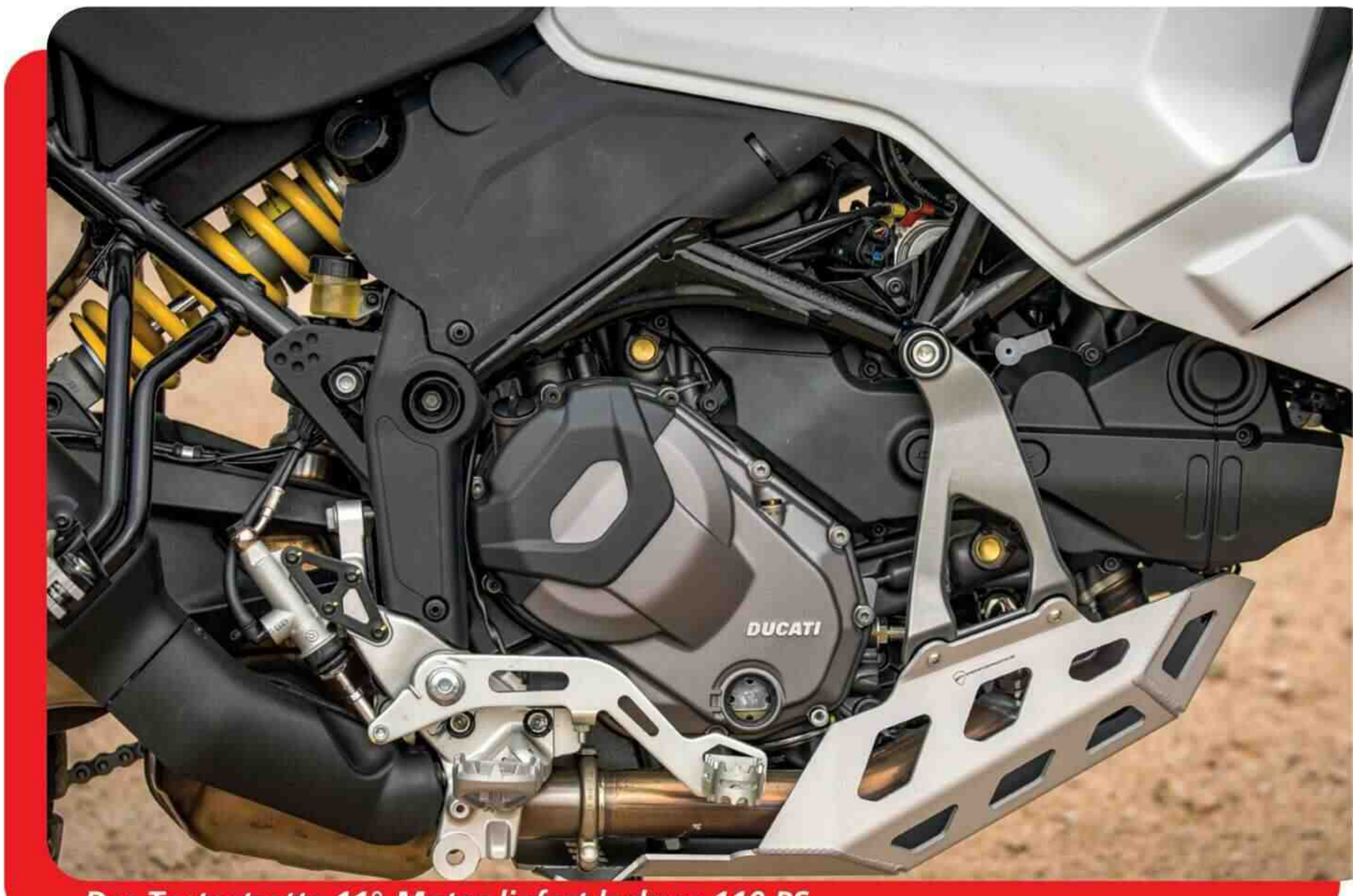
Der Blick von oben auf Sardinien, aus dem Fenster von Lufthansa-Flug LH320, ist spektakulär. Entlang der Küste bei Olbia schlängeln sich kurvenreiche, griffige Landstraßen von einem mondänen Badeort zum andern. Dort tobt das Dolce Vita; hier fährt man nicht zu Lidl, sondern zu Gucci. Gleichzeitig lässt es sich hier gediegen Motorrad fahren. Die Asphaltstrecke, die sich vom Norden fast 300 Kilometer runter nach Cagliari zieht, ist legendär.
In den Hügeln und Tälern im sardischen Hinterland geht es dagegen rauer und rustikaler zu. In entlegenen Dörfern sitzen vor dem Café alte, knorrige Männer mit selbst geschnitzten Gehstöcken. Genauso knorrig und unverwüstlich sind die Korkeichen, die unsere staubigen Schotterpisten und Knüppelpfade säumen. Die Insel ist von einem Spinnennetz oft einspuriger Verbindungssträßlein überzogen. Außer unserem Ducati-Rudel scheint hier niemand unterwegs zu sein. Hier kann man noch ungestört und herrlich am Kabel ziehen.
Ducati hat für die ersten Fahrkilometer mit der neuen DesertX also nach Sardinien geladen. Das passt. Beide Facetten der Insel, sowohl das Edle als auch das Rustikale, passen perfekt, um das Wesen der neuen DesertX zu beschreiben. Mit der DesertX hat Ducati ein Werkzeug für knallhartes Gelände aufgelegt, mit dem man auch vor dem 3-Sterne-Fischrestaurant Eindruck schinden kann.
Doch Stopp, keine voreiligen Schlüsse hier: „Nein, das ist keine bessere Multistrada Enduro. Die haben wir nach fünf Jahren aus dem Programm genommen. Die DesertX ist von Grund auf eigenständig und als Geländemotorrad konzipiert. Wir haben uns am Anfang nur auf den Motor, den Testastretta 11° mit 937 Kubik, festgelegt. Aber alles, wirklich alles drumherum wurde neu entwickelt“, sagt Filippo Marri, der zuständige Projektingenieur.
Beschlossen wurde das Projekt, der Multistrada nach mehreren Anläufen endlich eine richtige Offroad-Enduro zur Seite zu stellen, Ende 2019 nach der Mailänder EICMA. Dort hatte Ducati einen Designprototypen vorgestellt, der die Besucher begeisterte. Das Feedback auf den Luftballon war Emotion pur. Manche entzückten Ducati-Fans sollen die Entwickler unter Tränen angefleht haben, die Maschine bitte zu bauen, so schnell wie möglich und genauso wie gezeigt.



Die beiden Zusatztanks fassen 8 Liter


Im Zubehör: Aluminiumshandprotektoren

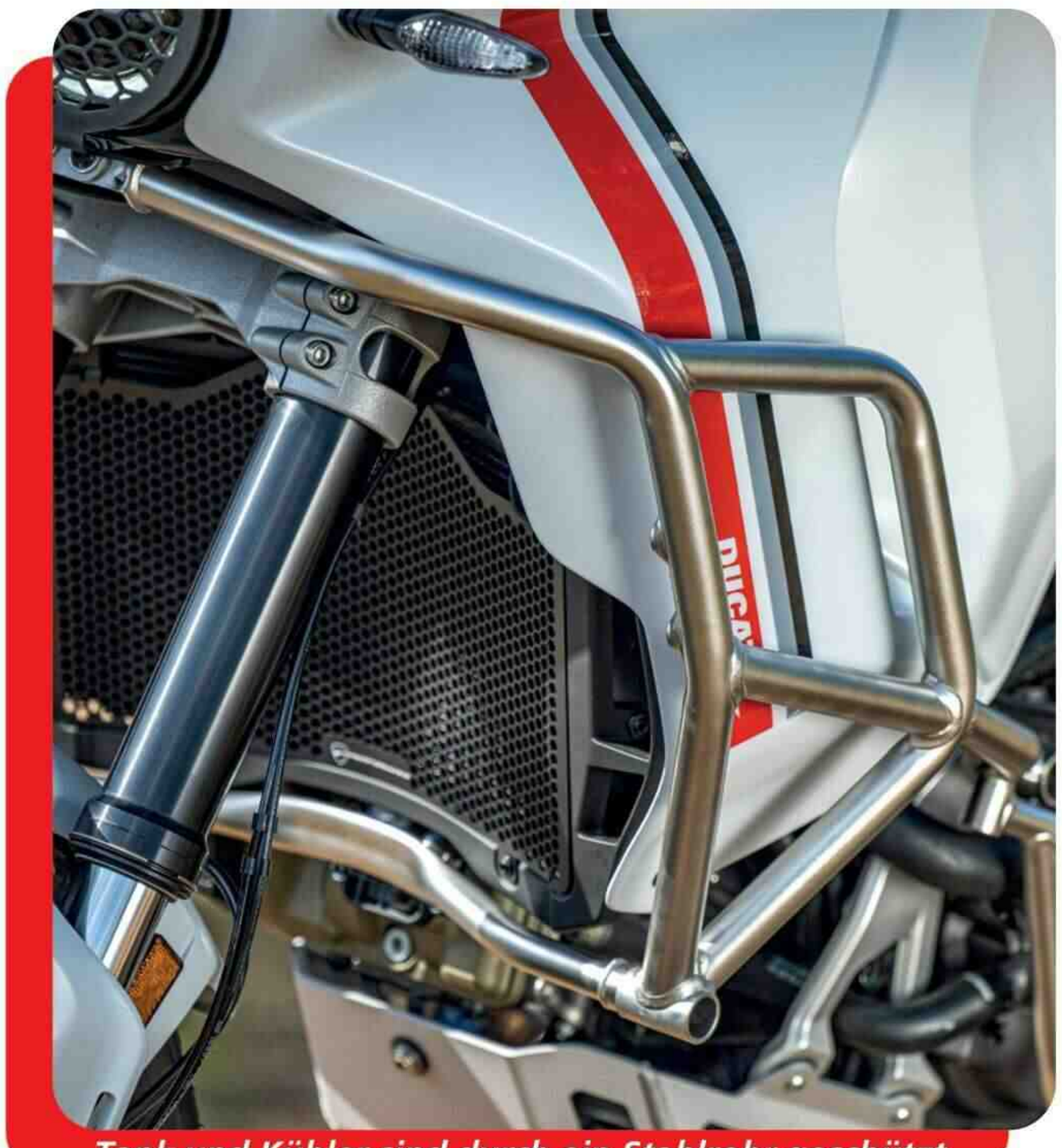
Doch das war nicht so einfach wie gedacht: Unter dem weißen Kleid mit der aufregenden Taille, das jedem italienischen Laufsteg Ehre gemacht hätte, verbarg sich die Technik der damaligen Scrambler 1100 – also ein vergleichsweise limitiertes Fahrwerk und der an seine Grenzen gekommene luftgekühlte Zweizylinder.
Die Ansprüche an Projektentwickler Marri und sein Team – und vor allem an die DesertX selbst – waren also extrem hoch: Ducati-Performance und brillante Fahreigenschaften auf der Straße sollten es natürlich werden, aber auch überragende Leistungen im noch so schweren Gelände. Das Ganze verpackt möglichst nah an der EICMA-Studie und nicht zuletzt in zwei schwierigen Coronajahren. In kurzen Worte: Der 30-jährige Filippo Marri und seine Entwickler:innen sollten per Zoom, CAD-Design und begrenzten Testmöglichkeiten die eierlegende Wollmilchsau für ein komplett neues Segment im Ducati-Portfolio liefern. Und zwar pronto.



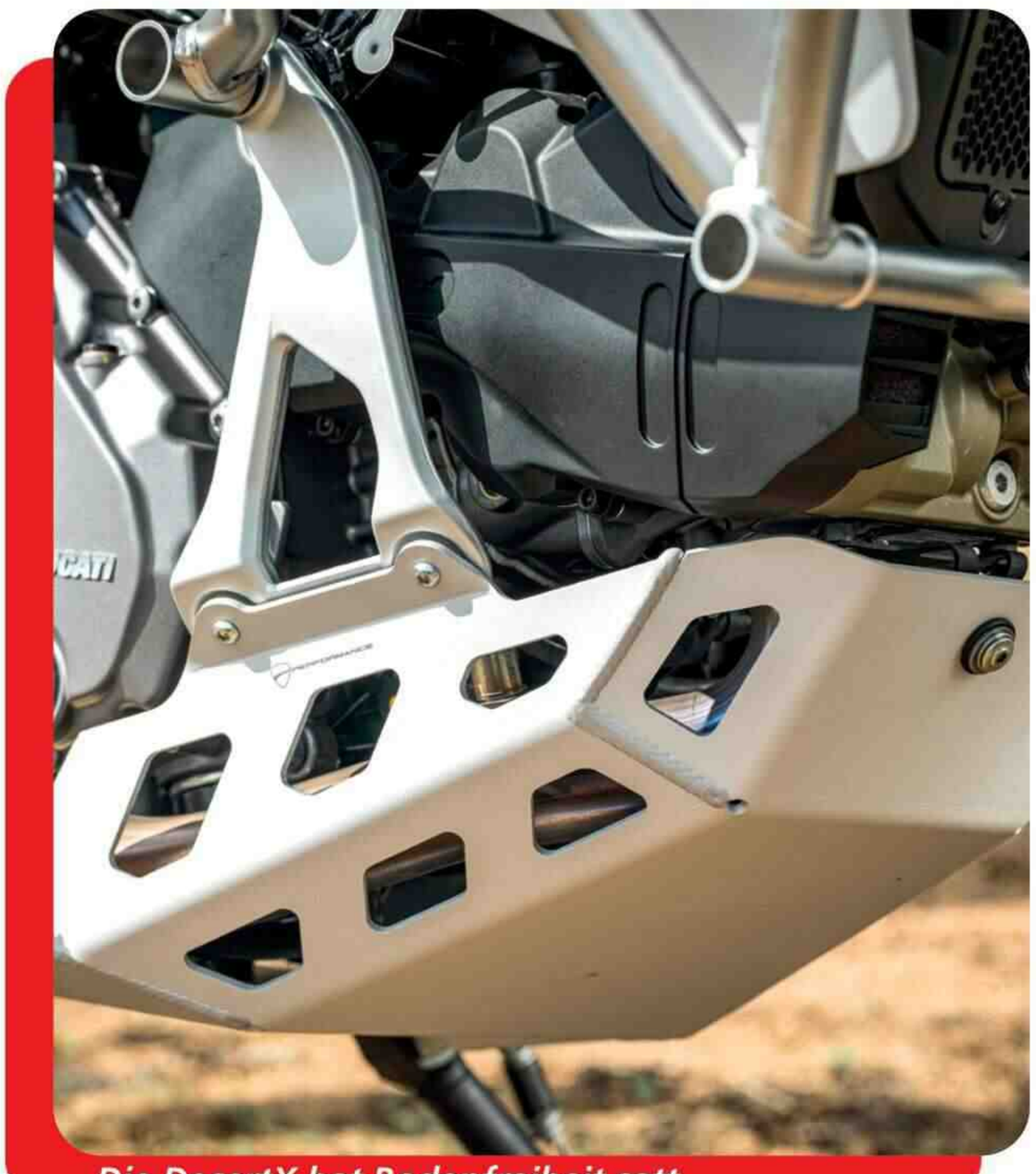
Der Testastretta 11°-Motor liefert leckere 110 PS

Die Ducati mit 21/18 Zoll

Also raus zum Fahrtag unter strahlend blauem sardischen Himmel; im Offroad-Outfit ran an das Bike. Doch die flüssige Annäherung stockt, nicht nur wegen der fetten und knarrenden Stiefel. Wenige Meter entfernt hält man intuitiv inne, glotzt, schaut, glotzt wieder und denkt: Mein Gott, die DesertX ist gar nicht rot und trotzdem so eine Schönheit!
Es gibt die DesertX nur in einer Farbe, in Star White Silk. Das war eine kluge Entscheidung. Das Weiß betont die zentralen Designelemente. Der tief nach unten gezogenen 21-Liter-Tank zieht deinen Blick magnetisch an. In den Windschutz mit dem schwarzen Sprenkel-Design haben sie in Bologna einen ikonischen LED-Doppelscheinwerfer gepflanzt. Beides nimmt offensichtliche Anleihen bei den klassischen Enduros der 90er-Jahre, man wähnt sich in Blickkontakt mit den Dakar-Cagivas, damals mit einem 900er-Ducati-V2-Motor. Die optische Nähe zu den damaligen „Elefanten“, die Balance zwischen historischer Reminiszenz und technischer Zukunft, ist hervorragend gelungen. Die Maschine mit der richtigen Prise Retroschmalz wirkt gleichzeitig brandaktuell und modern. Ich muss konstatieren: Ein stimmigeres Motorrad habe ich dieses Jahr noch nicht gesehen. Grandios.



Tank und Kühler sind durch ein Stahlrohr geschützt



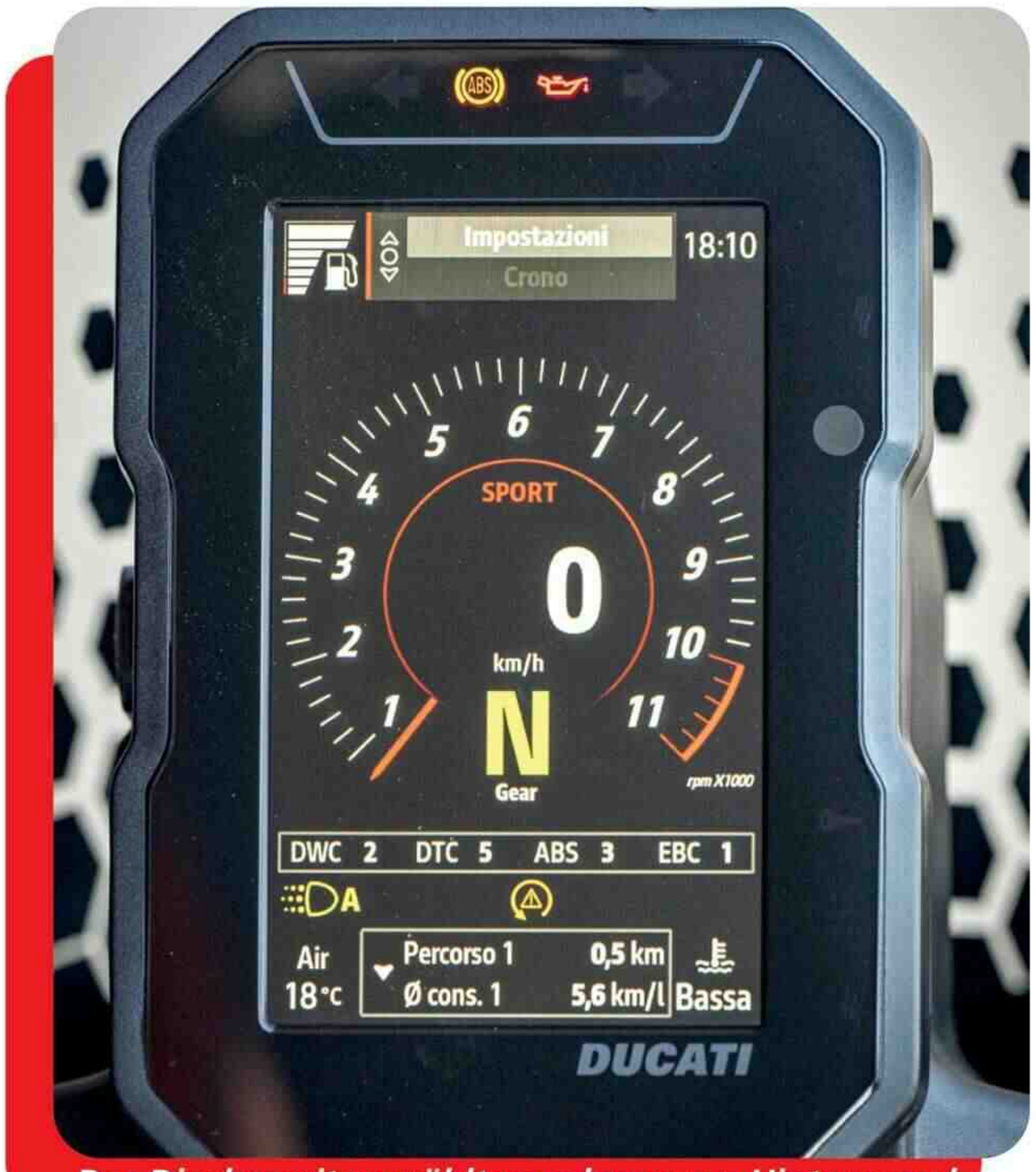
Die DesertX hat Bodenfreiheit satt



Die Armaturen sind angenehm übersichtlich



Für die Menüsteuerung reicht ein 3-Weg-Wippschalter



Das Display mit gewähltem schwarzem Hintergrund



Es geht los; unter strahlend blauem Himmel. Kein Keyless Ride. Noch ein echter Schlüssel, ich mag das. Nach ein paar Kilometern auf der Schnellstraße fahren wir von der Küste Richtung Inland. Schon die ersten Kilometer geben positive Rückmeldung; die Ergonomie stimmt. Schmales Tankende, schmale zweigeteilte Sitzbank mit luftigen 875 Millimetern Höhe, guter Knieschluss. Wenn es meine Eigene wäre, würde ich mich auf die Suche nach weißen Gummi-Pads für den Tank machen. Fahrposition, Lenkerhöhe ok. Einzig der Windschutz, der fest montiert und nicht verstellbar ist, könnte für große Fahrer über 1,85 m besser sein.

Dafür entschädigt der Arbeitsplatz. Die Kabel super aufgeräumt, sauber verarbeitet wie der Rest des Fahrzeugs und ein hübsches 5-Zoll-Farb-TFT-Display. Im Zusammenspiel mit einem 3-Weg-Kippschalter an der linken Griffarmatur gibt der Bildschirm Überblick über das ausufernde, aber in sich logische Einstellungsmenü. Zusammen mit der Ducati-Smartphone-App kann das Display auch Pfeil-Navigation; im Zubehör kann man eine zusätzliche Halterung für ein eigenes Offroad-Navi oberhalb des Ducati-Instruments kaufen. Wie gesagt: Im Hinterland dünnt der Verkehr aus, tendiert gegen Null. Zeit also, den DesertX-Motor aus dem Werk in Borgo Panigale zu fordern und zu prüfen. Ducati-Fans kennen das Aggregat aus der aktuellen Monster, der Hypermotard, der SuperSport 950 und auch der Multistrada V2. Er bringt in der DesertX-Abstimmung satte 110 PS bei 9.250 und 92 Nm Drehmoment bei 6.500 U/min mit; er hängt in einem eigenen DesertX-Gitterrohrrahmen mit einer Aluminiumguss-Schwinge. Der Antrieb verschafft sich formal ordentlich Gehör: 94 db(A) werden gemessen, man ist also gerade noch tiroltauglich.

In Fahrt schnattert der Motor im Schongang wie alle Testastrettas lustig mit den Ventilen; er läuft dabei schön linear und ohne Löcher hochkultiviert durchs Drehzahlband. Auch tieftouriges Bummeln ist ohne Verschlucken möglich. Ernst wird es erst, wenn man die vorhandene unbändige Leistung des Aggregats abruft. Mit offener Ansaugung und im Quickshifter-Powersprint schluckt der Achtventiler die Luft so lautstark wie ein brunftiger Elch. Eine herzerwärmende Freude also, so die Landstraßen längst zu bolzen und sich dabei komplett zu entspannen. Klar ist: Dieses Borgo-Panigale-Eisen hat alles, was sportliche Tourenfahrer brauchen.

