XXL SOMMERAUSGABE · CARDO GEWINNSPIEL · ROAD TO BMW R 1300 GS

AUSGABE 118

MOTORRAD & REISEN

Deutschland € 5,90
Österreich € 6,50
Schweiz SFR 10,00
Italien € 7,00
BeNeLux € 7,00
September/Oktober 2023

TOSKANA RIDE 70S

SCHWARZWALD BRAUEREITOUR

LUXEMBURG DURCH DAS ÖSLING

KROATIEN KREUZFAHRT

PROTOTYPEN ENTDECKT
MOTO GUZZI V100 STELVIO



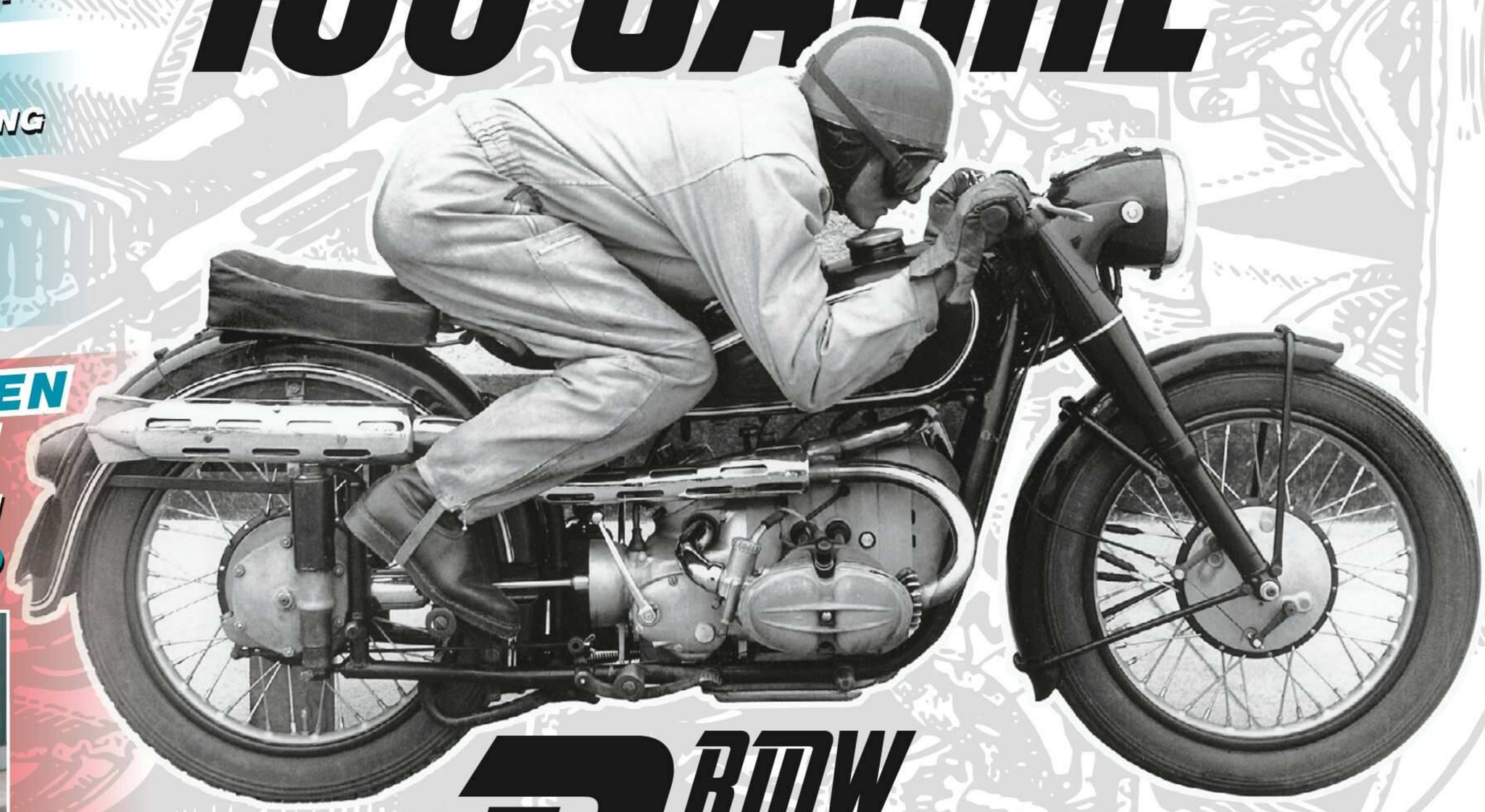
+ ROYAL ENFIELD SCRAM 650

VERBRENNER-REVOLUTION



FÜHRERSCHEIN FAHRTAUGLICHKEITS-PRÜFUNG AB 70?

100 JAHRE BMW BOXER









BESUCHE
UNSEREN STAND
AM GLEMSECK 101
VOM 01.-03.09.2023

TRIUMPH

FOR THE RIDE

TIGER 1200 KAUFEN & 2.000 € CASHBACK SICHERN*

Egal ob auf Schotter oder der Landstraße – die Tiger 1200 Baureihe bietet das perfekte Adventure-Bike für jeden Fahrertyp!

Während die GT-Modelle auf hohen Straßenkomfort für Abenteuer in der Stadt, echte Langstreckentauglichkeit und alles, was dazwischen liegt, ausgelegt sind, wurden die Rally-Modelle für maximale Geländetauglichkeit entwickelt. Übrigens: Beide Modellreihen gibt es außerdem als "Explorer"-Variante, bei der ein 30-Liter-Kraftstofftank für noch mehr Reichweite verbaut ist.

Kaufe während des Aktionszeitraums eine Tiger 1200 und sichere dir eine Inzahlungnahmeprämie in Höhe von 2.000 €*. Frage deinen Triumph Händler noch heute nach einem individuellen Angebot.

* Nur bei teilnehmenden Händlern und nur solange der Vorrat reicht. Die Inzahlungnahmeprämie in Höhe von 2.000 € gilt nur beim Kauf eines Neufahrzeuges. Gültig bis 30.09.2023.