Die DesertX rollt auf Speichenfelgen und dem besten verfügbaren Kom-

promiss zwischen Straßenpneus und Geländegängigkeit: den schlauchlosen Pirelli Scorpion Rally STR in den Größen 21 vorne und 18 hinten, dem gleichen Reifen, mit dem auch die Ténéré 700 und die Touareg bestückt sind. Wir sind also mit der ersten modernen Ducati unterwegs, die sich in das 21-Zoll-Segment traut. Und dabei eine überaus glänzende Figur abgibt: Die DesertX, gewehrt mit voll einstellbaren Gabel- und Federelementen von Kayaba und immerhin 230 mm Federweg vorne und 220 mm hinten, haut sich wie an der Schnur gezogen in die sardischen Kurven und Serpentinen.

Schräglage, Bremslimits? Ach was, die Offroad-Fußrasten sitzen ziemlich hoch und es beschleicht mich der Verdacht, dass die DesertX mit noch klebrigeren Straßenreifen eine ernst zu nehmende Konkurrentin für die hauseigene Hypermotard wäre. Da geht richtig was und die DesertX ist pfeilschnell; auf den ersten Metern sowieso und auf dem Papier hoch bis auf 240 km/h. Und wenn es dann doch mal eng wird vor der Kurve, kommt die Brembo-Anlage mit zweimal 320 mm Scheibendurchmesser vorne sowie 265 mm hinten zum Einsatz. Die beisst alles weg. Die enormen analogen Fähigkeiten werden unterstützt von elektronischen Systemen, die, wie von Ducati nicht anders zu erwarten, auch bei der DesertX vom Feinsten, aber auch hochkomplex sind. Gesteuert wird die Fahrunterstützung von der zentralen Steuereinheit IMU, geliefert von Bosch. Die Traktionskontrolle ist in acht Stufen einstellbar; die Wheelie Control hat vier Levels, die Motorbremse EBC drei. Auch das Kurven-ABS kann je nach Einsatz in drei Stufen nivelliert werden. Überhaupt kann man sich bei Lust und Bedarf einen Wolf konfigurieren. Es werden sechs Riding Modes (Sport, Touring, Urban, Wet, Enduro, Rally) angeboten, die sich frei mit vier Power-Mappings Full, High, Medium und Low mit jeweils 3 Leistungsstufen kombinieren lassen. Im Enduro- und im Rally-Modus kann das ABS komplett ausgeschaltet werden. Dabei ist das Regelungswerk nicht starr: Zum Beispiel hat Stufe zwei der Traktionskontrolle in einem Riding Mode nicht die gleichen Parameter und Wirkung wie Stufe zwei in einem anderen Setting.

Mit anderen Worten: Die Einstellung und Feinjustierung von Serienfahrzeugen werden inzwischen zu einer neuen Wissenschaft oder Kunstform; aber gut zu wissen, dass die DesertX sich auch brillant schlägt, wenn man einfach aufsteigt und losfährt.



Die massive Fußrastenanlage kann offroad

Ducati DesertX

Pro
+ eigenständiges Design
+ kann Straße und Gelände
+ Ventilkontrolle alle 30.000 km

Contra
– fester Windschutz
– hoher Endpreis
– Bremsen mit Beißreflex



Das Zentralfederbein ist voll einstellbar

Ducati	DesertX
Motor	Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	94 x 67,5 mm
Hubraum	937 ccm
Nennleistung	110 PS (81 kW) bei 9.250 U/min
max. Drehmoment	92 Nm bei 6.500 U/min
Verdichtung	13,3:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h
Wartungsintervalle	alle 15.000 km oder alle 24 Monate
Kraftübertragung	
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung mit Anti-Hopping-Funktion
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahlgitterrohrrahmen
Federelemente vorn	46-mm-Upside-down-Gabel, Druck- und Zugstufendämpfung einstellbar, Federvorspannung einstellbar
Federelemente hinten	Zentralfederbein, Zug- und Druckstufe einstellbar, Federvorspannung einstellbar
Federweg v/h	230 mm/220 mm
Radstand	1.608 mm
Nachlauf	122 mm
Lenkkopfwinkel	27,6°
Räder	Drahtspeichenräder
Reifen vorn	90/90 - 21
Reifen hinten	150/70 R 18
Bremse vorn	halbschwimmend gelagerte 320-mm-Doppelscheibenbremse
Bremse hinten	265-mm-Scheibenbremse
Assistenzsysteme	Kurven-ABS, Traktionskontrolle, Tempomat, Wheelie-Kontrolle, Fahrmodi
Maße/Gewichte	
Länge	2.390 mm
Breite (über Spiegel)	960 mm
Höhe (über Spiegel)	1.425 mm
Sitzhöhe	875 mm
Gewicht fahrfertig	223 kg
zul. Gesamtgewicht	463 kg
Zuladung	240 kg
Tankinhalt	21 Liter
Standgeräusch	94 dB(A)
Fahrgeräusch	77 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 15.990,-- Euro (ab Werk)**

Mit einer Tankfüllung kommt man realistisch bis zu 380 km weit; weil man gut sitzt, ist die DesertX ein weitere Kandidatin für Kilometer fressende Enduristen. In dieser kritischen Zielgruppe bekommt Ducati sicher Zuspruch für 48 Monate Garantie ohne Kilometerbegrenzung, Service-Intervalle von 15.000 km/24 Monaten und 30.000 km für einen Ventilcheck.

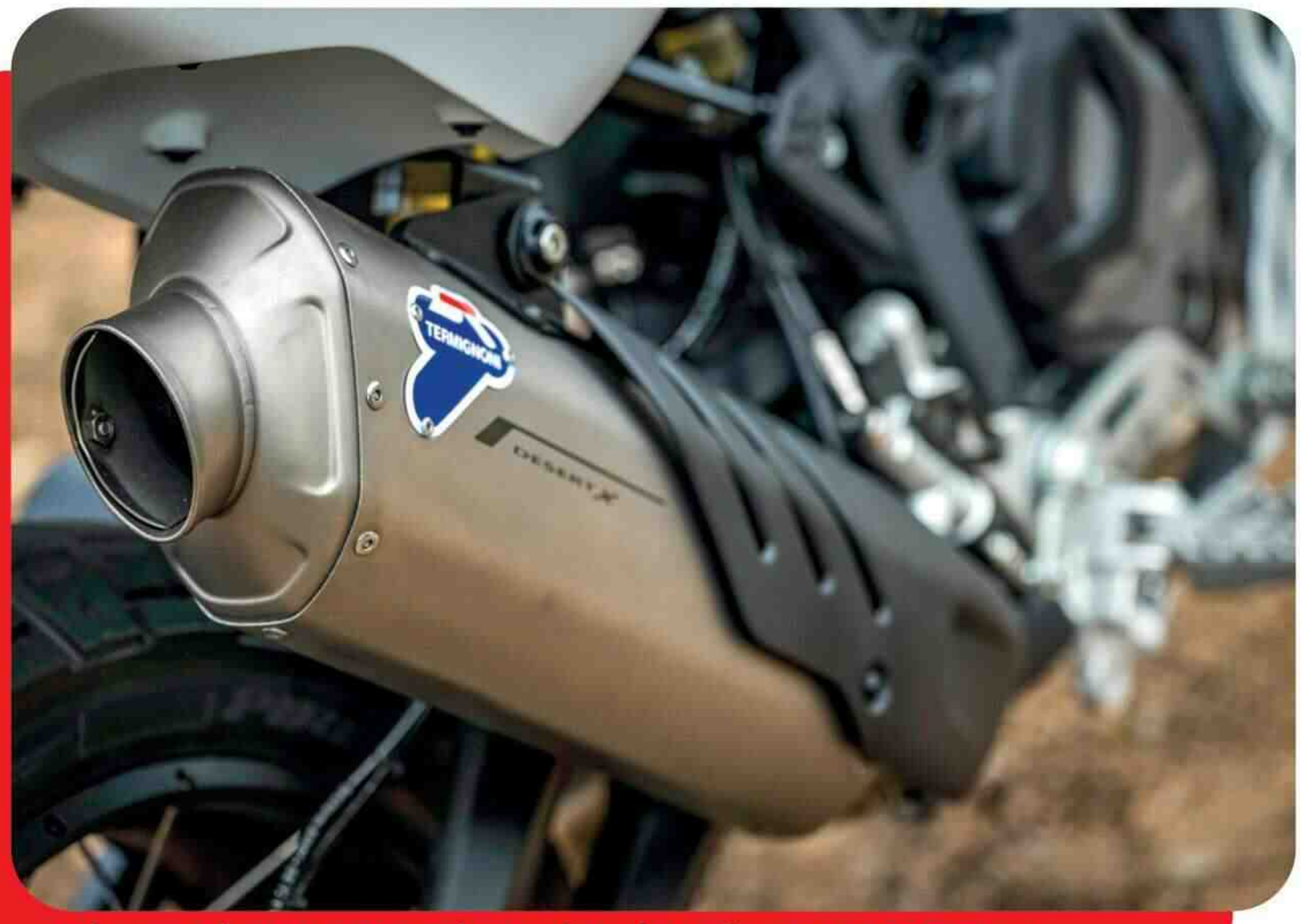
Rock and Roll im Staub

Kommen wir noch einmal zurück zum blauen sardischen Himmel. Der hat nicht nur Vorteile, wenn es im Frühjahr und Sommer oft wochenlang nicht regnet. Dann sind die Pisten im Inneren der Insel und speziell die Strecken um den Weiler Loell, wo regelmäßig eine Special Stage der World Rally Championship WRC ausgefahren wird, extrem heiß, hart und vor allem staubig. Das schlaucht den Piloten, aber ist genau das richtige Geläuf, um die Geländegängigkeit der DesertX zu erkunden.

Die beiden Gelände-Modi Enduro und Rally, die Ducati serienmäßig ins Paket packt, unterscheiden sich vor allem in der ABS-Einstellung und der Motorleistung. In Enduro bringt der Twin nur 75 PS ans Hinterrad, reagiert softer, ist quasi die Wahl für technische Etappen und trialartige Passagen. Das ABS ist in diesem vorkonfigurierten Zustand ebenfalls speziell abgestimmt. Die Traktionskontrolle lässt ein leicht wanderndes Hinterrad zu, aber verhindert den vollen Ausbruch.

Der Rally-Modus dagegen liefert vollen Stoff und 110 PS: Hier ist die Gasannahme aggressiver und direkt. Ein entschlossener Gasstoß genügt und die 203 kg leichte Fuhre (223 kg vollgetankt) geht sofort steil und tänzelt auf dem Hinterrad. Richtig Laune macht es dann, wenn man das ABS vollständig abschaltet. Gleichwohl kann der erste echte Ducati-Offroader auch diffizile Passagen; technische Tracks werden durch die

fein dosierbare Acht-Scheiben-Kupplung, den niedrigen Schwerpunkt und die exzellente Stehposition erleichtert.
Im Sand und Staub bei Loell hat sich die DesertX jedenfalls von ihrer besten Seite gezeigt. Man merkt sofort, wo die Entwickler hin wollten und dass die Testastretta 11°-Version im Fahrzeug auf den Dual-Use-Einsatz Straße und Schotter zugeschnitten ist. Auch das Getriebe spielt mit: Für die DesertX wurde es mit einem kurzen ersten und zweiten Gang bestückt. Im Vergleich zur Multistrada V2 etwa ist der erste Gang 14,3 Prozent kürzer. Hier haben die Italiener die Balance optimal getroffen.
Der einzige (subjektive) Kritikpunkt sind die Bremsen. Hier muss man Kompromisse eingehen. Weil die sportlichen Brembo-Stylema-Bremszangen auf Asphalt scharf und knackig greifen, sind sie für Staub und Schmodder nicht unbedingt die optimale Wahl. Abseits der Straße sind sie vor allem hinten schwer dosierbar; für mein Empfinden stottern sie mit ABS zu unvermittelt und blockieren im Rally-Modus zu ruckartig.
Ich bin gespannt auf die ersten Vergleichstests mit den Platzhirschen in dieser speziellen 21-Zoll- und Kubik-Klasse.



Die zugelassene Termignoni-Anlage kostet 1.666 Euro

Meine Prognose: Es ist Zeit für eine Ablösung auf dem Thron am oberen Rand der Enduro-Mittelklasse, denn so viel gefühlte Power und betörenden Charme hat keine Konkurrentin. Mit der DesertX hat Ducati auf Anhieb die Nase vorne – mit einem sehr reisetauglichen Geländeeisen ganz ohne Bling-Bling, aber jeder Menge Charakterstärke. Möglicherweise liegt darin auch ihr Nachteil: Manch ein Multistrada V2-Interessent mit gelegentlichen Geländeambitionen könnte sich für das Original entscheiden.



Am Ende gehts ins Geld

Die Auswahl an DesertX ist wie bereits erwähnt extrem überschaubar: Es gibt sie nur in Weiß und sie kostet in der Grundausführung 15.990,-- Euro. Lieferbar ist sie seit Juni, auch als auf 48 PS gedrosselte Version für den Führerschein A2.
Etwas unübersichtlich ist dagegen das Zubehör: Ducati bietet mehrere Performance-, Sport-, Enduro- und Rally-Pakete an, ebenso die obligatorischen Sport-Auspuffanlagen und Touring-Ausstattung wie Sturzbügel, verstärkter Unterfahrschutz sowie Koffer und Topcase. Auch eine DesertX-Bekleidungskollektion ist im Angebot.
Interessant ist vor allem der zweigeteilte 8-Liter-Zusatztank, der am Heck angebracht wird, und dem Motorrad noch eine weitere, sehr eigene Dakar-Designnote gibt. Er füllt mit einer eigenen kleinen Benzinpumpe den vorderen Tank per Menübefehl nach und schraubt die Non-Stop-Reichweite auf über 500 km. Jede Menge Upgrades sind also möglich, ich habe online am Ducati-Konfigurator den Preis für meine Wunsch-DesertX auf finale 23.000,-- Euro hochgeschraubt.
Aber so ist es halt mit den guten Dingen: Sie kosten, sind es aber auch wert.

KAWASAKI Z650RS

Die Kawasaki Z650RS ergänzt als junger, schlanker Hüpfer das Retromodell-Angebot der „Grünen“

Text: Ulf Böhringer, Fotos: Kawasaki


Kawasaki



Nach dem Muster der nun schon im fünften Jahr erfolgreichen Kawasaki Z900RS haben die Japaner für 2022 ff. ein zweites Retromodell komponiert: Die Z650RS soll jene Kunden umgarnen und einfangen, denen die vierzylindrige Z900RS zu groß, zu schwer und auch zu teuer ist. Dass diese eine Überarbeitung gut brauchen konnte, zeigen die im Jahr 2021 rückläufigen und mit Erscheinen der optimierten Z900RS SE im Frühjahr 2022 deutlich angestiegenen Zulassungszahlen. Allerdings hat diese auf dem Fahrwerks- und Bremsensektor verbesserte „Special Edition" mit nunmehr 14.195,-- Euro auch einen Preis erreicht, der unterhalb davon genügend Freiraum für eine einfachere, leichtere RS lässt. Angesichts des Preisunterschieds von 5.700,-- Euro zur edlen großen Schwester könnte die Mission der 650RS erfolgreich verlaufen.

Bleiben wir gleich einmal bei den Preisen, denn sie sind eine Hubraumklasse tiefer von weitaus höherer Bedeutung als weiter oben im Modellprogramm.

Die Z650RS gibt es (inkl. Überführungskosten) ab 8.595,-- Euro; dafür wird sie in einer schwarzen Lackierung („Metallic Spark Black") inklusive geschwärzter Räder geliefert. Allerdings will sich der volle RS-Charme bei dieser Ausführung nicht so richtig entfalten. Für 150,-- Euro mehr ist die kleine RS wahlweise in der Kombination Graumetallic/Schwarz oder einfarbig in „Candy Emerald Green" erhältlich; zu diesem Blaugrün passen die goldfarben lackierten Leichtmetallgussräder im Stil der Z900RS ausgezeichnet. Optisch sehr attraktiv erscheint auch die „50th Anniversary"-Ausgabe in der Kombination „Candy Diamond Brown" mit roter Kontrastlackierung am Tank und goldfarbenen Rädern; dann sind allerdings 8.995,-- Euro fällig.

Die RS ist eine waschechte Z650

Technisch gesehen ist die Z650RS in jedem Fall eine nur in einer Handvoll Details modifizierte Z650 des Modelljahres 2022. Motor, Auspuffanlage, Fahrwerk bleiben unverändert. Das hat einerseits den Vorteil, dass Kawasaki eine in riesigen Stückzahlen bewährte Technik liefert.



Der runde LED-Scheinwerfer und das Instrumentenduo gefallen

Die Seitenlinie der Z650RS überzeugt auf ganzer Linie – mit Ausnahme des Underengine-Schalldämpfers

Einen Nachteil – optischer Art – gibt es allerdings auch: Die Underengine-Auspuffanlage ist an einem Retro-Bike nicht stilecht. Das weiß man auch bei den Grünen.

Allerdings wäre der Entwicklungs- und Fertigungsaufwand einer in relativ kleiner Serie produzierten 2-in-2- oder auch 2-in-1-Anlage so hoch gewesen, dass die Preiskalkulation der Z650RS einen heftigen Schlag bekommen hätte. Deshalb müssen Kunden diese Kröte nun eben schlucken.

Kommen wir zu den Unterschieden zwischen der Z650 und ihrer RS-Schwester: Da ist erstens die Tank-Sitzbank-Linie zu nennen. Die einteilige, im hinteren Bereich nur ganz flach ansteigende Bank lässt am Heck noch ein Stück des grünen Heckabschlusses herausschauen. Auch die Seitendeckel und der Frontkotflügel sind in Emerald Green lackiert. Ebenfalls geändert wurde die gesamte Beleuchtungsanlage. Der LED-Rundscheinwerfer ist ähnlich wie der in der Neunhunderter verwendete; auch Rücklicht und Blinker sind unterschiedlich zur Z650. Statt der modisch-schlanken Rückspiegel des Basismodells weist die RS runde Spiegel auf. Rund sind auch die beiden Instrumente im Cockpit; sie sind klar gezeichnet, gut ablesbar und werden durch ein mittiges LC-Display ergänzt, in dem Benzinvorrat, Motortemperatur, der eingelegte Gang, die Uhrzeit und der Tageskilometerzähler angezeigt werden. Eine technisch wie optisch saubere Sache, die entsprechend dem Fahrzeugcharakter keine Smartphone-Integration vorsieht.

Die beiden im Vorderrad montierten Bremsscheiben sind weiterhin gelocht und weisen einen Durchmesser von 300 Millimetern auf, wurden allerdings des Wave-Designs beraubt. Sie sind bei der RS schlicht rund und passen damit zur Retrolinie. Anders gestaltet als beim Basismodell sind auch die Motor-Seitendeckel.



Der Kurzhuber dreht gern und gut

Der flüssigkeitsgekühlte Reihen-Zweizylinder mit 649 Kubikzentimetern Hubraum ist hinlänglich bekannt; mit seinem Vierventil-DOHC-Zylinderkopf und dem kurzen Kolbenhub von nur 60 Millimetern gilt er als drehfreudig.

Klar und schnörkellos gezeichnet und damit bestens ablesbar ist die Instrumentenkombi



So muss der Tank einer klassischen Kawa aussehen! Auch der Sitzbank-Anschluss überzeugt

Fahrerausstattung:
Helm: X-Lite 802 RR
Jacke: Rukka Realer
Hose: Rukka Realer
Handschuhe: Vanucci Hi Rider
Stiefel: Daytona GTX

Pro
+ gelungenes Gesamtpaket
+ leicht bedienbar, sehr zugänglich (auch 48 PS!)
+ bietet alles Nötige

Contra
– Auspuff unterm Motor nicht stilgerecht

Wer die maximale Leistung von 68 PS/50 kW bei 8.000 U/min. gerne abruft, muss ihn ordentlich drehen, erhält dafür aber auch respektablen Schub. Ist man gemeinsam mit Fahrern deutlich stärkerer Bikes unterwegs, kommt dann niemals das Gefühl echten Leistungsmangels auf. Die Drehmomentkurve verläuft zeitgemäß, also nicht allzu steil, sodass über einen relativ breiten Drehzahlbereich ausreichend Kraft zur Verfügung steht. Der Peak von 64 Nm ist klassenüblich und wird bei 6.700 U/min. erreicht. Bescheidet man sich mit Drehzahlen um die 6.000 U/min, lässt sich ein Verbrauch von 4 bis 4,5 Litern pro 100 Kilometer erreichen. Der 12-Liter-Tank der Z650RS ist dann für fast 250 Kilometer ohne Nachtanken gut. Weil Kawasaki auch die Besitzer einer A2-Lizenz ansprechen möchte, gibt es zudem eine auf die zulässigen 35 kW/48 PS limitierte Version bei den Händlern. Bei ihr pendelt sich die Höchstgeschwindigkeit auf 176 km/h ein, die offene Version gibt Kawasaki mit 191 km/h an. Beide Werte erscheinen als theoretisch, denn jenseits von 140 km/h ist wegen des Orkans am Lenker ohnehin Schluss mit lustig.
Die mit einem Gitterrohrrahmen ausgerüstete Z650RS ist mit ihrem Gewicht von 187 Kilogramm ein handliches Motorrad. Dazu trägt auch die Sitzhöhe von 820 Millimetern bei; dadurch erreichen die Stiefel auch von Fahrern und Fahrerinnen mit einer Körpergröße von etwa 1,65 Metern den Asphalt. Der ausreichend breite und angenehm zur Hand liegende Rohrlenker bedarf nur geringen Drucks, um die kleine RS zum Einnehmen der gewünschten Schräglage zu bringen. Weil Fußrasten, Len-

ker und Sitz in einem ausgesprochen harmonischen Verhältnis zueinander angeordnet sind und sich dadurch wie von selbst eine leicht nach vorne orientierte Sitzposition ergibt, sind alle Voraussetzungen für großes Wohlbefinden am Lenker gegeben. Freilich gibt es keinerlei Windschutz; wer schneller als 120 km/h fährt, bekommt das ungefiltert zu spüren.

Das flinke Handling, das der Z650RS zu eigen ist, macht das Landstraßensurfen einfach; Biegungen aller Radien absolviert die RS ohne Widerspenstigkeit und stabil. Der mit 160 Millimetern Breite ausgewogen erscheinende Hinterreifen fordert nicht zu hohe Schräglagen, wobei der Grundcharakter dieses technisch modernen, aber stilistisch traditionellen Motorrads nicht dazu herausfordert, die „letzte Rille" aufzuspüren. Die vordere Doppelscheiben-Bremsanlage mit halbschwimmend gelagerten Scheiben und Nissin-Zweikolbensätteln ermöglicht zuverlässige Verzögerung ohne Aha-Effekt.

Beste Laune auf kurvigen Taunus-Straßen

Die Kawasaki Z650RS hat bei der ersten Begegnung auf den kurvigen Taunus-Straßen ausgesprochen Laune gemacht. Der bekannt quirlige Motor mit seiner ausgewogenen Leistungsentfaltung im Zusammenspiel mit dem neutralen Fahrwerk sorgt für Souveränität am Lenker. Das typische RS-Design aus den 1970er-Jahren bildet den Grundstock für ausdauerndes Grinsen unterm Helm. Grund für Besitzerstolz ist im Preis von gut 8.500 Euro reichlich enthalten; die Z650RS wird stets seltener sein als das Basismodell, von dem sie sehr geschickt abgeleitet worden ist. Uns erscheint sie als rundum gelungenes, sympathisches und nicht zuletzt vollwertiges Motorrad für alle Tage und Strecken aller Art.

Kawasaki	Z650RS
Motor	Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	83 x 60 mm
Hubraum	649 ccm
Nennleistung	68 PS (50 kW) bei 8.000 U/min
max. Drehmoment	64 Nm bei 6.700 U/min
Verdichtung	10,8:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Wartungsintervalle	Erstinspektion nach 1.000 km, danach alle 12.000 km
Kraftübertragung	
Kupplung	Mehrscheiben-Nasskupplung
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahlgitterrohrrahmen
Federelemente vorn	41-mm-Teleskopgabel
Federelemente hinten	Zentralfederbein, Federvorspannung einstellbar
Federweg v/h	125 mm/130 mm
Radstand	1.405 mm
Nachlauf	100 mm
Lenkkopfwinkel	24°
Räder	Gussfelgen
Reifen vorn	120/70 ZR 17
Reifen hinten	160/60 ZR 17
Bremse vorn	halbschwimmende 300-mm-Doppelscheibenbremse, Zweikolben-Bremssattel
Bremse hinten	220-mm-Scheibenbremse, Einkolben-Bremssattel
Assistenzsysteme	ABS
Maße/Gewichte	
Länge	2.065 mm
Breite (über Spiegel)	800 mm
Höhe (über Spiegel)	1.115 mm
Sitzhöhe	820 mm
Gewicht fahrfertig	187 kg
zul. Gesamtgewicht	367 kg
Zuladung	180 kg
Tankinhalt	12 Liter
Standgeräusch	91 dB(A)
Fahrgeräusch	74 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 7.995,-- Euro (ab Werk)**



Moderner, verbrauchsgünstiger Zweizylinder-Twin und gefällige Räder im Retrostil ergänzen sich gut

The Italian Connection

Hausbesuch bei Honda

Tief im Süden Italiens baut Honda den erfolgreichsten Roller auf Europas Straßen. Das Design stammt aus Rom. Der „SH“ ist heute, was jahrzehntelang „die Vespa“ war: das Synonym für einen klassischen Roller. Gefertigt wird er in Atessa im Schatten der Abruzzen – zusammen mit seinen Geschwistern Forza und ADV350 sowie der CB125F. Motorrad & Reisen durfte exklusiv einen Blick hinter die Kulissen der „Italian Connection“ werfen – kleiner Dreiervergleich der 350er-Roller inklusive.

Text: Ralf Bielefeldt, Fotos: Zep Gori, Ciro Meggiolaro, Honda



The Italian Connection – *Hausbesuch bei Honda*



Dezenter Auftritt: Weiß, Grau, Schwarz - der Großradroller Honda SH setzt auf gedeckte Farben. Knallbunt bedienen die Wettbewerber





Bella Italia ist der Nabel der Motorradwelt in Europa. Hier sitzen die großen Zulieferer wie Brembo und Pirelli, hier sind legendäre Hersteller zu Hause wie Ducati, Aprilia und Moto Guzzi, hier entwerfen Dainese, Alpinestars und Spidi ihre Bekleidung, AGV und die Nolangroup ihre Helme, hier findet die wichtigste Motorradmesse der Welt statt (EICMA) und hier ist der größte EU-Markt für Motorräder und Motorroller. 269.000 Bikes mit mindestens 125 ccm Hubraum wurden 2021 neu zugelassen in Italien – 70.000 Maschinen mehr als in Deutschland und ein saftiges Italo-Plus von 23,9 Prozent im Vergleich zum ersten Pandemiejahr.

Rom, Hauptstadt am Tiber, gilt als Mekka der Beinschildbikes mit 125 bis 350 Kubik. Und wo kommen die in der Regel her? Genau, aus Italien. Und wer baut sie? Honda! Äh, bitte wer? Klingt kurios, ist aber so: Die Japaner sind in der Heimat von Pizza, Pasta, Primitivo mit Abstand Marktführer vor der heimischen Piaggio-Gruppe.

Japanische Qualität aus dem Süden Italiens

Aprilia, Piaggio, Vespa – die großen italienischen Rollermarken, die andernorts den Markt dominieren (zum Beispiel in Deutschland), können ausgerechnet in ihrem Heimatland nicht gegen Honda anstinken. Das Erfolgsgeheimnis der Japaner: Die Perfektionisten aus dem Land der aufgehenden Sonne zogen früh ein eigenes Werk in Italien hoch. So setzten sie Nippon-Qualitätsmaßstäbe, als die Zweiräder aus heimischer Fertigung noch (weitgehend) zum Fürchten waren. Schlecht verarbeitet, rostanfällig, unzuverlässig.

1971 startete Honda die Produktion in Atessa. Ein Segen für die strukturschwache Region, die außer Bergen, Nationalparks und der Nähe zur Adria wenig zu bieten hat. In den ersten Jahren wurden nur in Japan gefertigte „Completely Knocked Down"-Maschinen – kurz CKD-Bikes, also zerlegte Motorräder – wieder zusammengeschraubt für den heimischen Markt. 1982 avancierte die XL125 zum ersten „eigenen" Modell von Honda Italia. Es folgten Ikonen wie Hornet 600 (ab 2001) und CB1000R (ab 2008). Heute baut Honda im Süden Italiens den erfolgreichsten Roller Europas. Bis auf wenige Teile (u. a. Sitzbank, Cockpit) von benachbarten Zulieferern werden alle Komponenten inhouse gefertigt – vom Schwingarm über den Heckträger bis zum Rahmen, sogar das Topcase in zwei Größen (35 l, 45 l). Alles Made in Italy – darauf sind sie sehr stolz.

Der SH-Roller ist die neue Vespa

Hondas „SH" ist in Italien längst das, was jahrzehntelang „die Vespa" war: das Synonym für einen klassischen Roller. Er belegt die Plätze eins (SH125i), zwei (SH350i) und drei (SH150i) der Roller-Neuzulassungsstatistik. Alle 90 Sekunden verlässt

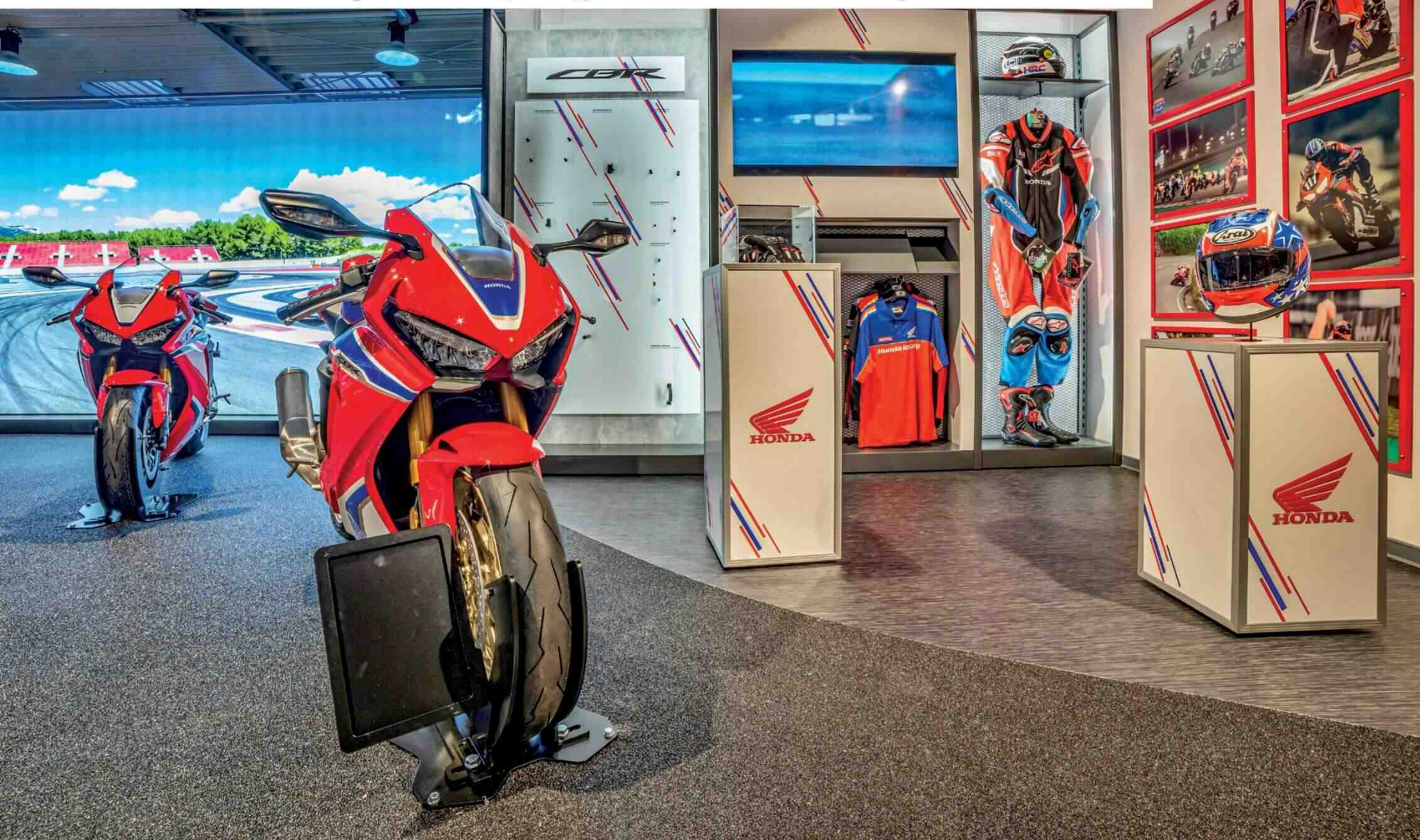
ein fertiges Bike die Endmontage in Atessa. Neben dem SH laufen hier auch die Großradroller Forza und ADV350 von den Linien – und die CB125F.
Die drei Roller erwarten uns vorm Hotel Novotel Roma Est, startbereit für „The Italian Connection“. Wir treffen die führenden Designer des Honda Research & Development Center (R&D) in Rom, die „Köpfe“ hinter europäischen Erfolgsmodellen wie CB650R, CRF1100L Africa Twin und X-ADV, fahren dann quer durchs Land rüber an den Apennin, besichtigen das Abruzzen-Werk und pesen zurück an die Westküste, in die Heimat von Petersdom und Kolosseum. Garniert wird das Ganze mit ausgiebigen Fahreindrücken auf den Atessa-Modellen ADV350, Forza 350 und SH350i.



Dream Dealer mit eigener Gastronomie

Erstes Etappenziel: der römische „Honda Dream Dealer“. So heißen die Vorzeigestores in Europa. Zwölf Stück gibt es, zwei davon in Deutschland (Lilienthal bei Bremen, Frankfurt), jeweils drei in Italien (Rom, Parma, Florenz) und England (Southampton, Bristol, Stratford), dazu zwei in Frankreich (Marseille, Toulouse) sowie je einen in Spanien (Barcelona) und Portugal (Porto). Der Dream Dealer in Rom ist riesig: Auf drei luftig-loftigen Etagen plus Souterrain dreht sich alles um Bikes, es gibt einen Shop-Bereich mit Bekleidung und Helmen, eine große Werkstatt, eine Auslieferungsfläche, diverse lässige Chillbereiche, TV-Wände, dazu ein Bistro mit genialem Espresso und eine öffentliche „Kantine“ mit separater Ausgabe für „Primi“ und „Secondi“, den ersten und zweiten Gang beim Essen. Mittags herrscht Andrang wie beim Szene-Italiener. Im Hinterhof gibt es einen separaten Eingang, dazu Tische und Stühle im Freien. Maurizio Carbonara passt in dieses lässige, stylische Ambiente wie die blitzsauber verarbeiteten Maschinen, die er für Honda entwirft. Drei-Tage-Bart, strahlende Augen, schwarzes T-Shirt, khakifarbene Cargohose. Dazu dieser Name. Acht Silben wie Musik, geht es italienischer? „Chief Project Designer“ steht auf seiner Visitenkarte.

Blick ins Erdgeschoss des „Dream Dealers“ Honda Moto Roma: Chill-Zonen und Boutique-Bereich (oben), Videowände und Motorsport-Devotionalien



The Italian Connection – *Hausbesuch bei Honda*

Maurizio gilt als Vater der neuen Africa Twin. Er hatte maßgeblichen Anteil am SUV-Scooter X-ADV und schuf den neuen NT1100, quasi die Straßen-/Touringvariante der Africa Twin für nicht Adventure-Begeisterte.

Mit ersten „Sketches" fängt die Arbeit an

Auf dem Tisch vor uns liegen die ersten Skizzen der neuen Hornet. „Mit solchen Sketches fängt alles an, bei jedem neuen Bike", erklärt Maurizio. „Du skizzierst eine Idee, emotionalisierst das Projekt, dann schaut das Team gemeinsam drauf, hier im Forschungs- und Entwicklungs-Center Rom und an gleicher Stelle in Japan, und dann entwickelst du es Stück für Stück weiter, im Idealfall bis zur Marktreife." Ein langer Weg. „Bei der Africa Twin haben wir im Vorfeld viel, viel Zeit damit verbracht, mit Händlern und Kunden zu sprechen, langjährigen wie neuen. Menschen, die ganz nah dran sind an solchen Bikes. Die viel offroad fahren und viel Langstrecke, die eine Passion haben für Adventure-Riding, die wissen, welche Ansprüche so ein Bike erfüllen muss."
Dieses Wissen dann in die Honda-Formensprache zu übersetzen und mit den Auflagen und Vorstellungen der übrigen Abteilungen in Einklang zu bringen, nimmt – neben der rein kreativen Arbeit – viel Zeit und Raum ein im Arbeitsleben von Motorrad-Designern wie Luca Caruso, der sich unter anderem um Bestseller-Scooter wie SH125i und SH150i kümmert, oder Valerio Aiello, der u. a. die Concept-Bikes CB4 (die spätere Neo Sports Café-Familie) und CB4X (EICMA 2019) auf den Weg brachte. Die vor uns liegenden Skizzen und das Designkonzept der neuen Hornet stammen aus der Feder von Giovanni Dovis. Der 28-jährige Designer ist seit sieben Jahren bei Honda. Zuletzt zeichnete er für den optischen Auftritt des „New Urban Scooters" ADV350 verantwortlich.

„Formale Reinheit mit Funktionalität verknüpfen"

„Die Design-Philosophie von Honda zielt darauf ab, formale Reinheit mit Funktionalität zu verknüpfen, um Modelle zu schaffen, die schön als auch schlicht anmuten sowie emotional ansprechen", erklärt Giovanni. „Das Designkonzept der Hornet soll mit schlanken Proportionen, spitzer Heckpartie und scharfen Linien Agilität, Dynamik und Leichtigkeit vereinen – und die sportliche Bestimmung der Hornet unter-



Dürfen wir vorstellen: Designer Valerio Aiello vom Honda R&D Center in Rom

Er entwirft die neue Honda Hornet: Designer Giovanni Dovis (links) im Gespräch mit M&R-Autor Ralf Bielefeldt (Mitte) und Kollegen



Africa-Twin-Fans unter sich: Luca Caruso und Maurizio Carbonara (Mitte) haben Hondas neues Adventure Bike auf den Weg gebracht

mauern.“ Rein privat bevorzugt Giovanni Scrambler. „Ich bin nicht so der Challenge-Typ“, grinst er. Außer natürlich im Job. „Jeder von uns hat grundsätzlich das Interesse, seine Vorstellungen eines Bike möglichst exakt umzusetzen. Aber in der Praxis zeigt sich immer wieder, wie wichtig und inspirierend der Teamspirit ist.“

Das merkt man auch hier im Obergeschoss von Honda Moto Roma in der Via Tiburtina. Wie eine Rockband hängt das Team von Design Director Paolo Cuccagna zusammen. Scherzend, giggelnd, bestens gelaunt. Luca Caruso und Maurizio Carbonara gelten als die siamesischen Zwillinge des Departments, seit sie gemeinsam die Africa Twin aus der Taufe gehoben haben. Küken Giovanni ist voll integriert. Die Tatsache, dass er als Jüngster im Team den Hut auf hat für die Wiederauflage der legendären Hornet, zeigt, wie groß das Vertrauen unter- und ineinander ist. Als die 600er anno 1998 in Japan auf den Markt kam, war Giovanni Dovis noch nicht einmal eingeschult.

280 km quer durchs Land von Rom nach Atessa

Motorrad- und Motorrollerfahrer haben in Italien bekanntlich ein anderes Standing als bei uns. Sie sind allgegenwärtig. Sie sind immer zu schnell. Und sie fahren eigentlich immer auf dem Mittelstreifen. Das weiß hier jeder. Also kümmert es auch niemanden, wenn man wie ein Schwarm Hornissen durch den Verkehr flippert. Nur ein bisschen von diesem „Mood“ in Deutschland und wir lebten im Paradies auf unseren meist perfekten Straßen. An denen mangelt es in Italien. Das Pflaster in Rom, speziell auf den Zufahrts- und Ringstraßen der Industrieviertel, ist eine Katastrophe. Betrachten wir es vor diesem Hintergrund als glückliche Fügung, dass mir als erstes Atessa-Transfer-Bike der ADV350 zugelost wurde. Er ist mit Abstand am besten gefedert innerhalb des Großradroller-Trios. Hondas jüngste Rollerschöpfung ist der Mittelklasse-Ableger des SUV-Scooters X-ADV. Das „X“ im Namen hat



Neuester Atessa-Roller von Honda: der ADV350

Honda gestrichen, weil es dem ADV350 im Gegensatz zum Designvorbild an Offroadambitionen und -talent mangelt. Er will nur aussehen wie ein Racker, der könnte, wenn er wollte. Weil das schwer angesagt ist. Wacker übern Acker – das zieht als Bild im Kopf. Die Autoindustrie lebt seit zwei Jahrzehnten davon. Ein Roller für Entdeckungsreisen ist der ADV350 allemal. 145 Millimeter Bodenfreiheit, verhältnismäßig lange Federwege (125 mm vorn, 130 mm hinten), Blockprofilreifen, robuste Beplankung. Optisch macht der „Abenteurer“ – ADV steht als Kürzel für Adventure (englisch: Abenteuer) und Advantage (Vorteil) – voll was her.



Mehr Luxusroller als Abenteuerflair: Honda Forza 350

Innerhalb unseres Roller-Trios zieht der Crossover die meisten Blicke auf sich. Und das nicht nur, weil er neu auf dem Markt ist: Der ADV350 ist ein durch und durch stimmiger Scooter.

Eine Triebsatzschwinge für alle

Angetrieben werden alle Großradroller aus Atessa von der gleichen Viertakt-Triebsatzschwinge. 330 ccm Hubraum, 32 Nm, 29 PS. Dazu Riemenantrieb, CVT-Getriebe, automatische Fliehkraftkupplung. Miniverbrauch laut WMTP: 3,4 l/100 km, auf unserer Tour werden daraus 4,3 l/100 km. Viel zu schleppen hat der Motor nicht: Das Gewicht liegt fahrbereit zwischen 172 kg (SH350i) und 186 kg (ADV350). Die Höchstgeschwindigkeit attestiert Honda offiziell mit 134 km/h (SH350i) bis 137 km/h (Forza 350). Wenn Windschatten oder Gefälle mitspielen, zeigt der digitale Tacho in der Mitte der drei Zahlen auch mal eine Fünf an.

Wir verlassen Rom auf der Autostrada 24 und fahren über Mandela nach Arsoli. Kurz dahinter geht es auf die SS 5 und dann – nach einer weiteren Autobahnetappe – über die SS 696 und Popoli nach Francavilla al Mare. Kurze Eis-Pause, dann Schlussspurt zum Hotel Supporter in Fossacesia. Von hier aus sind es am nächsten Morgen noch gut 25 Kilometer bis ins Werk. Aber erst mal was futtern: Unten am Strand wartet das Restaurant Trabocco. Es steht auf Stelzen im Wasser und kredenzt fangfrischen Fisch. Ein Traum, Ambiente wie Essen. Unterwegs war „bike swap“ angesagt – Fahrzeugwechsel. Mein neues Gefährt fürs letzte Drittel der Strecke bis zu unserer schneeweißen Deluxe-Herberge: der Forza 350. Und siehe da: ganz was anderes. Der große Windschild fährt hier elektrisch auf und ab, der Fußraum ist etwas knapper bemessen als beim ADV350, die Sitzposition fällt etwas „scooteriger“, weil aufrechter aus. Front, Verkleidung und Cockpit unterscheiden sich stilistisch vom ADV350. Der Fahrspaß bleibt. Der 330er-Motor hängt freundlich-kooperativ am Gas. Das CVT-Getriebe „zieht“ dich hörbar die Tachoskala hoch, die Tonlage bleibt aber vergleichsweise dezent. Gediegen wirkt er, der Forza, abgeklärt und eher luxuriös,

Endabnahme im Honda-Werk Atessa: ADV350 beim Test der Beleuchtung





Atessa-Modelle in der „Hall of Fame“



Das Schweißen der Rahmen übernehmen Roboter

fast wie eine Sänfte. Das Staufach unterm Sitz ist riesig wie beim ADV350. Die Video-Journalisten im Tross jubeln: endlich mal kein Gepäck auf dem Rücken.

Rote Masken, weiße Hemden, grüne Mützen

Dresscode für alle Mitarbeiter im Honda-Werk Atessa: weiße Hose, weißes Überhemd im James-Bond-Schurkenstil (gerader Schnitt, knapp über den Gürtel reichend), grünes Basecap, rote Mund-Nasen-Bedeckung. Für Besucher reicht Letzteres. Wir marschieren im Gänsemarsch übers Werksgelände. Honda ist der einzige Motorradhersteller in dieser Ecke Italiens. Alle anderen – Ducati, Moto Guzzi, Aprilia, MV Agusta und Co. – fertigen in nördlicheren Gefilden.

Rund 140.000 Quadratmeter umfasst das Werksgelände heute. Beim Start vor mehr als 50 Jahren war die bebaute Fläche noch deutlich kleiner, 1996 hat Honda die Produktionsfläche verdoppelt und bis heute kontinuierlich ausgebaut. 18 Zulieferer haben sich in der Region angesiedelt und fertigen „just in time“ fürs Werk. Rund 118.000 Maschinen sollen im Geschäftsjahr 2022 (läuft bis März 2023) das Werksgelände in der Via Genova per Lkw verlassen. Ein Ausbau der Kapazitäten nach oben ist jederzeit möglich. Dafür müsste dann wieder im Dreischichtbetrieb gearbeitet werden. Derzeit sind es je nach Abteilung meist zwei (8–17 Uhr/17–24 Uhr). Marcello Vinciguerra, Managing Director von Honda Italia, scharrt jeden Freitag seine Werksmanager um sich zum Krisen-Meeting. „Covid ist nach wie vor ein Problem, was die Planung betrifft. Unabwägbarbeiten in den Lieferketten führen dazu, dass eingespielte Abläufe immer wieder neu abgestimmt und angepasst werden müssen.“ Aber nun, nach mehr als zwei Jahren Pandemie ist auch das Routine. Atessa brummt. Nicht zuletzt dank des SH. 2017 hat der Scooter die Millionenmarke geknackt. Eine Ende der Nachfrage ist derzeit nicht in Sicht.