QR-Code scannen & Probefahrt buchen.

Follow Triumph Motorrad Deutschland GmbH

www.instagram.com/triumphgermany www.facebook.com/OfficialTriumphGermany www.triumphmotorcycles.de

Liebe Leserinnen und Leser,

die letzten Wochen waren geprägt von teilweise herbstlichem Wetter und der Ferienzeit. Für viele ist der Sommer auch eine Gelegenheit zum Durchatmen. Das haben wir ebenfalls getan und die Zeit genutzt, uns mal um den ein oder anderen modernen Klassiker zu kümmern. Herausgekommen sind spannende Fahrtests zur BMW R18 Roctane und zur Horex VR6 RAW 99-Edition. Und, na klar, im Vorfeld der neuen R 1300 GS bleibt der Boxermotor Thema. Nicht nur durch den Fahrtest mit der R 1250 RS, auch im Magazin blicken wir auf 100-Jahre Boxermotor zurück und nähern uns geschichtlich der neuen GS.
Auch waren wir wieder fleißig unterwegs und haben einige Reiseberichte für euch mitgebracht. Unter anderem aus Luxemburg, der Toskana und vom Wacken Open Air. Eine der spektakuläreren Reisen in diesem Jahr dürfte die Kreuzfahrt für Reisenenduros gewesen sein. Was sich dahinter verbirgt und was es mit „Ferrari-Schotter" auf sich hat erfahrt ihr genauso in dieser Ausgabe, wie alle Neuigkeiten rund um die neuen Modern Classic Modelle von Triumph und den Erlkönigen von KTM, Royal Enfield und Moto Guzzi. Zum Abschluss möchten wir euch natürlich auch unsere Tests ans Herz legen und daran erinnern, dass auch ihr Bewertungen abgeben und Rezensionen schreiben könnt, die Einfluss auf unsere Bestenliste haben. Ruft einfach