Auftakt zur Werksführung in der Hall of Fame

Das Ur-Modell SH50 entstand anfangs in Belgien. 1996 startete die SH-Produktion in Atessa. 2001 folgte die dritte SH-Generation, zeitgleich mit der Hornet. Alle Bikes, die in Atessa gefertigt wurden, können in einer Art Hall of Fame bewundert werden. Drei Reihen Bikes ziehen sich durch den Raum. Mit von der Partie ist auch die CB125E von 1978, das erste „globale“ Motorrad aus Atessa, dazu jede Menge aufwendig lackierte Repsol-Scooter, die hier für die Motorsport-Fahrerlager vorbereitet wurden, eine 1997er Transalp samt XL600V, eine komplett verchromte Messe-Hornet und derlei Zeitzeugen mehr.

Giuseppe Naturata kennt sie alle. Der Ingenieur leitet unsere Werksführung. An jeder vorbereiteten Station übergibt er sein Mikrofon an einen Spezialisten der jeweiligen Abteilung. Über Kopfhörer erfahren wir Details über die hochzyklische Druckguss-Verarbeitung von Aluminium, die Anforderungen beim Lackieren, das Schweißen der Rahmen, das Zusammensetzen der Motoren, den Takt der Bänder, wo innerhalb weniger Minuten die Modelle gewechselt werden können, die Arbeitsschritte bei der Endmontage und und und. Eine Welt für sich, so viel steht fest. Fabrikarbeit ist was für Doofe? Wer das heute noch glaubt, ist selbst doof.

Der Qualitätsanspruch von Honda sprengt den Begriff Perfektion. Das sieht man an jedem Bike. Penibel verarbeitet, ist kaum mal eine Schraube zu erkennen.

The Italian Connection – *Hausbesuch bei Honda*

Mechaniker treibt das speziell bei den Großradrollern regelmäßig an den Rand des Wahnsinns: Um beispielsweise an den Motor zu kommen, müssen an manchen Modellen erst zig geclippte Verkleidungsteile entfernt und dann jede Menge Schrauben gelöst werden. Den Kunden hingegen freut es im Alltag: Der Anblick ist absolut clean. Honda eben.



Jeder Handgriff muss sitzen

Wie diese Perfektion erreicht wird, erlernen neue Bandmitarbeiter im „Technical Training Centre“, einem abgetrennten Bereich mitten in einer der Werkshallen. Hier montieren und demontieren sie immer wieder das gleiche Teil. Üben, üben, üben. Frontgabel rein, Frontgabel raus, Frontgabel rein, Frontgabel raus. Jeder Griff muss sitzen. Die Stoppuhr läuft mit. Den vielleicht entspanntesten Job im Werk hat der Testfahrer in der Homologation, auch „Hingi“ genannt. Der Begriff stammt vom japanischen „Seizou Hinshitsu Gijutsu“, schnöde übersetzt Produktentwicklungstechnologie.



Gemacht für die City: Der SH350i hat die größten Räder des Roller-Trios. Er rollt vorn und hinten auf 16-Zöllern. Forza 350 und ADV350 sind mit 15 Zoll vorn und 14 Zoll hinten unterwegs

Das Hingi-Department in Atessa ist neben dem Kumamoto-Werk in Japan die einzige Homologationsabteilung von Honda für Euro-Normen. Auf einer festgeschriebenen Strecke innerhalb des Werksgeländes und in einer speziellen Testkammer werden die Abgaswerte ermittelt und homologiert. Dafür gibt es unter anderem einen Fahrer, der den ganzen lieben Tag lang auf der Stelle fährt (mit dem Hinterrad auf einer Rolle) und auf den Bildschirm vor sich starrt, der ihm unter anderem Anweisungen gibt, wie viel Gas er geben soll. Hinter ihm rüsseln dicke Schläuche die Abgase weg, draußen vor der Trennscheibe überwachen Ingenieure die Messungen. Wie gesagt: eine Welt für sich. Aus der wir nach einem Abstecher in die Kantine entfleuchen. Die Rückfahrt ruft.

Drei Roller, drei Charaktere

Maske runter, Helm auf, weiter geht es bei über 30 Grad. Italien meint es mal wieder zu gut mit Zweiradfahrern. Wohl dem, der eine Mesh-Jacke trägt (wie ich). Die Luft steht, es ist brüllend heiß. Auf dem Forza 350 und dem ADV350 hat der Fahrer die Chance, zumindest ein bisschen Fahrtwind zu

erhaschen. Auf dem SH350i kannst du das vergessen. Der Giga-Windschild ragt vor dir auf wie eine durchsichtige Litfaßsäule. Zum ersten Mal in meinem Leben fahre ich ohne Visier oder Schutzbrille 100 km/h ohne tränende Augen und ohne, auch nur einen Hauch Luft abzubekommen. Irre.
Neulich an irgendeinem Flughafen dieser Welt sinnierten ein Kollege und ich über den Sinn und Zweck der riesigen, meist ziemlich dreckigen Windschutzscheiben, die vor allem in Italien nahezu jeden Roller befenstern. „Die Teile fangen den Schmutz ab. Und ersparen dir das Visier", meinte der mondäne Kollege. Ich nickte damals Verständnis vorgaukelnd. Und weiß jetzt, nach ca. 150 Kilometern auf dem Honda SH350i: Jo, genau so ist es. Ab und ran recke ich den Hals nach rechts oder links, um zumindest ein bisschen die Nase in den Wind zu halten. Denn hinter dem Windschild des SH ist: gar nichts. Kein Fahrtwind. Null Komma nix. Irre. Man lernt nie aus.

Aufrecht sitzend wie einst Fräulein Rottenmeier

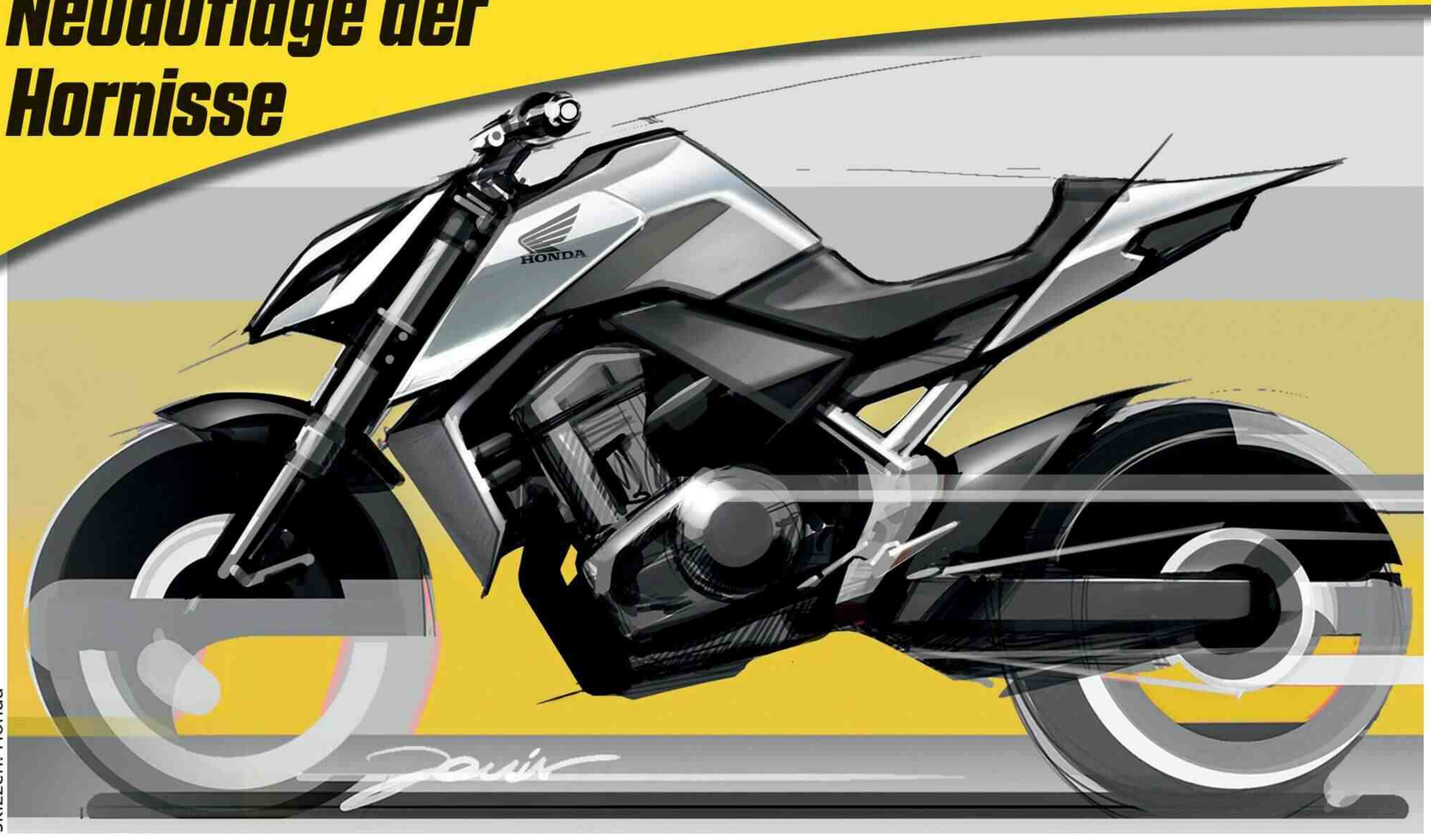
Die Sitzposition ist erneut anders: Aufrecht wie Heidis Gouvernante Fräulein Rottenmeier auf dem Damenrad lenkt man seinen SH durchs Verkehrsgewusel. Der Lenker ist schmaler als bei Forza 350 und ADV350. Klar, ist ja auch primär für die Stadt bestimmt, der SH. Je schmaler, desto besser. Gilt auch fürs Auf- und Absteigen. Parken zwischen Myriaden von anderen Rollern? Kein Problem mit dem SH125i/150i/350i: Der topfebene Durchstieg ermöglicht ein Rauf und Runter in beide Richtungen; das bieten die Geschwister nicht. Viel mehr als zwei Füße in Schuhgröße 43 bekommt man allerdings auch nicht unter auf den kurzen Trittbrettern. ADV350 und Forza 350 ermöglichen deutlich mehr Bewegungsfreiheit und Fußabstellvariationsmöglichkeiten. Und mehr Stauraum unterm Sitz.

Fazit

Drei Roller mit identischem Antrieb – und dennoch völlig unterschiedlich im Charakter und Auftreten. Honda hat sein „Italian Connection"-Rollertrio fein gegeneinander abgegrenzt. Mir gefällt der kantig-kernige ADV350 am besten: Er federt kultiviert, sieht am besten aus (finde ich), fährt am ehesten wie ein Motorrad, obgleich alle drei große Räder haben. Der gediegene Forza 350 wird vor allem ältere Semester glücklich machen, der SH350i ist unschlagbar in der Stadt – und weit mehr als eine Vespa-Alternative.

Die neue Honda Hornet

Neuauflage der Hornisse



Skizzen: Honda

Honda zeigt erste Design-Skizzen der neuen Hornet. Das Naked Bike soll als „Mix aus technischer Schönheit, Energie und kraftvoller Dynamik“ überzeugen.

Honda arbeitet fleißig an der Rückkehr seiner Naked Legende Hornet. Nach der Ankündigung der Neuauflage auf der Eicma 2021 liegen jetzt erste Design-Skizzen vor. Sie zeigen ein schnittiges, modern gezeichnetes Sportbike mit niedrigem Frontscheinwerfer und zwei Rahmenlayouts. Das spricht für unterschiedliche Motorisierungen wie beim Original.

Beliebtes Sportbike in den Nuller-Jahren

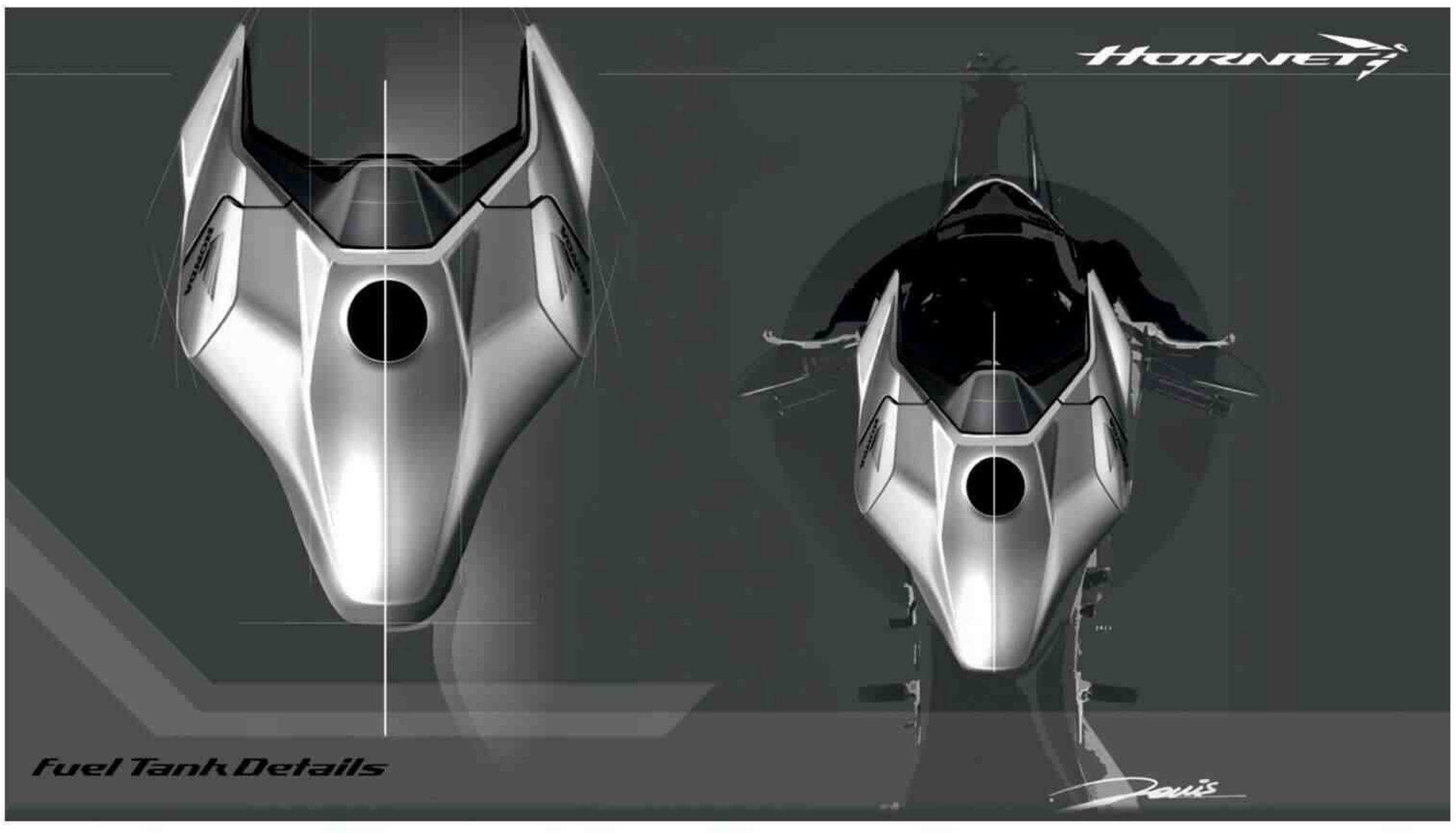
Ab 1998 (Start in Japan) sorgte das Naked Bike vor allem bei jungen Fahrern für Furore. Die Motoren mit 600 und 900 Kubik und 95 bis 109 PS basierten auf der Sportler-Baureihe CBR. 2002 verlagerte Honda die Produktion von Japan nach Italien. Im Werk Atessa liefen fortan alle Exemplare vom Band. 2014 ersetzte die CB 650 F das 600er-Modell. Die 900er lief bereits 2005 aus. Nachfolger wurde die CB1000R.

Design federführend vom R&D Centre in Rom

Die Kreation der Design-Skizzen entstand unter Leitung des R&D Centre in Rom, das auch federführend war bei erfolgreichen europäischen Honda-Modellen wie CRF1100L Africa Twin, CB650R und X-ADV. Das Design-Konzept der neuen Hornet stammt aus der Feder von Giovanni Dovis. Der 28-jährige Designer ist seit sieben Jahren bei Honda. Zuletzt zeichnete er für den optischen Auftritt des New Urban Scooters ADV350 verantwortlich.

„Formale Reinheit mit Funktionalität verknüpfen“

„Die Design-Philosophie von Honda zielt darauf, formale Reinheit mit Funktionalität zu verknüpfen, um Modelle zu





schaffen, die schön als auch schlicht anmuten sowie emotional ansprechen“, erklärt Dovis. Das Design-Konzept der Hornet soll mit schlanken Proportionen, spitzer Heckpartie und scharfen Linien „Agilität, Dynamik und Leichtigkeit“ vereinen – und die sportliche Bestimmung der Hornet untermauern.

Vermutlich zwei unterschiedlich starke Motorisierungen

Angaben zur Motorsierung gibt es bislang nicht. Es darf also orakelt werden. Denkbar ist ein neuer Zweizylinder, der als Alternative zur erfolgreichen Vierzylindermaschine CB650R – 2021 Hondas meistverkauftes Modell in Europa – zum Einsatz kommt und wie die Ur-Hornet 600 ccm Hubraum hat. Ebenfalls denkbar: ein Naked Ableger der Fireblade. Damit könnte Honda gegen Modelle wie Ducati Streetfighter, BMW S 1000 R und Triumph Speed Triple RS antreten. Bislang gucken die Honda-Mannen bei den Hyper Naked Bikes in die Röhre. Eine radikaler gestaltete, leistungsstärkere Alternative zum stylischen Neo Sports Café-Bike CB1000R (146 PS) stünde der Marke gut zu Gesicht. Marktstart dürfte 2023 sein. ***RB***



Giovanni Dovis, Designer bei Honda R&D Europe in Italien



Rekordeinnahmen beim Distinguished Gentleman's Ride 2022

Nach zwei Jahren Coronapause kamen weltweit über 90.000 Motorradfahrerinnen und -fahrer stilvoll gekleidet zusammen, um gemeinsam Spendengelder zu sammeln.

Foto: Triumph

Der diesjährige Distinguished Gentleman’s Ride war mehr als nur eine Rückkehr zu alter Form. Nach zwei Jahren Coronapause kamen weltweit über 90.000 Motorradfahrer stilvoll gekleidet zusammen, um gemeinsam Spendengelder zu sammeln und um Aufmerksamkeit auf die Prostatakrebsforschung sowie auf Programme für die psychische Gesundheit von Männern zu richten. Dabei brach die von Triumph als Hauptsponsor unterstützte Benefiz-Ausfahrt die eigenen Rekorde der vergangenen Jahre.

Dresscode – ohne Krawatte geht hier nichts

Während die Motorradszene zumeist sehr leger unterwegs ist, gilt es beim Distinguished Gentleman’s Ride durchaus modisch auf den Putz zu hauen. Den Helm polieren, den Hemdkragen stärken und die Krawatte „on point“. Nachdem die Pandemie zwei lange Jahre nur Solo-Ausflüge zuließ, schwangen sich Fahrerinnen und Fahrer 2022 wieder adrett gekleidet auf das Bike zu einer gemeinsamen Ausfahrt.

Der erfolgreichste Distinguished Gentleman’s Ride aller Zeiten

Der diesjährige DGR war der erfolgreichste bislang: 93.463 Teilnehmer in 802 Städten und 104 Ländern sammelten in der diesjährigen „Benefiz-Saison“ zwischen dem 9. Mai und 5. Juni über sechs Millionen US-Dollar für die psychische Gesundheit von Männern und den Kampf gegen Prostatakrebs. Diese Summe liegt vier Prozent über dem Ertrag der letzten Vor-COVID-Ausfahrt im Jahr 2019 und satte 47 Prozent über dem Ergebnis von 2021. ***AK***


HA
ERS
AHA

10.000 Kilometer durch Chile nach Argentinien

Chaitén Vulkan – Laguna San Rafael – Fitz Roy – Perito-Moreno-Gletscher – Cerro Castillo

Text: Fabian Brendel; Fotos: Ann-Kathrin Bendixen

10.000 Kilometer durch Chile

Seit ich 19 bin, reise ich nun schon auf dem Motorrad um die Welt. Meine Reisen führten mich durch ganz Europa, in Afrika war ich und in ganz Nordeuropa. Ich erfahre auf meinen Reisen ganz unterschiedliche Eindrücke, bin dabei fast immer in der Natur und habe diese Art des Reisens auch lieben gelernt. Jetzt möchte ich über den großen Teich und in Südamerika reisen. Wohin genau, weiß ich noch nicht …

Aber in welches Land? Ich suche mir ein Land in Südamerika, das als möglichst sicher gilt, und lande bald bei „Chile". Auch wenn dort die Schere zwischen Arm und Reich unfassbar groß ist. Ein Motorrad kann ich natürlich nicht mitnehmen und der Transport ist unbezahlbar teuer! Also plündere ich meine Konten und entscheide, dort ein neues Bike zu kaufen. Dieser Gedanke ist ziemlich naiv, aber der Reihe nach …

Zunächst suche ich erst einmal einen möglichst günstigen Flug. Am wenigsten kostet eine Verbindung, die eine halbe Weltreise für sich ist und mich an die erste Grenze bringt. Nee, keine Grenze mit Zoll, sondern eine Grenze in mir!

Ich bin tatsächlich über 50 Stunden unterwegs! Bitte nicht nachmachen, das ist nur etwas für Leute mit einer Leidensfähigkeit wie Rocky im Ring.

Als ich endlich ankomme, rieche ich wie ein Stallhase, meine Haare sind eine klebrige Masse und vor allem habe ich jetzt Hunger. Okay, das mit dem Hunger ist das kleinste Problem. Jetzt verbringe ich erst einmal eine Nacht in einer „Pension" (passt zum Stallhasen), endlich kann ich duschen und gefühlt bin ich eine Stunde unter dem köstlichen Strahl. Mit frischen Klamotten komme ich mir vor wie eine Prinzessin und am liebsten würde ich den Passanten zurufen, wie gut ich rieche. Ich suche heraus, wo es günstige Motorräder gibt, und lande bei einem Händler, der eine 125er-Yamaha stehen hat. Das ist definitiv Liebe auf den ersten Blick! Allerdings nimmt der Bruder mir sofort alle Illusionen, denn er sagt, ich könne das Motorrad nicht einfach kaufen, dies wäre Einheimischen vorbehalten. Ich setze mich an den Straßenrand und mir kommen die Tränen. Wie blöd kann man sein, das nicht vorher recherchiert zu haben?

Nach einer Weile spricht mich Paolo an. Ich verstehe erst gar nicht, was er von mir will! Aber nach und nach merke ich, dass er einfach supernett ist, wie alle hier in Chile! Er verspricht mir, beim Kauf und der Zulassung des Bikes zu helfen. Und das tut er auch. Einfach so. Meine Rettung!

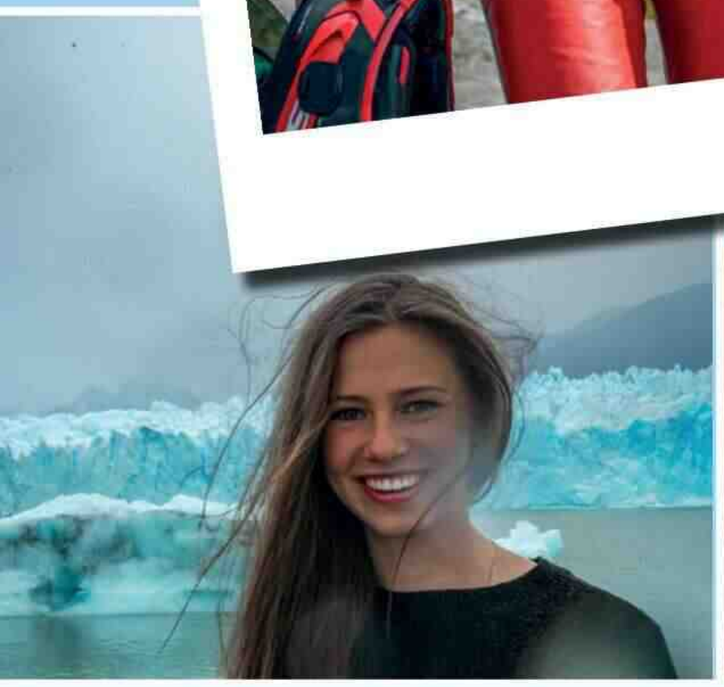
Wer glaubt, dass Bürokratie eine deutsche Erfindung sei, der muss mal versuchen, in Chile auf den Namen eines anderen ein Motorrad zu kaufen! Alles wird genau geprüft und letztlich kann man Paolo nicht verweigern, ein Bike zu kaufen und es mir zu geben. Ich bin so stolz, als hätte ich die Glühbirne erfunden, als ich die kleine rote Yamaha das erste Mal ganz vorsichtig aus dem Laden schiebe und immer wieder abstelle, um das Nummernschild anzusehen!

Brandneu! Das ist zwar wunderschön, aber ich sagte ja schon, dass die Schere zwischen Arm und Reich in Chile be-



Ann-Kathrin Bendixen, 22 Jahre

Mit 19 machte sie Abi und hatte bis dahin viele Monate im Krankenhaus hinter sich, da sich hinter einem Auge eine Zyste gebildet hatte. In dieser Zeit der Genesung wurde ihr klar, dass Jugend keine Garantie auf ein langes Leben ist. So bildete sich der Gedanke aus, nach dem Abi nicht das zu tun, was alle machen, sondern erst einmal zu leben. Also keine Uni, keine Ausbildung, sondern eine alte Suzuki Bandit! Mit gerade mal 400 Euro in der Tasche fährt Ann-Kathrin los und es gibt kein Ziel. Quer durch Europa, nach Afrika und Nordeuropa führen sie ihre Touren seit drei Jahren, in denen rund 100.000 Kilometer zusammenkamen. Sie schläft im Zelt oder bei Bauern, hilft bei der Weinernte, melkt Kühe und manchmal hat sie auch keinen Job und isst tagelang Blaubeeren. Mittlerweile folgen ihr in den sozialen Medien rund 500.000 Menschen, sie schrieb ein Buch und arbeitet am zweiten.

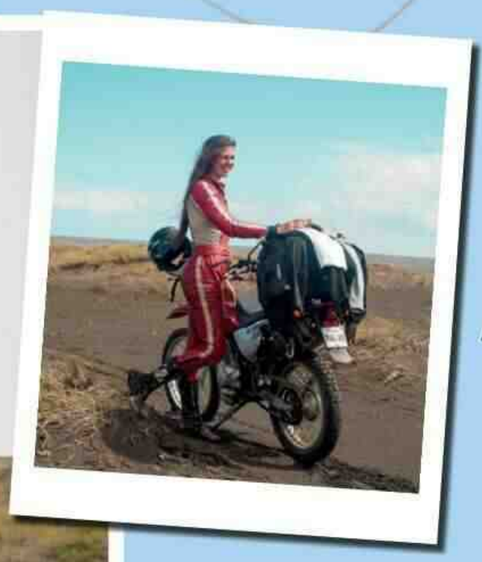












sonders groß ist. Also will ich zumindest nicht auf den ersten Blick dazu verleiten, mir das neue Motorrad zu klauen.

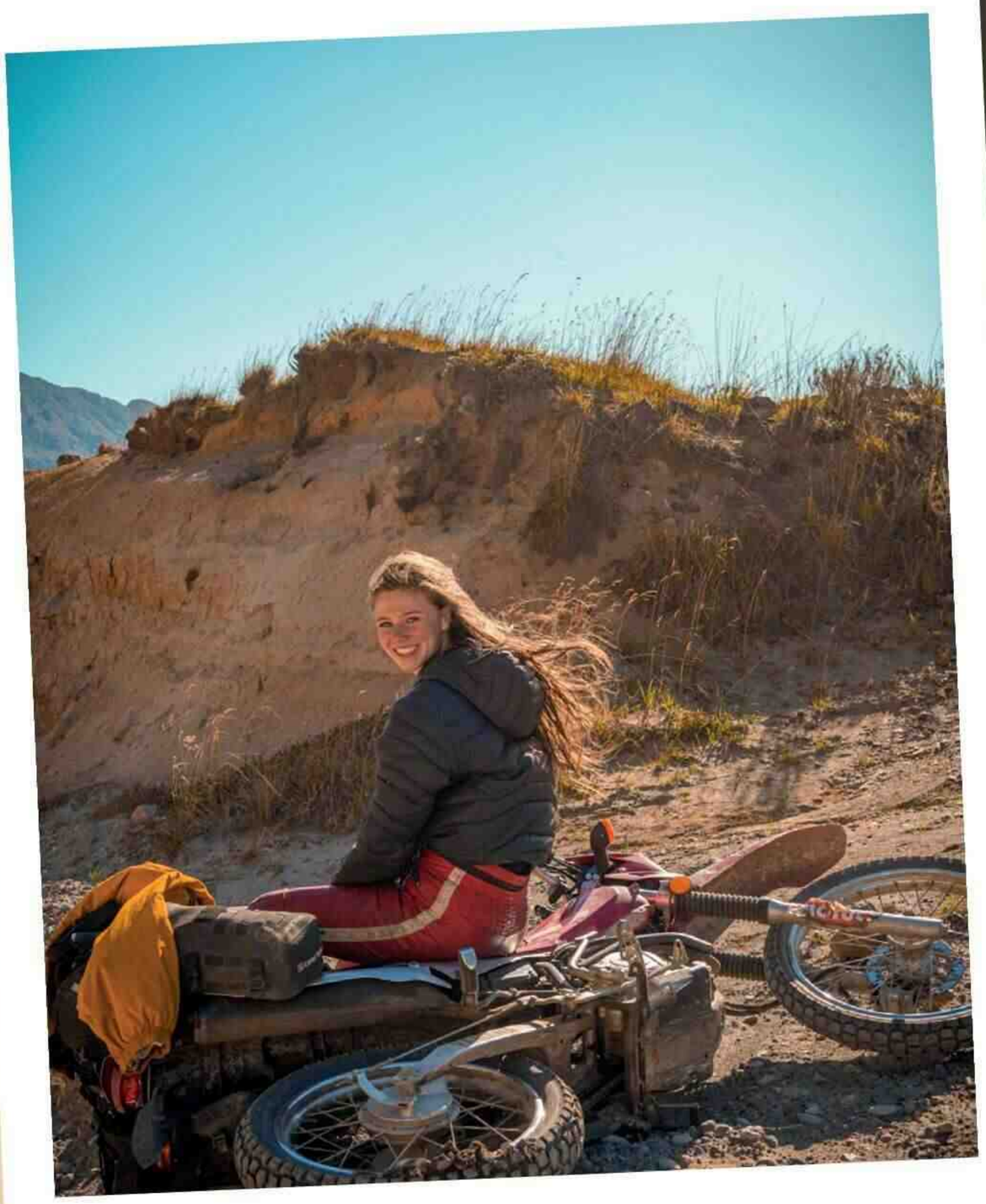
Aus Glanz mach Ranz

Mit Händen und Füßen erkläre ich „meinem“ Händler, dass ich in seiner Werkstatt mein Bike auf „used“ trimmen will. Jetzt hält er mich endgültig für balla! Dazu gibt es ein Video auf YouTube mit dem passenden Titel „Aus Glanz mach Ranz“. Ich dengele und pinsele und nach zwei Tagen sieht mein Bike endlich ranzig genug aus, um nicht sofort zu viel Aufmerksamkeit zu erregen. JETZT endlich kann meine Tour durch Chile losgehen. Proviant gekauft, getankt und Berge von Gepäck auf dem kleinen Motorrad. Erster Gang und los. Chile, ich komme …
Ich fahre mit der neuen Maschine, die nun aussieht, als wäre sie aus drei anderen zusammengeflickt, aus Valparaiso in Richtung Caradera del Astral. Mein Grinsen weicht nicht mehr aus meinem Gesicht. Fast nur Landstraße, ich liebe es. Ich bade in Seen, mache jeden Abend Lagerfeuer und möchte mit keinem Menschen tauschen. Ich darf sogar einen Surfkurs machen, für ganze zehn Euro.

Die perfekte Welle

Dabei erwische ich fast auf Anhieb die „perfekte“ Welle, ein Traum für jeden Surfer und ich kann nur sagen, dass es weitab üblicher Vorstellungen liegt, in diesem Maße im Einklang mit dem Element Wasser zu sein. Ich will unbedingt ein Surfbrett an meinem Motorrad befestigen, aber das scheitert einfach an der Größe des Bikes und sieht eher aus, als hätte ich ein Motorrad an ein Surfbrett getackert. Den Plan gebe ich also schweren Herzens wieder auf. Die kleine Yamaha ist einfach zu klein dafür, aber einen Versuch war es wert. Grundsätzlich hat es aber auch Vorteile, ein kleineres Bike für so eine Tour zu wählen, die mich rund 10.000 Kilometer durch Chile und Argentinien führen sollte.
Alles mache ich aber dennoch nicht richtig. Mich warnten die Schrauber aus der Werkstatt, in der ich mein Bike umbaute, dass ich keinesfalls ohne Ersatzreifen losfahren solle. Vor allem, wenn man alleine in einsame Gegenden fahren möchte. „Das passt schon“, dachte ich mir und hatte einfach keinen Bock, dafür nun auch noch Geld auszugeben.





200 Kilometer, auf denen ich mich wie die Königin der Welt fühle! Das ist die Freiheit, die man nur auf einem Motorrad erleben kann, mit keinem anderen Fortbewegungsmittel. Vor allem, wenn man, wie ich, ganz viel offroad fährt und gar keine Straßen braucht, so wie ich es liebe.

Fahr keinesfalls ohne Ersatzreifen durch Chile, haben sie gesagt

Plötzlich merke ich, wie sich das Unheil ankündigt. Ich „schwimme“ etwas. Zuerst nur ein bisschen, dann die Gewissheit: Ich habe einen Platten. Katastrophe. Mir bleibt nichts anderes übrig, als das Motorrad zu schieben. Ich frage mich, wie lange meine Kraft dafür reicht. Es geht auch noch bergauf. Eine Gruppe anderer Biker kommt mir entgegen und winkt freundlich. Mehr nicht. Die fahren einfach weiter. Ein Auto nähert sich von hinten und hupt. Wahrscheinlich als Warnung, aber was ich ihm hinterherrief, möchte ich hier nicht sagen. Dazu muss ich aber erwähnen, dass mir sonst nur Hilfsbereitschaft und Großzügigkeit begegneten und die Menschen hier unglaublich liebenswert sind. Dann kommt eine ganz enge Kurve und ich jubele innerlich. Völlig unerwartet taucht da ein Dorf auf! Jetzt noch wenige Hundert Meter schieben und ich bin wenigstens wieder unter Menschen! Angekommen, frage ich mich nach einer Werkstatt durch. Werkstatt ist etwas zu viel gesagt. Ein Verschlag mit geborstenen Scheiben, einer verbeulten Zapfsäule wofür auch immer und einem nagelneuen Cola-Kühlschrank.

Der knurrige alte Schrauber gibt mir zu verstehen, dass er keine große Lust hat, jetzt den Reifen zu reparieren, geht aber an die Arbeit. Er tut das Ganze etwas umständlich und ist fast zwei Stunden dabei, wieder Luft in den Reifen zu



bekommen, und ich fürchte schon eine gewaltige Rechnung. Auch weil er während der Arbeit unablässig flucht und ich froh bin, dass ich nicht verstehe, was er in den Orkus meckert. Die Rechnung. Er will umgerechnet sechs Euro von mir! Ich kann es kaum glauben und gebe natürlich ein Trinkgeld – nicht auszudenken, wenn er mir nicht geholfen hätte, denn einen neuen Reifen hätte ich in diesem Dorf niemals bekommen.



Chile – das Land der Avocados

Auf der Reise lerne ich viele Familien kennen und Freunde, wahrscheinlich und hoffentlich fürs Leben. Ich grille fast jeden Tag und wer denkt, dass man in Deutschland viel grillt, muss mal nach Chile fahren. Fast jeder Haushalt hat hinter dem Haus eine Barbecue-Stelle und gefühlt wird dort jeden Tag gegrillt. Und wenn sie grillen, sieht das meist so aus, dass man am Ende einen fetten Hamburger hat mit weißem Brot, etwas Fleisch und Avocado darauf. Chile ist einfach das Land der Avocados! Ich habe auch öfter mal Avocados gestohlen, mir für 50 Cent Brot gekauft und konnte mich dann damit ein paar Tage durchschlagen. Heute tut es mir leid, wenn ich daran denke, keine Frage. In Chile gibt es viele Früchte, einfach am Straßenrand, sodass man sich halbwegs ernähren kann. Mir fällt auf, dass es dort wirklich viele arme Menschen gibt, die kaum Geld haben und sich mit gemopsten Avocados über Wasser halten. Ich merke, dass es dort ziemlich üblich ist, weshalb auch die meisten Avocadofelder von Zäunen umgeben sind, damit niemand in Versuchung kommt. Aber wenn irgendwo eine Lücke ist, sind die Früchte ganz schnell weg. Viele Familien bringen so ihre Kinder durch, die dann am Straßenrand stehen und Avocados verkaufen. Manchmal kaufe ich ihnen welche ab, viel zu teuer, und sehe auf diese Weise viele glückliche Gesichter von Kindern.

Verlassene Straßen gibt es in Chile viele

Ich fahre weiter, in Richtung Lago Pingo. Will eigentlich nur zu dem See fahren, weil ich nach etwa fünf Tagen definitiv eine Wäsche brauche, ich kann mich selbst nicht mehr riechen und das ist ziemlich ekelhaft. Einfach ins Wasser springen, meine Klamotten waschen und über dem Motorrad trocknen, eine traumhafte Vorstellung.

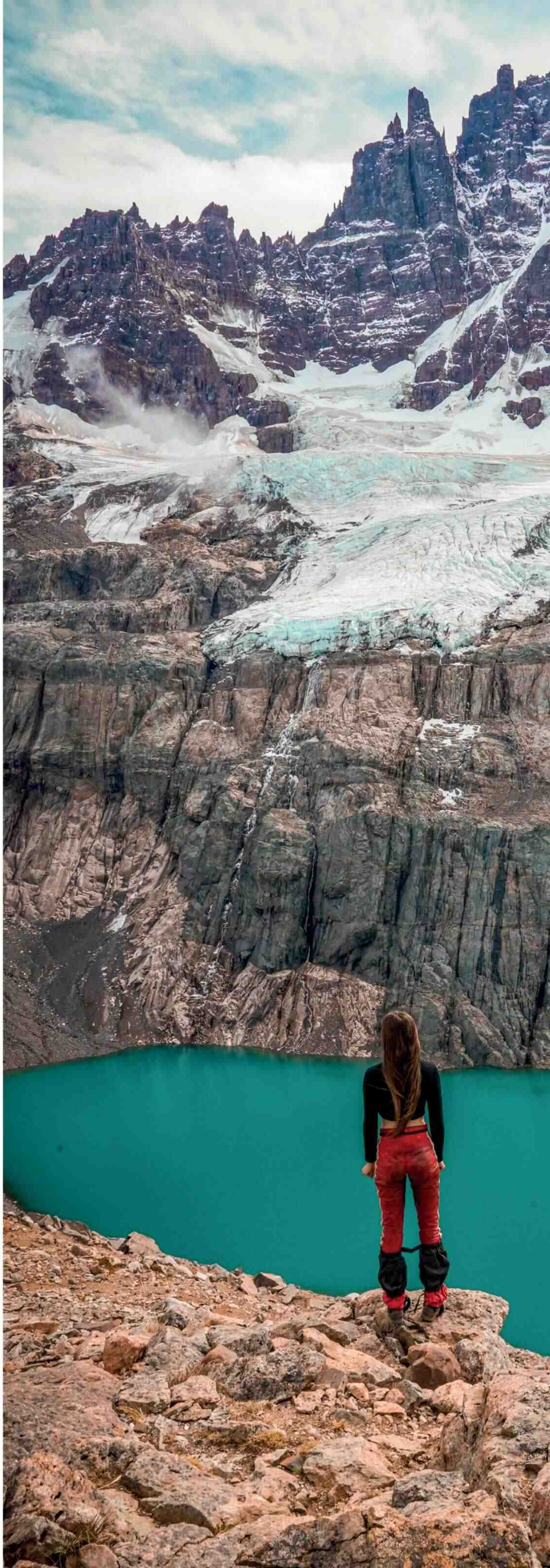
Ich suche eine verlassene Straße dafür und davon gibt es in Chile echt genug. Dann treffe ich auf eine Familie, nein, ein Paradies! Ganz freundlich werde ich aufgenommen und sie zeigen mir ihre unglaubliche Villa. Ich schätze, das Haus hat 20 Zimmer und 800 qm Wohnfläche. Alles scheint selbstverständlich für sie. Weiter im Tal hätten sie noch ein paar Villen, die vermietet seien. Im Garten steht ein Hubschrauber neben dem Pool. Ein Hubschrauber und nicht so ein Ding für zwei Personen, sondern ein Apparat mit acht Sitzen, die in beigem Leder gehalten sind. So etwas habe ich noch nie gesehen. Sie zeigen es mir so, wie in Europa eine Familie ihr Mini-Cabrio zur Schau stellen würde, mit dem sie viel Spaß hat.

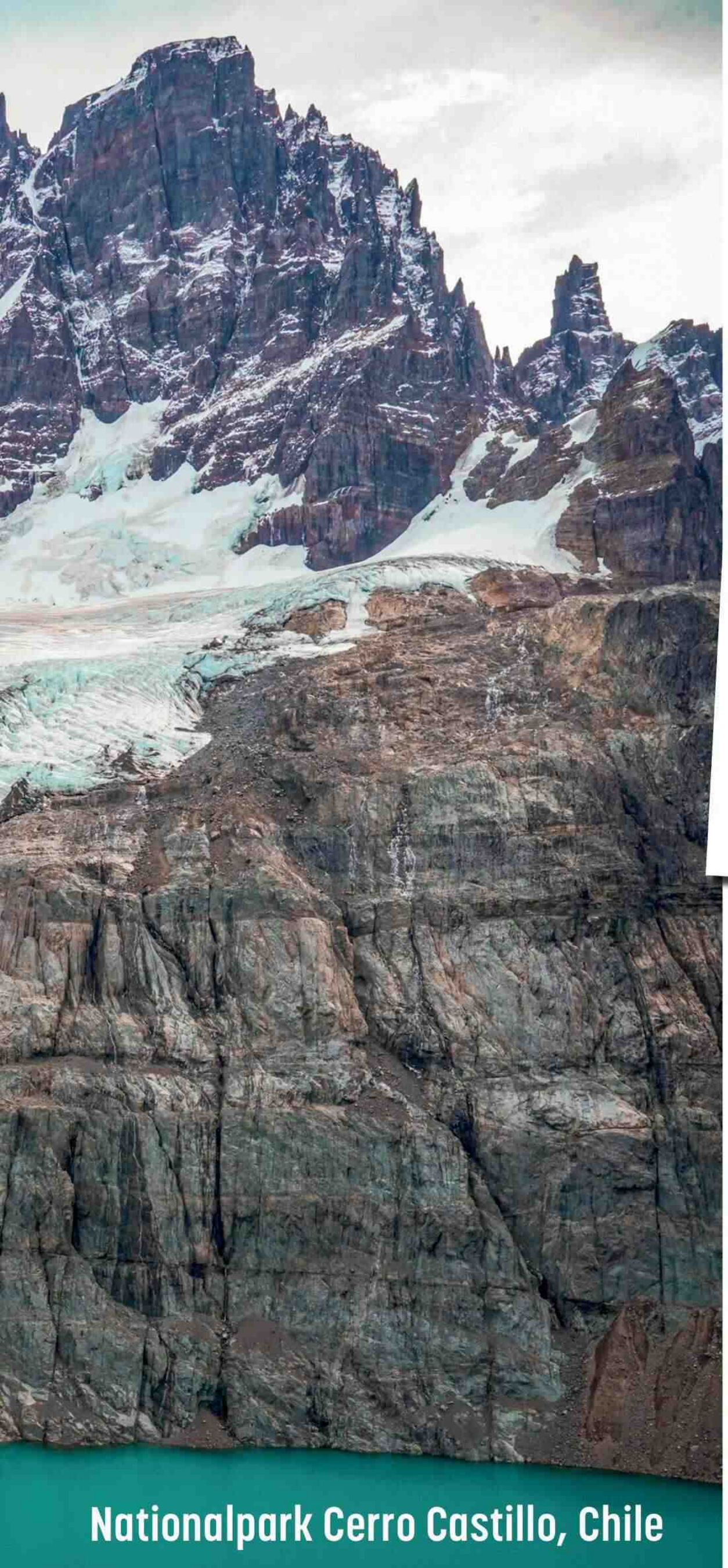


Wir können uns ganz gut auf Englisch unterhalten und sie sind fasziniert von meinem Projekt und können es kaum glauben. Ich muss viel von meinen Reisen erzählen. Spontan beschließen sie, eine Party zu geben, und telefonieren eifrig, um weitere Verwandte einzuladen. Letztlich gibt es etwa dreißig Leute in den 20ern und es wird eine ausgelassene Party, auf der alle lachen und glücklich sind. Geschwister, Cousins, Cousinen, Tanten, Onkel, alle sind plötzlich da. Dass reiche Familien dort einen Hubschrauber im Garten haben, ist gar nicht selten und damit werden am Wochenende die Verwandten besucht. Andere Länder – andere Sitten!
Wir hören die ganze Nacht laute Latino-Musik und trinken Unmengen von „Bis Cola“, am ehesten mit Bacardi-Cola zu vergleichen. Wer anstrengend reist, kann auch mal feiern und besonders bemerkenswert ist, dass auch nach reichlich Alkohol niemand, wirklich niemand, respektlos wird oder mir auch nur ansatzweise zu nahe kommen wird.
Am nächsten Nachmittag gibt es dann ein „Frühstück“, wie ich es nur aus dem Fernseher kenne. Meine Wäsche muss nachts irgendjemand gewaschen und getrocknet haben, denn sie liegt sauber gefaltet auf einem Stuhl im Gästezimmer. So kann es passieren, dass man einfach nur in einen See springen will, dafür eine einsame Straße sucht und plötzlich auf einer Party mit 30 Leuten landet.
Ich setze mich gut gelaunt auf mein Motorrad und fahre weiter in Richtung Süden Chiles. Das Wetter wird sehr viel schlechter. Es regnet und ist kalt.

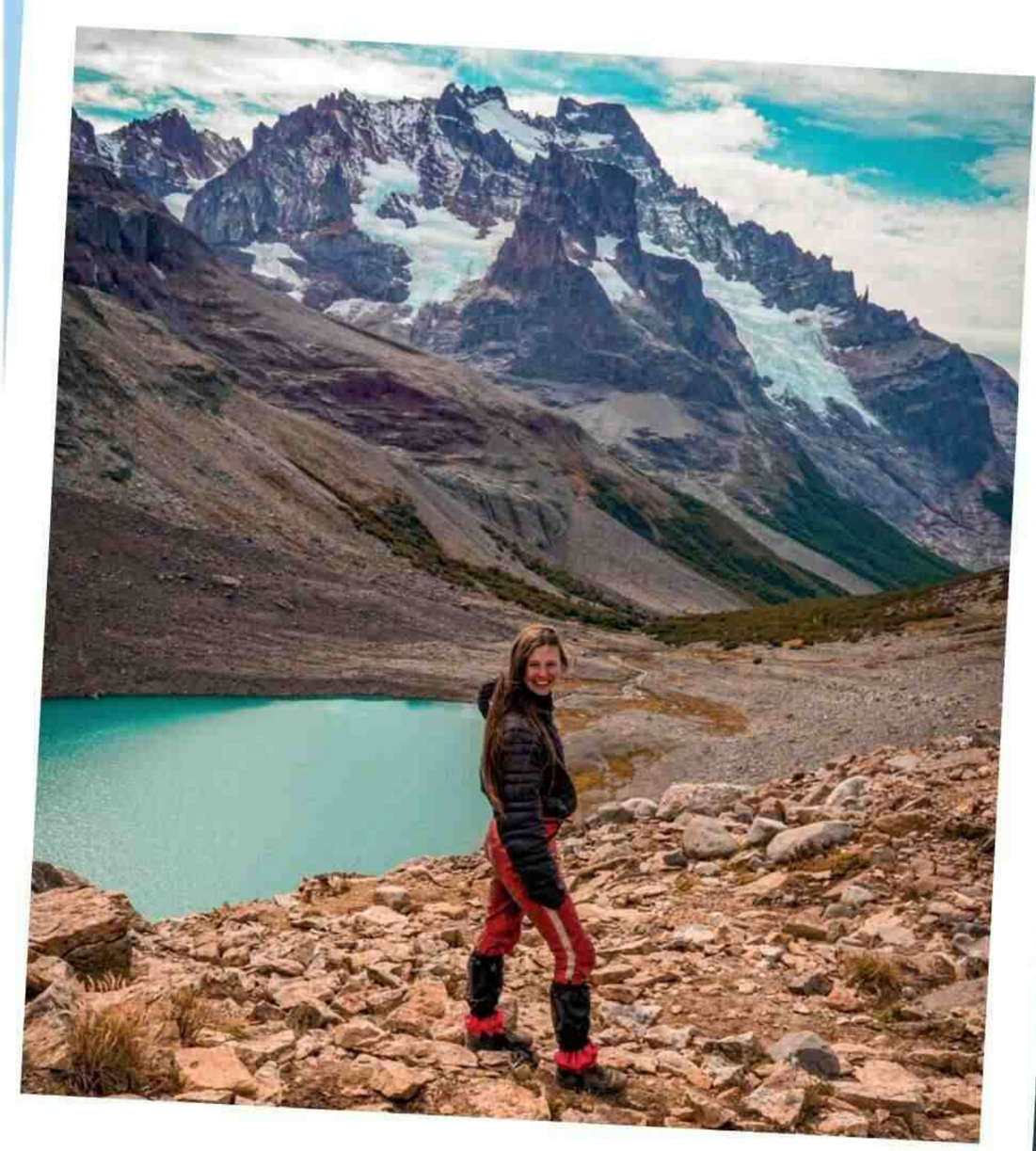
Wenn es kalt ist und regnet, ist dir alles egal

Ich fahre auf die Autobahn, um einfach schneller voranzukommen, Kilometer zu machen und zu hoffen, bald aus dem Regen zu kommen. Hin und wieder halte ich an einer Raststätte und schlage mein Zelt auf, weil ich einfach durchnässt und müde bin. Mir ist dann alles egal und es gibt dort wenigstens eine Toilette. Das Zelt ist längst nicht mehr ganz dicht, aber auch nur, weil ich es nicht immer sorgfältig aufgebaut habe. Oft bin ich dazu zu müde. An den Autobahnen gibt es auch immer für etwa einen Euro frische Hotdogs, warm, saftig und wie immer mit Avocado darauf. Ganz wichtig in solchen Augenblicken ist ein wirklich guter, hochwertiger Schlafsack. Das habe ich auf vielen Reisen gemerkt und wer hier spart, spart an der falschen Stelle!
Am nächsten Tag ist das Wetter wieder etwas gemütlicher und ich mache mich auf den Weg auf die Insel Chiloé. Die Fähre kostet rund 12,-- Euro und es sind viele andere Biker damit unterwegs. Man kann gar nicht anders, als Kontakte zu knüpfen und sich auszutauschen, und mich wundert immer wieder, wie viele Menschen es auf der Welt gibt, die ziellos mit dem Motorrad unterwegs sind! Die nächsten vier Wochen werde ich diese wunderschöne Insel erfahren. Ich zelte, sitze abends gemütlich am prasselnden Lagerfeuer und schlafe entweder in meiner Hängematte oder im Zelt. Das Zelt bietet zwar keinen richtigen „Schutz“, doch ich habe darin immer diesen „Kuscheleffekt“ und liebe es. Ich dusche unter Wasserfällen und begreife jeden Tag aufs Neue, wie wunderschön dieser Planet sein kann, wie reich und in welchem Übermaß die pure Natur Glücksgefühle auslösen kann. Wenn man nicht mitsamt Handy ins Wasser fällt.
Ich lerne zwei andere Biker um die 20 kennen und schließe





Nationalpark Cerro Castillo, Chile



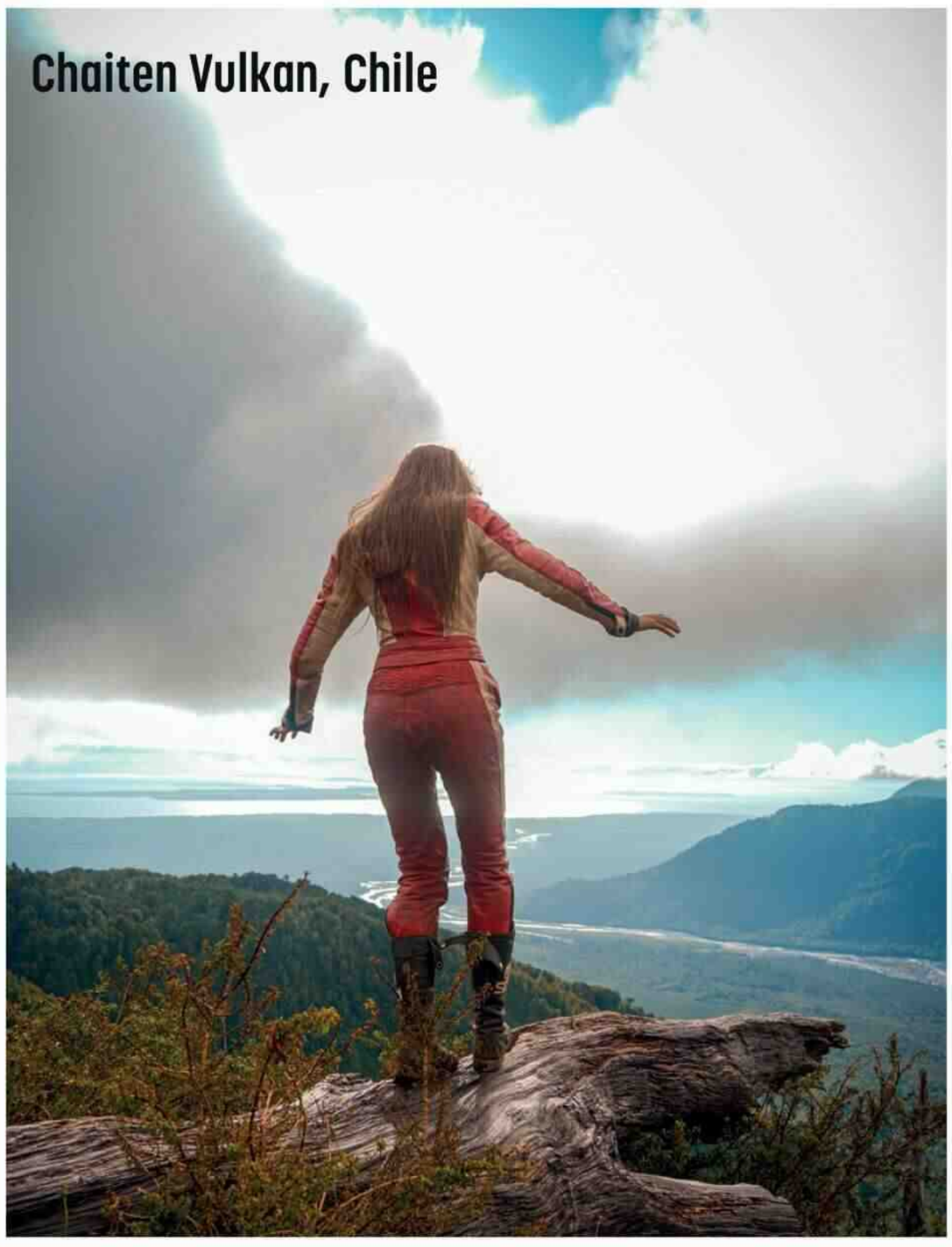
mich ihnen für ein paar Tage an. Am Ende der Touren oder Wanderungen steht jedenfalls immer ein Wasserfall. Ich weiß nicht genau, wie es passiert, aber ich lande im Wasser. Und weil ich weiß, dass ich manchmal auch etwas schusselig sein kann, lege ich mein Handy beiseite, damit nichts passiert. Jedenfalls möchte ich was trinken und sehe plötzlich mein Handy im Wasser, wie es gerade untergeht. Ich rutsche aus und falle hinterher, mitten in diesen Wasserfall. Auf meinem Handy ist mein Banking, mein Geld, mein Impfzertifikat – alles, ihr kennt das.

Jetzt kann nur noch Oma Rosa helfen

Ach ja und meine Lederkombi habe ich natürlich dabei an und muss klitschnass aus dem Wasser gezogen werden. Es ist elf Uhr abends und arschkalt. Noch steht der Rückweg an, zu Fuß zwei Stunden durch einen Wald, mit der schweren, nassen Lederkombi. Auf dem Weg bietet mir einer der Jungs an, bei seiner Oma schlafen zu können, was eine segensreiche Vorstellung ist. Aber der Weg dahin würde zwei weitere Stunden auf dem Motorrad in der nassen Kombi bedeuten.

Ich habe aber keine Wahl und so bringt er mich zu seiner Oma. Eine ältere Dame, die in einem bescheidenen, kleinen Haus lebt, das nur zwei kleine Zimmerchen hat. Rosa ist um die achtzig und kann sich nur unter Ächzen bewegen, hat aber ein Herz aus Gold. Weil ich kein Handy habe, gibt es auch keine Kommunikation mit dem Übersetzer, der mir so oft hilft. Nein, es ist alles nonverbal. Nur mit Gesten und gütigem Lächeln, weil sie natürlich kein Englisch spricht. Ich bekomme ein warmes Lavendelbad. Nein, nicht von Duschdas, sondern mit getrocknetem Lavendel aus dem Garten. Während ich in der kleinen Wanne liege, steht Oma Rosa in der Küche und kocht mir eine Suppe. Mitten in der Nacht, für eine Unbekannte in einer merkwürdigen, nassen, roten Klamotte.

Ich werde diese Frau niemals vergessen. Sie ist es dann, die mir anbietet, mir Geld für ein neues Handy zu leihen. Fast ihre ganzen Ersparnisse. Diese Frau ist ein Engel und völlig selbstlos. Ich werde ihr das Geld natürlich sofort überweisen, wenn ich wieder Zugriff auf mein Banking habe. Und etwas mehr. So ein Vertrauen bringen mir nur wenige Menschen entgegen. Ich kann mir sogar das gleiche Handy kaufen, wie ich zuvor hatte, und verbringe ein paar Stunden damit, es wieder „einzurichten“ und für mich einzustellen.
Ich fahre wieder mit der Fähre von der Insel und dann auf der Caradera del Astral weiter in Richtung Süden des Landes. Dort treffe ich nicht mehr so viele Menschen wie bisher, aber das hat auch was. Es ist sehr entspannend, sich einfach auf diese unbeschreiblich schöne Landschaft zu konzentrieren. Teilweise fahre ich nur 30 km/h, um nicht im Graben zu landen, weil meine Aufmerksamkeit etwas zu sehr der Natur gilt, an der ich mich nicht sattsehen kann.


Chaiten Vulkan, Chile

Schnee, Wälder, ein Vulkan und das Meer

Das hat mich so überwältigt. Berge voller Schnee und ich halte, um mich zu Fuß weiter auf den Weg zu machen. Mein Ziel ist der Calbuco, ein Vulkan, der 2015 zuletzt ausbrach und etwas über 2.000 Meter hoch ist. Zur einen Seite siehst du nur schwarze Lava und auf der anderen Seite ist alles grün, geradezu üppig grün, gesunde Wälder und auf der anderen Seite wieder der Vulkan, aus dem oben noch etwas weißer Dampf steigt. Und das Meer. Ich sehe dazu noch das Meer, das dieses Bild vollständig surreal erscheinen lässt. Was für ein wundervoller Start in die nächste Etappe.
Wieder mache ich Feuer, baue das Zelt auf und verarbeite meine Eindrücke, die wie ein Kaleidoskop durch meine Gedanken rasen. In den nächsten Tagen lerne ich wieder und wieder Familien kennen, die mich in ihrem Garten schlafen lassen, mir Lebensmittel geben, auch wenn sie selbst nur von purer Improvisation leben. Ich helfe beim Kühemelken und im Haushalt und bin immer wieder erstaunt und glücklich, wie zufrieden Menschen leben können, die wirklich nicht viel haben. Mir wird klar, dass der ganze Mist der Zivilisation mehr Schaden anrichtet, als er den Menschen guttut. Und mir wird in diesen Tagen klar, dass ich noch dankbarer sein möchte. Dankbar dafür, mein Leben zu haben, meine Familie, meine Freunde und die Idee, mich vor drei Jahren auf den Weg gemacht zu haben, der längst noch nicht endet. Ich habe in diesen Tagen nicht ein einziges Mal im Hostel oder gar Hotel geschlafen, war eins mit mir und der Natur und meinen Mitteln.

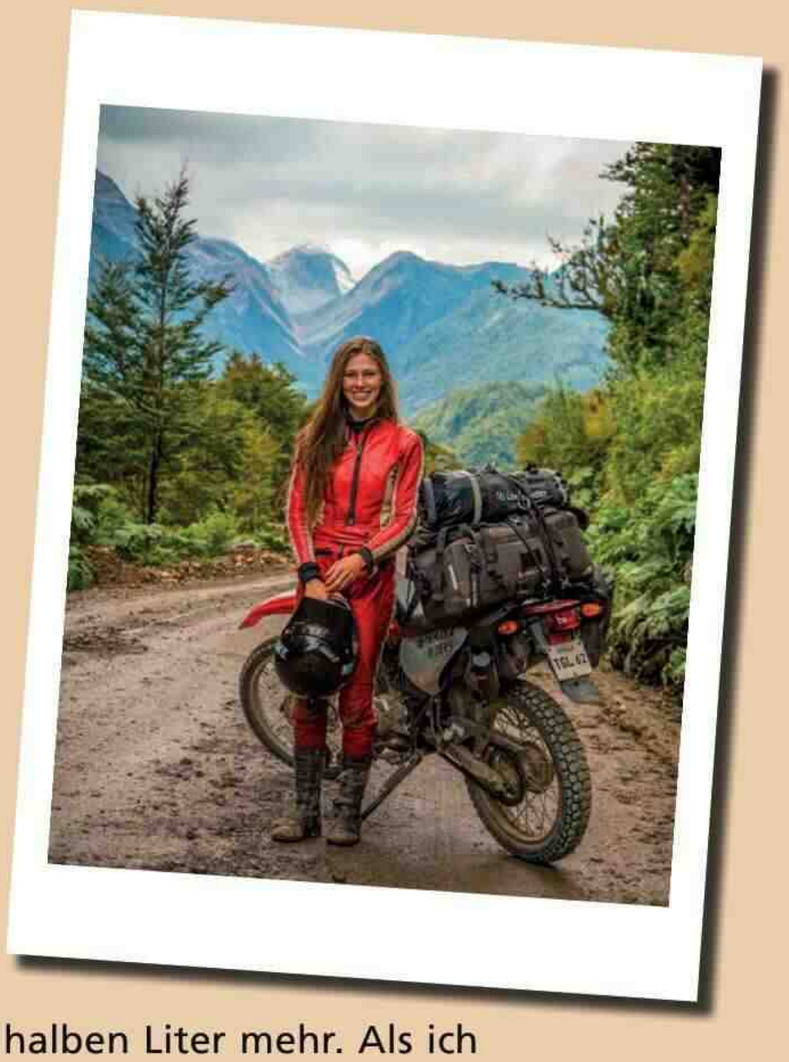


Das Waldleben hat für ein paar Tage Pause

Ein paar Tage später treffe ich in einem Dorf eine andere Familie, mit der ich mich wunderbar auf Englisch unterhalten kann. Sie wollen immer mehr von mir und meinen Reisen wissen und laden mich ein, einige Tage zu bleiben. Sie sind wohlhabend und geben mir eines der Gästezimmer in ihrem Haus und nehmen mich auf wie die eigene Tochter. Mehrmals laden sie mich in luxuriöse Restaurants ein. Neben meinem Waldleben tut das natürlich auch mal gut. Und wenn es Tage gibt, an denen du dich einfach von Blaubeeren ernährst, um etwas im Bauch zu haben, ist es ein willkommener Segen, einfach auch mal die Gastfreundschaft von Menschen anzunehmen, aus der dann Freundschaft erwächst. Ich erfahre übrigens durch einen Zufall, dass mittlerweile mein Geld bei Oma Rosa angekommen ist und sie sich sehr gefreut hat, dass sie mir vertrauen konnte. Kurz darauf treffe ich erneut auf eine Familie, die mich in ihrem bescheidenen Haus aufnimmt und mit Freundlichkeit







überschüttet. Auch hier kümmere ich mich um die Hühner und helfe etwas im Haushalt. Es gibt kein Internet, also wieder keinen Übersetzer, aber wenn man es will, verstehen sich Menschen auch so. Auch eine Erfahrung, die ich in dieser Form bisher nicht kannte. Dann werden dort einige Schafe geschlachtet. Schafe werden jeden Tag überall auf der Welt geschlachtet, doch es ist für mich neu, dabei zu sein. Diese Familie lebt davon, sie isst und verkauft das Fleisch und bietet das Fell auf dem Markt an.

Dann fahre ich ohne Navi und Karte wieder einfach drauflos und dass finde ich, ist die schönste Form des Reisens mit dem Motorrad. Es ist die totale Einsamkeit, seit Stunden sehe ich schon keine anderen Menschen oder Fahrzeuge mehr.

Plötzlich fängt meine Maschine an, zu zicken. Wann passiert so was? Nachts. Wie ist das Wetter, wenn so etwas geschieht? Es regnet. Die Kette ist abgesprungen. Der Regen geht in Schneeregen über und mir wird schlagartig klar, dass ich mein Werkzeug an Pablo verschenkt habe, der mich zu Oma Rosa brachte. Ich weiß, das tut man nicht, aber hinterher weiß natürlich jeder alles besser. Ich bin komplett verloren. Hundemüde packe ich trotzig meine Isomatte auf die Straße, decke mich notdürftig zu und warte nun erst einmal den nächsten Tag ab. Was soll ich auch tun? Ich kann nicht mehr vor und zurück, habe nichts mehr zu essen und mein Wasservorrat misst keinen halben Liter mehr. Als ich aufwache, habe ich vor allem Hunger, aber ich habe nur noch nasse Donuts, die dem Schneeregen zum Opfer gefallen sind. Alles nur noch voll ekelhaft.

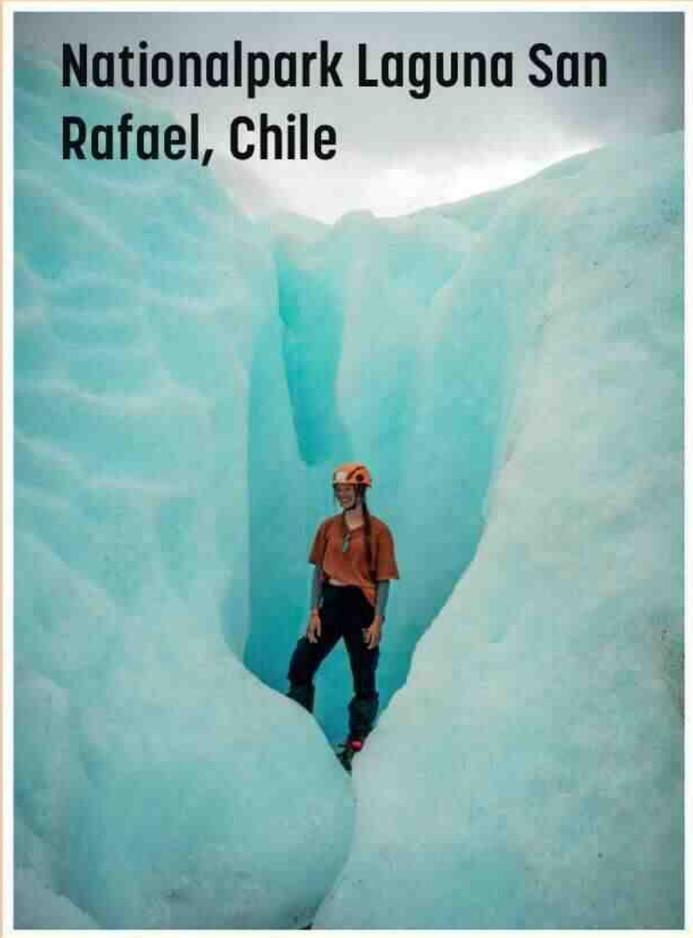
Helfer in der Not

Nachdem ich dort etwa 24 Stunden gesessen habe und mir dabei reichlich doof vorgekommen bin, kommt tatsächlich ein Auto. Es hält an und zwei ältere Männer sehen sofort, was zu tun ist, und fangen an, meine kleine Yamaha zu reparieren. Das geht ruckzuck, als würden sie nichts anderes tun. Ich kann mich kaum richtig bedanken, schon sind sie wieder weg. Und für mich geht es weiter.

Dann treffe ich Rodrigo, ein weiterer Biker, der mit seinem Motorrad um die Welt reist. Mit solchen Menschen ist man natürlich sofort auf einer Ebene, die man sonst im Leben lediglich nach vielen Jahren erreicht. Bikersolidarität eben.

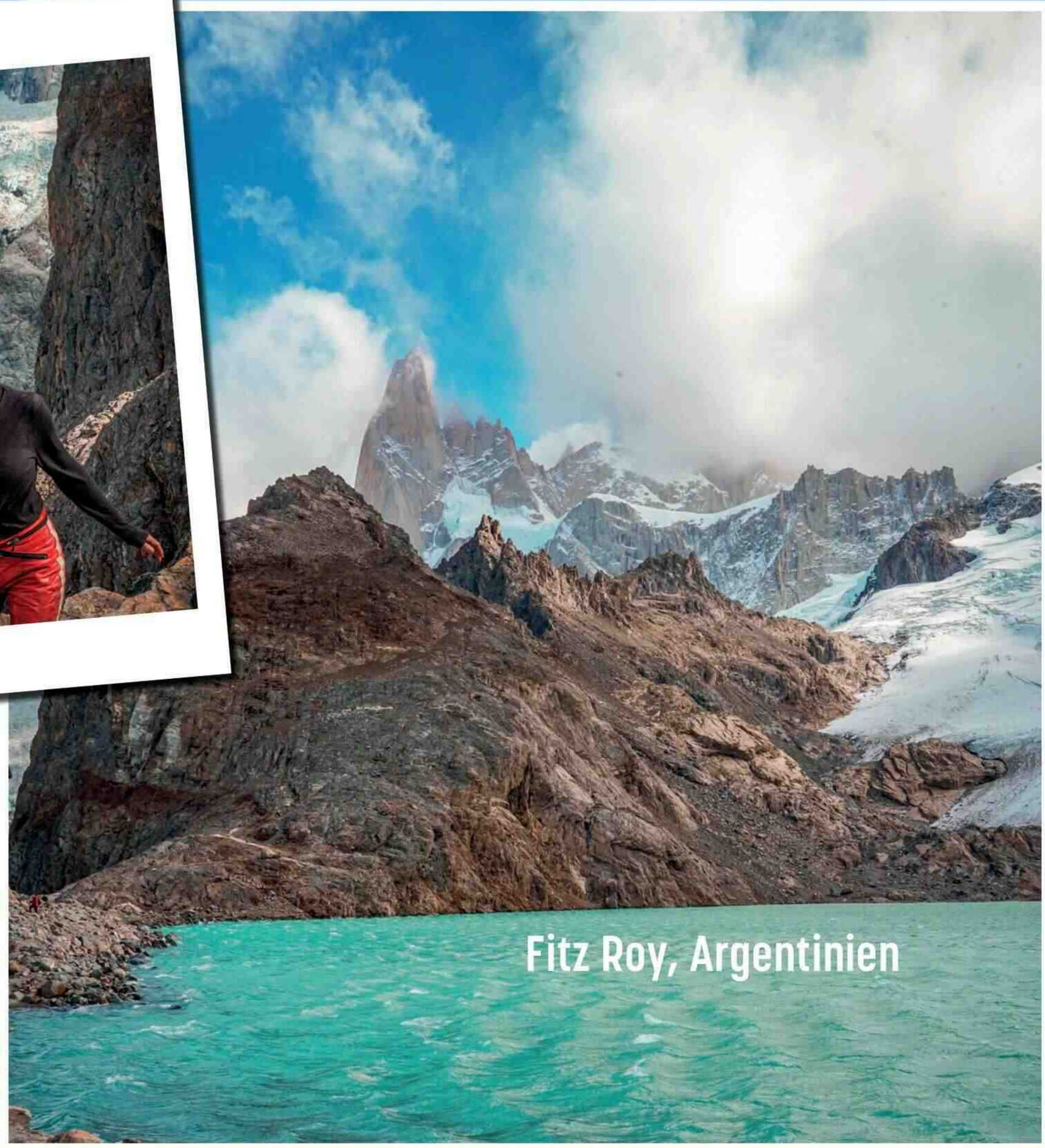
Rodrigo begleitet mich ein paar Tage und hat seinen Hund dabei. Der ist tatsächlich so trainiert, dass er aufs Moped springt und mit wehenden Ohren mitfährt. Ein kleiner Jack Russell Terrier, der auch eine Weile bei mir mitfährt und mit uns über den Strand jagt.











Fitz Roy, Argentinien



Chile und Hunde ist ein Thema, das nicht so romantisch und verklärt ist. Es gibt einfach wahnsinnig viele Hunde und manchmal passiert es auch mir, dass ich einen streife. Viele liegen blutend an der Straße und niemand kümmert sich um sie. Also nicht nur Lagerfeuer-Romantik und tiefrote Sonnenuntergänge. Ich werde auch mehrmals von streunenden Hunden gebissen und muss meine Tetanus-Impfung deshalb auffrischen lassen. Die Menschen hier behandeln fremde Hunde auch schlecht und es ist kein Wunder, dass einige dann nicht mehr freundlich sind.

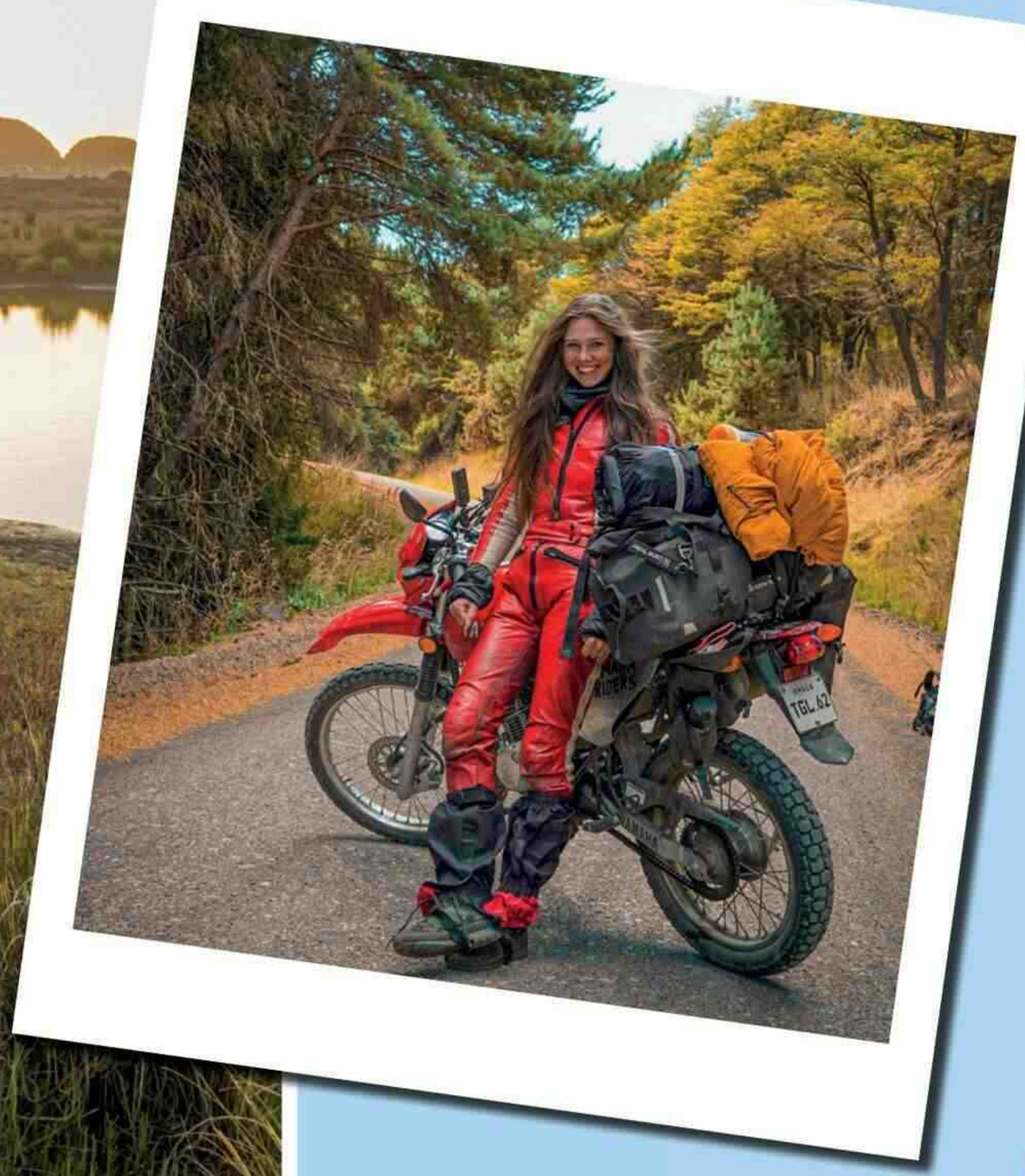
In Argentinien endet die Route

Jetzt bin ich auf der argentinischen Seite gelandet und es gibt hier ein paar Seen, die ich mir ansehen möchte. Ich zelte wieder und langsam zeigt das Zelt Spuren von Verschleiß, der angegangen werden muss. Jeder Biker weiß, welches „Werkzeug" nun zum Einsatz kommt. Panzertape ist unverzichtbar und als ich noch mit meiner alten Suzuki Bandit unterwegs war, wurde sie zuletzt nur noch von Panzertape und Kabelbindern zusammengehalten. Dagegen ist meine kleine 125er-Yamaha einfach ein niedliches Spielzeug. Die Bandit ist unzerstörbar. Nicht so das Zelt und ein paar Meter des silbernen Tapes machen mein Zelt wieder einsatzfähig und mich stolz, dieses Mal keine Hilfe gebraucht zu haben.

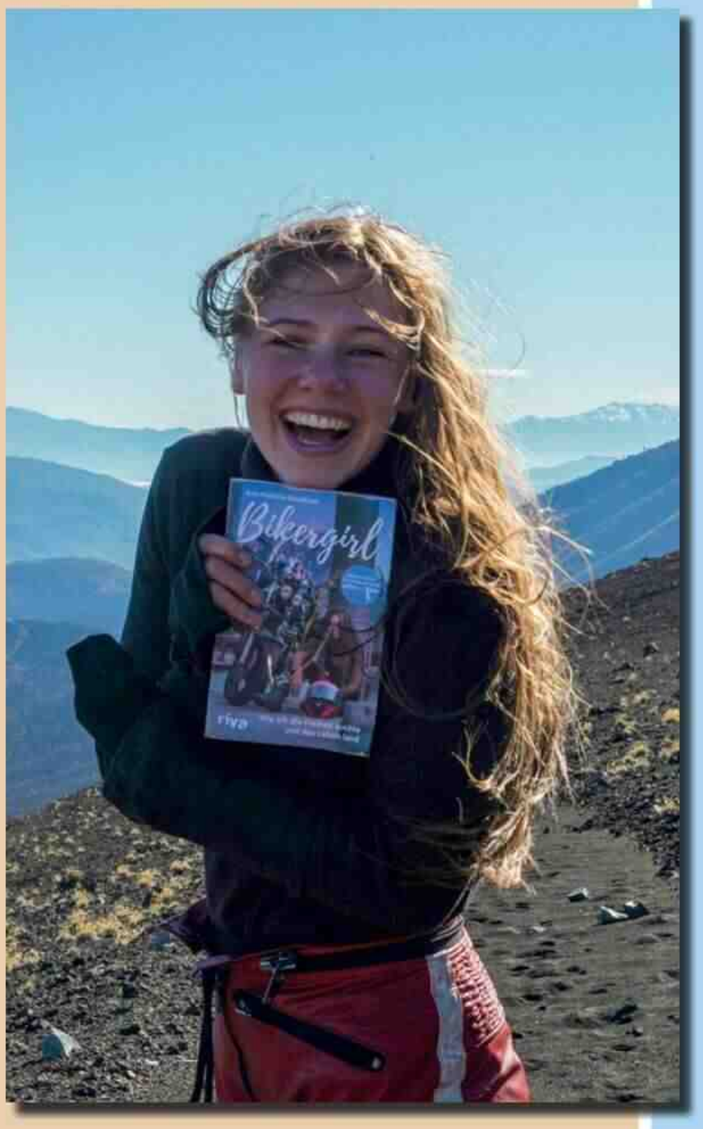
Maschine und Material zeigen jetzt langsam Ermüdungserscheinungen und ich halte es für eine gute Idee, mich genau jetzt auf den Rückweg zu machen. Auf meiner Fahrt zurück in den Norden des Landes nutze ich fast nur die Autobahn, die natürlich auch wunderschöne Landschaften durchkreuzt. Meine Erlebnisse ziehen noch einmal an mir vorüber. Der platte Reifen, Oma Rosa, die tolle Party neben dem Hubschrauber, meine nasse Kombi …

Zurück in Santiago rufe ich Paolo an, der mir bei der Zulassung der Maschine geholfen hat, und biete ihm an, die kleine Yamaha zu kaufen. Er ist sofort Feuer und Flamme, doch so hilfsbereit er zu mir war, so hart ist er in der Verhandlung über den Preis meiner Maschine. Schließlich werde ich mit ihm einig und kann meinen Rückflug buchen. Als die Maschine dann abhebt, weiß ich, dass ich nicht das letzte Mal in Chile gewesen bin, und sehe lächelnd aus dem Flieger auf die Stadt, die nun immer kleiner wird … „Städte" gibt es in unserem Sinne nicht viele in Chile. Der Reiz des Landes liegt in seiner unglaublichen Weite und seiner großartigen Vielfalt, die ich auf 10.000 Kilometern erfahren durfte. Und letztlich muss ich es auch einmal ganz klar sagen: Es ist wunderbar, dass es Motorräder gibt! Mit einem Auto sind meine Reisen einfach nicht möglich und kommen mir immer wie schwerfälliger Ballast vor. Mit meinen Reisen, die auch nach drei Jahren kein Ende einplanen, breche ich nicht nur eine Lanze für Freiheit und Abenteuer. Nein, vor allem auch für das Motorrad und dafür, dass eine Frau damit wunderbar reisen kann.





„Bikergirl“



Pure Freiheit. Eine Vorstellung, die viele fasziniert und dennoch für die meisten ein unerfüllbarer Traum bleibt. Ann-Kathrin Bendixen konnte in ihrem letzten Schuljahr an nichts anderes mehr denken. Damals raubte ihr eine heimtückische Krankheit zwei Jahre ihres Lebens. Eine Zeit, in der sie eingeschränkt war und abhängig von der Hilfe anderer. Noch im Krankenhaus beschloss sie, nach dem Abitur kein Studium zu beginnen, sondern stattdessen ihre alte Suzuki Bandit zu packen und auf Weltreise zu gehen.

Bikergirl erzählt von der abenteuerlichen Motorradtour einer 19-Jährigen, die alleine und ohne Geld mit ihrem Bike quer durch Europa fährt, neue Länder und Kulturen kennenlernt und dabei ihre Freiheit lebt. Einziger Begleiter ist ein kleiner Plüschaffe, der in einsamen Momenten Trost spendet und viele Abenteuer mit ihr teilt.

Bezug: www.mundr.de/WNU

GASGAS SM 700



Text: Klaus Nennewitz; Fotos: GasGas

GASGAS ES 700





Bekanntes Gesicht: Die Karosserieteile stammen aus dem Baukasten

Die Motorradfirma GasGas, 1985 im spanischen Girona gegründet, gehört seit 2020 zur KTM-Gruppe. Seit dem Besitzerwechsel hat sich einiges getan: Die Marke ist heute praktisch in allen Motorradrennsportdisziplinen von Trial über Motocross und Supercross sowie Enduro und Grand-Prix-Rennsport in der Moto2- und Moto3-Klasse aktiv. Sam Sunderland gewann im Januar auf einer GasGas die Rallye Dakar, der Italiener Andrea Verona wurde 2021 Enduro-Weltmeister in der E1-Klasse. Bis auf die Trialmaschinen, die nach wie vor in Spanien entwickelt und produziert werden (ab Sommer 2022 im neuen Werk in Terrassa in der Nähe von Barcelona), basieren die GasGas Motorräder auf den technischen Plattformen der Schwesterfirmen KTM und Husqvarna. Geänderte Kunststoffteile und andere Dekore machen aus einer orangen bzw. blau-gelben Maschine eine Rote: Statt „Ready to Race“ oder „Discovery“ wird der Slogan dann zu „Get on the Gas“.

Mit den nun in Spanien vorgestellten GasGas 700 ES (Enduro Street) und SM (Supermotard) möchte die Firma ein neues Publikum ansprechen, ein bisschen jünger und wilder, so eher auf Augenhöhe mit dem amerikanischen Supercross-Star Justin Barcia: Surferboy-Look mit langer blonder Mähne anstatt Geländesport oder Abenteurer auf dem Weg zum Nordkap.

Die Technik dazu ist wohlbekannt und basiert auf den Modellen KTM 690 bzw. HVA 701 mit dem größten Serien-Einzylinder-Viertaktmotor auf dem Markt, der bereits 2007 in der KTM Supermoto debütierte. Damals hatte der Eintopf noch 65 PS, heute sind es mit 692,7 cc gut 10 PS mehr, damit ist er nach wie vor konkurrenzlos. Aus dem Baukasten der KTM-Gruppe wird auch das komplette Fahrwerk und Bodywork übernommen, bei der Enduro reduzieren sich die technischen Änderungen nur auf die Farbgebung des Rahmens und der Karrosserieteile, die sich nun in Rot präsentieren. Bei der Supermoto wurden die Speichenräder gegen Gussfelgen getauscht, sie ist mit 148,5 kg Trockengewicht rund 1 Kilogramm schwerer als die Enduroversion. Vorne federt eine in Druck- und Zugspannung regulierbare WP Apex Gabel mit 48 mm Standrohrdurchmesser und 215 mm Federweg, hinten kommt ein über Umlenkhebel an der Gussschwinge angelenktes WP Federbein mit 240 mm Federweg am Hinterrad zum Einsatz. Verzögert wird mit einer 320-mm-Bremsscheibe und schwimmend gelagertem Zweikolben-Bremssattel vorne, hinten ist eine 240-mm-Bremsscheibe mit Einkolben-Bremszange verbaut. Die Maschine rollt auf Conti SM Evo Reifen mit den

Dimensionen 120/70 und 160/60. ABS und Traktionskontrolle arbeiten schräglagenabhängig und es gibt 2 Fahrmodi. Ein Schaltautomat mit Blipperfunktion ist bei beiden Versionen an Bord.
Die Enduro federt vorne über eine WP XPLOR Gabel, die Federwege betragen hinten wie vorne 250 mm, damit steigt die Höhe der schmalen und sehr langen Sitzbank auf 93,5 cm. Die Bremsscheibe vorne hat 300 mm Durchmesser, die hintere ist mit 240 mm baugleich zur SM. Enduroreifen Conti TKC 80 in den Größen 90/90 und 140/80 sind auf die Speichenräder aufgezogen. Die Präsentation fand auf den Straßen und den Schotterpisten der Costa Brava statt, unweit des ehemaligen Stammwerks von GasGas in Girona, das inzwischen nicht mehr in Betrieb ist.

Supermoto

Die Supermoto hat eine bequeme Sitzposition, auf der Autobahn bringen auch Geschwindigkeiten reichlich über 100 km/h das Fahrwerk nicht aus der Ruhe In lang gezogenen Kurven und auf den Geraden liegt die Maschine sehr stabil, in den Lenkerenden sind aber trotz elastischer Aufhängung des Lenkers in der oberen Gabelbrücke leichte Vibrationen spürbar. Das Drehmoment des Motors bei niedrigen Drehzahlen erinnert an die Eintöpfe der neunziger Jahre wie BMW F 650 oder Aprilia Pegaso, also zunächst erstmal nichts Außergewöhnliches. Seine wirkliche Stärke zeigt er dann aber ungefähr ab der Mitte des Drehzahlbandes (leider ist kein Drehzahlmesser vorhanden), indem er stürmisch bis zum Begrenzer hochdreht und seine rund 75 PS überzeugend auf die Straße bringt. Aber solche Drehzahlorgien braucht es kaum: Auf der kurvigen Küstenstraße nach Tossa del Mar kann der Einzylinder schaltfaul gefahren werden. Um an den Kollegen dranzubleiben, muss aber eifrig gearbeitet werden, die Maschine verlangt mit einem extrem sensiblen Frontend eine sehr aktive Fahrtechnik. Hartes Anbremsen, Einlenken und Schräglage, bis die Rasten schleifen, dann volle Beschleunigung am Kurvenausgang: Die Supermoto erfüllt die Erwartungen eines hochpräzisen Gassenhauers mit einer harmonischen Abstimmung zwischen Fahrwerk und Motor.



Der Einzylinder-Viertaktmotor mit 75 PS hat für SM und Enduro die gleichen Getriebeübersetzungen

Gussfelgen in einer Supermoto-Maschine mit dem großen Einzylinder aus Mattighofen sind eine Neuigkeit



Heizen mit Laia Sanz (rechts): elfmal bei der Dakar im Ziel und Testimonial für GasGas

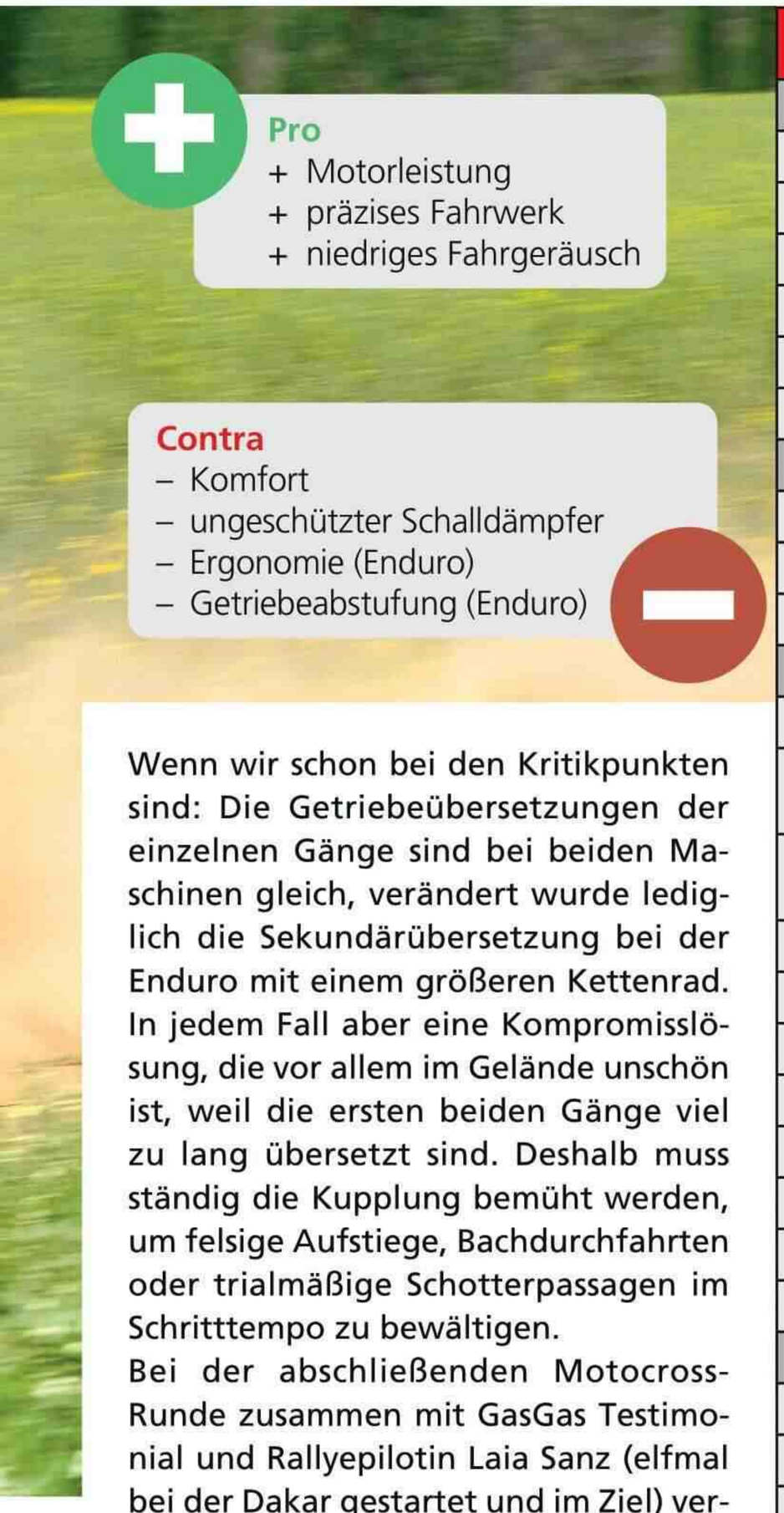
Die sehr dynamisch-handliche Auslegung des Fahrwerks, das durch den breiten Vorderreifen 120/70-17 ein gewisses Eigenlenkverhalten entwickelt, ist nichts fürs gemütliche Spazierenfahren und passt nicht unbedingt für jeden. Die Supermoto will getrieben werden, dabei sollte der Motor immer unter Zug stehen und der Pilot weit vorne fast über dem Vorderrad sitzen. Die sportlich vorbelasteten Kollegen hatten auf der hauseigenen Strecke des ehemaligen MotoGP-Fahrers Sete Gibernau ausgiebig Gelegenheit dazu. Die limitierte Geräuschentwicklung der Maschine (Standgeräusch 90 db(A)) fiel bei den improvisierten Rennen auf der Kartstrecke besonders positiv auf.



Die Enduro-Version ist ein echter Allrounder, der auch den Einsatz auf der Motocrossstrecke nicht scheut

Enduro

Auf dem Gelände des ehemaligen Junior Enduro-Weltmeisters von 1996 Miki Arpa, seines Zeichens Cousin von Sete Gibernau, stand die Enduroversion der GasGas 700 zum Test. Mit knapp 150 kg fürs Gelände kein Leichtgewicht, aber die niedrige Schwerpunktlage in Verbindung mit einem wunderbar ausbalancierten Fahrwerk machen die Ausfahrt über die staubigen Forstwege der Costa-Brava-Region zu einem Rallyeerlebnis. Tadellose Stabilität, Federelemente mit passender Progression in Verbindung mit gut dosierbaren Bremsen lassen genügend Reserven. Fürs Fahren im Stehen durch anspruchsvolle Geländepassagen wäre ein höherer Lenker vorteilhaft, außerdem stört die Abdeckung des linksseitig verlaufenden Auspuffkrümmers ein wenig. Auf der rechten Seite steht der Kupplungsdeckel sehr weit draußen, was nicht unbedingt beim Fahren stört, das Cover war aber nach wenigen Hundert Kilometern schon sehr unschön verkratzt.



Pro
+ Motorleistung
+ präzises Fahrwerk
+ niedriges Fahrgeräusch

Contra
– Komfort
– ungeschützter Schalldämpfer
– Ergonomie (Enduro)
– Getriebeabstufung (Enduro)

GasGas	ES 700	SM 700
Motor	Einzylinder, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder	
Bohrung x Hub	105 x 80 mm	
Hubraum	693 ccm	
Nennleistung	75 PS (55 kW) bei 8.000 U/min	
max. Drehmoment	73,5 Nm bei 6.500 U/min	
Abgasnorm	Euro 5	
Wartungsintervalle	alle 10.000 km	
Kraftübertragung		
Kupplung	hydraulische Anti-Hopping-Kupplung	
Getriebe	6-Gang	
Endantrieb	Kette	
Fahrwerk/Bremsen		
Rahmen	Chrom-Molybdän-Stahlrohrrahmen	
Federelemente vorn	WP XPLOR 48-mm-Upside-down-Gabel	WP APEX 48-mm-Upside-down-Gabel
Federelemente hinten	WP XPLOR mit Pro-Lever Umlenkung, Zentralfederbein	WP APEX mit Pro-Lever Umlenkung, Zentralfederbein
Federweg v/h	250 mm/250 mm	215 mm/240 mm
Lenkkopfwinkel	27,7°	26,4°
Räder	Drahtspeichenräder	Gussfelgen
Reifen vorn	90/90 - 21	120/70 - 17
Reifen hinten	140/80 - 18	160/60 - 17
Bremse vorn	300-mm-Scheibenbremse	320-mm-Scheibenbremse
Bremse hinten	240-mm-Scheibenbremse	
Assistenzsysteme	Kurven-ABS, Traktionskontrolle, Schaltassistent, Fahrmodi	
Maße/Gewichte		
Sitzhöhe	935 mm	898 mm
Gewicht trocken	146 kg	148,5 kg
Tankinhalt	13,5 Liter	
Fahrzeugpreis	**ab 11.449,-- Euro (ab Werk)**	

Wenn wir schon bei den Kritikpunkten sind: Die Getriebeübersetzungen der einzelnen Gänge sind bei beiden Maschinen gleich, verändert wurde lediglich die Sekundärübersetzung bei der Enduro mit einem größeren Kettenrad. In jedem Fall aber eine Kompromisslösung, die vor allem im Gelände unschön ist, weil die ersten beiden Gänge viel zu lang übersetzt sind. Deshalb muss ständig die Kupplung bemüht werden, um felsige Aufstiege, Bachdurchfahrten oder trialmäßige Schotterpassagen im Schritttempo zu bewältigen.

Bei der abschließenden Motocross-Runde zusammen mit GasGas Testimonial und Rallyepilotin Laia Sanz (elfmal bei der Dakar gestartet und im Ziel) versöhnte die Handlichkeit der Maschine aber wieder.

Anschließend an die Pressevorstellung hatten wir die Gelegenheit, mit der Endurovariante eine rund 1.600 km lange Runde on/off durchs zentrale Spanien zu drehen. Leider war für diese Reise noch kein Gepäcksystem verfügbar, also blieb nur die Lösung, die Tasche quer über den hinteren Kotflügel zu spannen. Dabei kam sie dem Endschalldämpfer, der sich stark aufheizt, immer wieder sehr nahe. Die Positionierung der Auspuffanlage auf der linken Seite der Maschine ist beim Rangieren oder beim Bergen der Maschine aus schwerem Gelände nachteilig. Auf der Autobahn läuft die Enduro trotz obenliegendem vorderen Kotflügel angenehm stabil geradeaus. Ab circa 100 km/h verschwimmt das Bild in den Rückspiegeln und in den Lenkerenden sind feine Vibrationen spürbar, die auf der Langstrecke nach mehreren hundert Kilometern lästig werden. Gegengewichte in den Lenkerenden so wie früher sind heute wahrscheinlich einfach uncool …



Direkt von der Autobahn ins Gelände: Die ES 700 ist auch als ADV-Bike für lange Reisen zu empfehlen

Die Continental TKC 80 Reifen haften auf trockenem Asphalt gut und haben eine niedrige Geräuschentwicklung, im Gelände und vor allen Dingen bei Nässe ist der Grip aber nicht mehr zeitgemäß

Die GasGas 700 ES verbrauchte auf der Adventuretour rund 5 Liter Benzin auf 100 km und ist wirklich ziemlich nah dran am Konzept der Universalmaschine, die sowohl für Straße, Commuting als auch für kernige Offroadabenteuer perfekt taugt. Vor allem auf den langen Straßenetappen meldete sich aber immer wieder der Wunsch nach einer echten Adventure-Variante mit diesem fantastischen Motor und dem präzisen Fahrwerk … und etwas mehr Fahrkomfort. Seit Mitte Mai sind beide Varianten zum gleichen Preis von 11.449,-- Euro in Deutschland erhältlich.

DAUERTEST

TEIL 1

BMW R 18 Classic

Davon träumt jeder sicher einmal – sich im Motorradkonfigurator einfach austoben zu können, ohne auf das Budget achten zu müssen. Genau dieses Privileg stand uns bei der Auswahl unseres diesjährigen Dauertesters zu. Eine R18 Classic sollte es sein, möglichst individuell und langstreckentauglich. Als Basis ist die „Classic“ optimal, da sie bereits ab Werk in der Serienausstattung über einen großen Windschild und Seitenkoffer verfügt. Von BMW hatten wir zum Projekt „Dauertester“ nur eine einfache Vorgabe: „Sucht Euch bitte eine Konfiguration aus, die man so bisher noch nicht kennt.“ Nichts leichter als das! Hier ist sie nun – die BMW R 18 Classic „Motorrad & Reisen“.

Bei der Auswahl der Komponenten achteten wir stets darauf, ein möglichst reisetaugliches Bike auf die Räder zu stellen. Diverse Taschen und Gepäckmöglichkeiten mussten natürlich mit an das Bike. Schön für uns ist, dass keine Option dem Rotstift zum Opfer fiel und wir aus dem Vollen schöpfen durften. Entstanden ist ein wahrlich sehenswerter Cruiser, der so ab Werk von jedermann bestellt werden kann.

Text: Alexander Klose; Fotos: Joséphine Eder, BMW

Fahrerausstattung:
Helm: Bell Qualifier DLX Mips
Jacke: Rukka Aramen
Hose: iXS Classic AR Jeans Cassidy
Handschuhe: Segura Native
Stiefel: Spirit Motors Urban Lederschuhe 8.0

Der Tankrucksack (nicht abgebildet) wird mit Magneten fixiert und kostet 178,-- Euro.



Hecktasche – die Hecktasche bietet 27 Liter zusätzlichen Stauraum für lange Touren. (305,-- Euro)



Rahmentasche – jeder Liter zählt. In der Rahmentasche findet Kleinkram platz. (131,99 Euro)

Sitzbankoption 719 – die gesteppte Ledersitzbank kostet 310,-- Euro extra und soll auf langen Fahrten für Extrakomfort sorgen.









Trittbretter – an der Stelle brauchen wir bei einem waschechten Cruiser nicht lange diskutieren. 150,-- Euro für die Trittbretter – her damit.

Die **Abschlusskappen** in schwarz setzen noch mal einen optischen Kontrast am Endschalldämpfer, schlagen allerdings auch mit 375,-- Euro zu Buche.

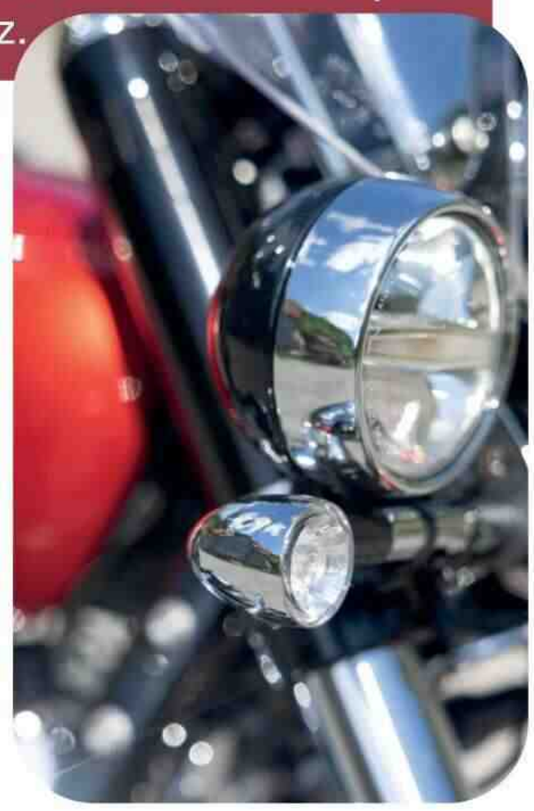


Headlight Pro – Safety first, wer viel unterwegs ist, will sichergestellt haben, maximal wahrgenommen zu werden. 390,-- Euro, an denen man nicht sparen sollte.



Heizbare Griffe – was ein richtiger Motorradfahrer ist, den wirft nichts um. Außer kalte Hände. Für einen Dauertester, der bei Wind und Wetter unterwegs ist, unentbehrlich. 220,-- Euro kostet der Fingerwärmer.

Designoption Chrom – Chrom, Chrom, Chrom, Amen. Zahlreiche Komponenten, die im Basismodell noch unscheinbar schwarz gehalten waren, strahlen und funkeln nun in der Sonne wie ein Schatz. 1300,-- Euro kostet die optische Aufwertung für Bremshebel, Motorverkleidung und diverse weitere Teile. Die verchromten LED-Blinker schlagen nochmals mit 356,-- Euro zu Buche, die Rücklichtkombination mit weiteren 472,-- Euro. Der Motorschutzbügel kostet 439,56 Euro. Insgesamt rund 2.560,-- Euro für die Funkeloptik und deren Schutz.



Gabelholme „Machined“ – die fein Akzenturierten Holme passen gut zur Chromoptik und veredeln den Look der Front.



Hill Start Control – für viele sicherlich entbehrlich. Die Berganfahrhilfe bietet dennoch etwas Komfort und Narrensicherheit bei lediglich 100,-- Euro Aufpreis. Außerdem darf an einem Tester sowieso kein Assistenzsystem fehlen, daher haben wir auch die Rückfahrhilfe für 980,-- Euro mit ausgewählt.

Radsatz Machined – jetzt wird es noch mal teuer, der Radsatz in Bicolor-Optik verleiht der R 18 Classic einen völlig anderen Look, ist mit 3.302,25 Euro aber noch der günstigste, der zur Auswahl steht. Setzt man auch hier auf Chrom, werden bis zu 4.030,25 Euro fällig.

BMW R 18 CLASSIC

BASISMODELL	23.950,-- €
FARBE	330,-- €
SONDERAUSSTATTUNG AB WERK	3.750,-- €
SONDERZUBEHÖR EXKL. MONTAGEKOSTEN	5.526,87 €
GESAMTPREIS	**33.556,85 €**

Mit dieser Konfiguration haben wir bereits erste Testfahrten und Touren im Einzel- sowie im Duobetrieb durchgeführt. Was das Bike und das Originalzubehör im harten Tourenalltag taugen, erzählen wir euch im zweiten Teil unseres Dauertests und klären außerdem die Frage, ob man lieber „rocken“ oder „rollen“ sollte.

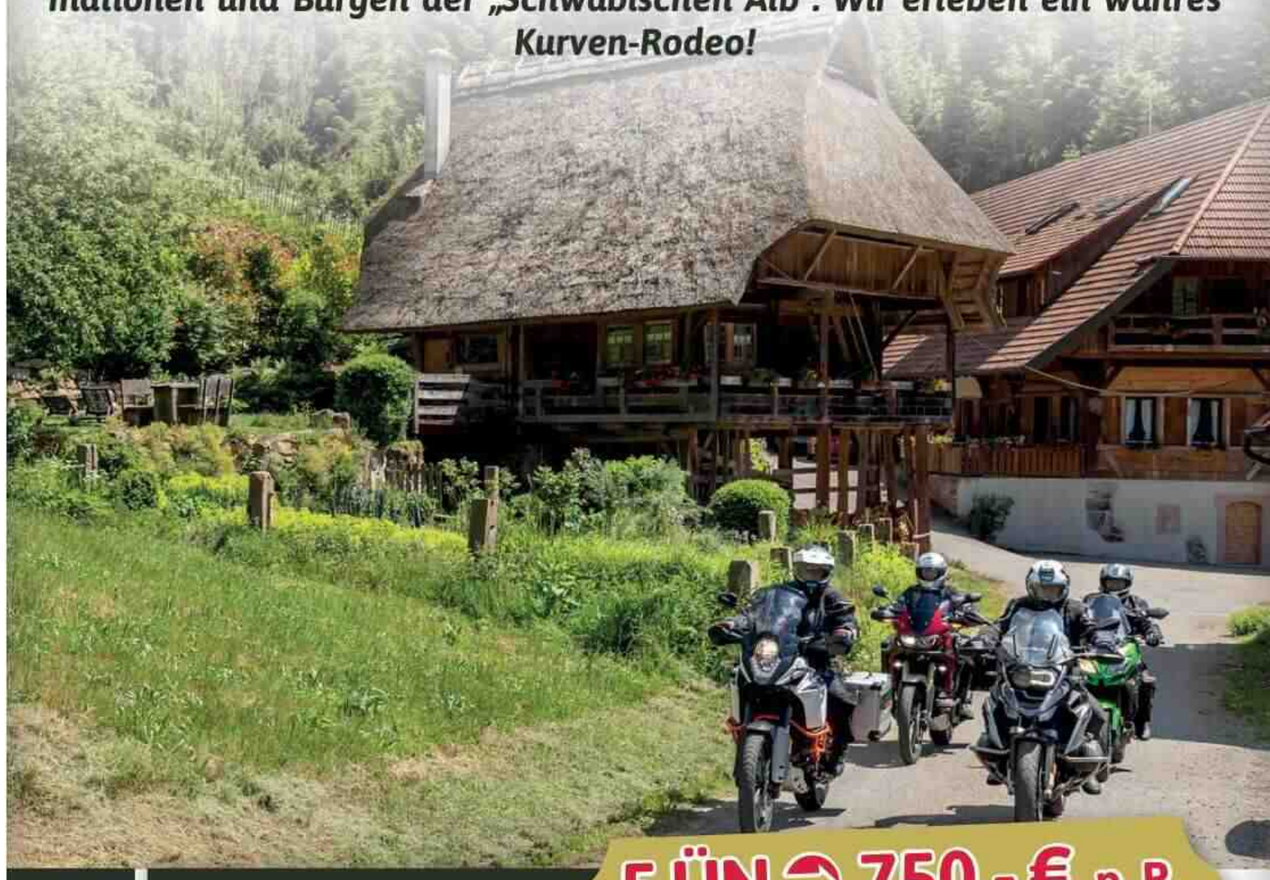


BASECAMP
OstseeTourer
im Schwarzwald



KUCKUCKSKURVEN
11.09.-15.09.2022
ZWISCHEN SCHWARZWALD & SCHWÄBISCHER ALB

Vier eindrucksvolle Tourentage lassen uns einen intensiven Eindruck von Schwarzwald & Schwäbischer Alb erfahren. Wir wollen möglichst alle Wünsche und Highlights erfüllen, von denen ein Motorradfahrer träumt, so Tourguide Franz! Begonnen wird im nördlichen Schwarzwald mit seinen schönen Dörfern und reizvollen Landschaften. Auf der Schwarzwaldhochstraße mit ihren sagenhaften Aussichten und angrenzenden Weindörfern der Ortenau setzen sich die grandiosen Eindrücke fort. Die Faszination der unendlich vielen Kurven zwischen Hoch und Tief auf meist wenig bekannten Bergstraßen bis zu den beliebten Gesteinsformationen und Burgen der „Schwäbischen Alb“: Wir erleben ein wahres Kurven-Rodeo!



5 ÜN ➲ 750,- € p. P.
EZ-Zuschlag: 125,- €

LEISTUNGEN
- ✓ 5 Übernachtungen
  Aparthotel Schwarzwald Panorama Bad Wildbad
- ✓ Halbpension via Gutschein
- ✓ Motorrad in der Garage
- ✓ 4 begleitete Tourentage inkl. Tourguide
- ✓ Besichtigungen, Stadtrundgänge & Tourenausarbeitung

TOUR-FAKTEN

DAUER	5 Übernachtungen 4 begleitete Tourentage
AN- & ABREISE	individuell
STRECKEN	ca. 250 km täglich
ANFORDERUNG	Kurvenreiche Strecken. Teils höhere Schwierigkeitsgrade.

Stand 06/22 • Änderungen & Irrtümer vorbehalten.

Preise in Euro inkl. MwSt. pro Person im DZ (bei Belegung mit 2 Pers.) Kurtaxe exkl. Verfügbarkeit begrenzt. Buchbar bis 14 Tage vor Start.

NÄHERE INFORMATIONEN BASECAMP-OSTSEE.DE
YouTube ... immer aktuell!

Nur für kurze Zeit!

Bei Abschluss des M&R-Premium-Abonnements erhaltet ihr einen M&R-Reisegutschein im Wert von 25,-- Euro einmalig dazu!

Gültig bis 26. August 2022; Einlösbar ab einem Mindest-Reisewert von 500,-- Euro



Jetzt abonnieren und viele Vorteile sichern!

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



bis zu 37 % sparen!*

*im Vergleich zum Einzelkauf

Gewünschte Abo-Variante (bitte ankreuzen)

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

Prämie: ❑ M&R Reisegutschein (im Wert von 25,-- Euro)

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

❑ Ich zahle bequem per Lastschrift ❑ Ich zahle per Rechnung

SEPA-Einzugsermächtigung

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

Kreditinstitut	
IBAN	
BIC	Unterschrift des SEPA-Mandatsträgers

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

MOTORRAD & REISEN im Abonnement

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

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

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

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

abo@motorradundreisen.de

Fax +49 5522 3175525

Online abonnieren auf:
www.motorradundreisen.de

Impressum

Herausgeber
Frank Klose (1958-2015)

Redaktionelle Leitung
Alexander Klose

Redaktion
Janine Sturm
Joséphine Eder
Oliver Adam

Titelfotos
Geoff Tompkinson, Hersteller

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
Jenny Schreyer

Druckauflage
54.446 (IVW Q1/2022)

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
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



Ob das der LKW mit dem günstigen Benzin ist? #Spritpreisbremse

Vorschau:

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

Fahrtest
Energica Experia



Fahrtest
CFMoto 800MT



Dauertest
H-D Pan America



Algarve
Portugiesisches Ferienparadies



- Motorräder & Roller im Test: Honda 350ADV, Dauertest: Harley-Davidson Pan America & BMW R 18 Classic, Tourentest: Honda NT1100, CFMoto 800MT, Kawasaki H2 SX SE, Yamaha XSR 900, Energica Experia, Piaggio MP3
- Anregungen für Tagestouren und mehrtägige Rundfahrten: Brauereitour Süddeutschland, Kärnten und Steiermark, Algarve, Reise nach Jerusalem: Israel, Brandenburg, Gran Canaria, Ostsee, Schweden, Historische Städte in Österreich
- Testberichte: Dainese-Outfit, Polo Motorradstiefel, Modeka Tourenkombi für Damen, Klapphelm Marushin M-410, Navigationsgeräte, Rukka Aramen Ledertourenanzug, Handschuhe, Bell Integralhelm mit selbsttönendem Visier und MIPS
- Video-DVD: Mittelamerika
- ... und noch vieles mehr!

M&R-Ausgabe 112 erscheint am 26. August 2022

NEXT HORIZON

ENTER SAND, MAN.

Die Ténéré 700 World Raid begleitet dich über alle Horizonte.
Raus aus dem Asphalt-Alltag und rein ins Offroad-Vergnügen: Wenn Du herausfinden möchtest, was jenseits des Bekannten liegt, triffst Du mit der Ténéré 700 World Raid genau die richtige Wahl.

Das Tankvolumen von 23 Litern ermöglicht Reichweiten von bis zu 500 Kilometern. Mit dem voll einstellbaren Fahrwerk mit Öhlins Lenkungsdämpfer und langen Federwegen meisterst Du jedes Terrain. Das neue 5 Zoll TFT-Farbdisplay zeigt dir alle wichtigen Informationen – und bietet dir Konnektivität, wenn Du sie möchtest.

Erfahre jetzt mehr unter: yamaha-motor.de

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

YAMAHA
Revs Your Heart

KISKA.COM Foto: P.Platzer

READY TO RACE

DIE EVOLUTION DES BEASTS

Das BEAST entwickelt sich ständig weiter, um an der Spitze zu bleiben. Die neue KTM 1290 SUPER DUKE R EVO verfügt über ein semiaktives Fahrwerk vom Typ WP APEX, mit dem du die Power des leistungsstarken V-Twins voll ausschöpfen kannst und der Konkurrenz immer einen Schritt voraus bist.

ERFAHRE MEHR AUF KTM.COM

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.

KTM

MOTOREX