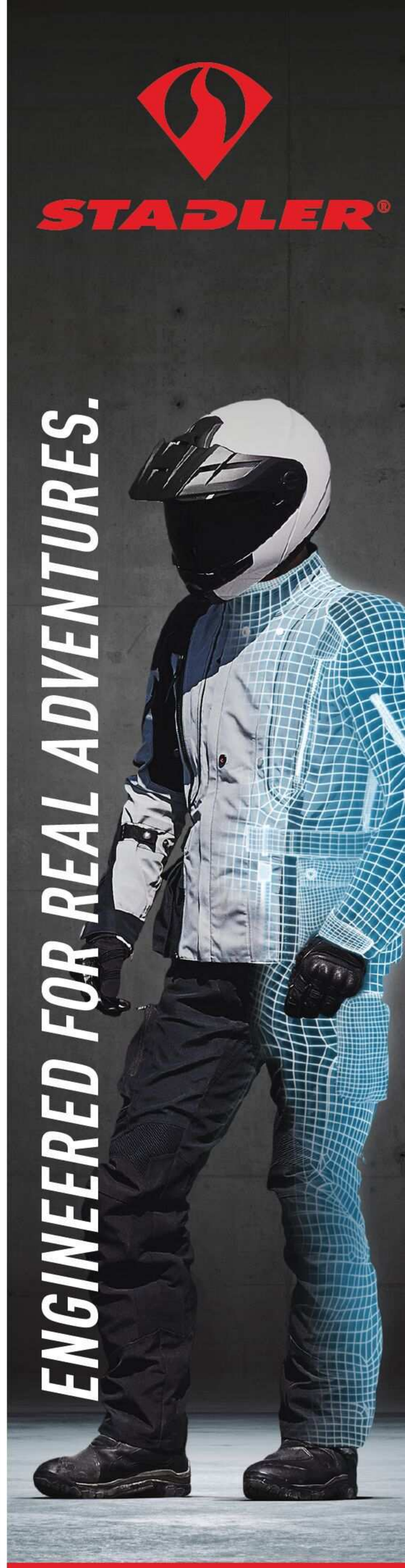


unsere Online-Bestenliste unter www.mundr.de/E31 auf und verfasst eine kurze Rezension.

Mit diesen Themen und einigen Überraschenden Neuheiten wünsche ich euch viel Spaß mit der neuen Ausgabe und einen schönen Spätsommer auf zwei Rädern.

Ihr/euer
Florian Brings





HARLEY-DAVIDSON®

GUTSCHEIN ANGEBOT

JETZT TRAUMBIKE KAUFEN UND 1.500€ GUTSCHEIN KASSIEREN.*

* BEIM KAUF VON 22ER UND 23ER MODELLEN MIT REVOLUTION MAX MOTOR. PAN AMERICA UND PAN AMERICA SPECIAL NUR MY22.

TRADE IN ANGEBOT

JETZT UPGRADEN UND BIS ZU 2.400€ WECHSELPRÄMIE KASSIEREN.**

** BEIM KAUF EINES 23ER TOURING MODELS SOWIE DIE 23ER MODELLE SPORT GLIDE, STREET BOB ODER SOFTAIL STANDARD.

*Das Angebot gilt für Deutschland und Österreich. Berechtigte Modelle sind MY22 oder ältere Pan America™, Sportster™ S oder Nightster™ Modelle sowie MY23 Sportster™ S oder Nightster™, die zwischen dem 1. Juni und 30. September 2023 gekauft wurden, solange der Vorrat reicht. Der Gutschein ist nicht übertragbar und kann nur bei teilnehmenden Harley-Davidson Vertragshändlern für offizielles Harley-Davidson Zubehör und Bekleidung eingelöst werden. Der Gutschein ist bis zum 30. September 2023 gültig. Dieser Gutschein ist nicht erstattungsfähig und kann nicht in Bargeld umgetauscht werden. Ein nicht genutztes Guthaben wird nicht erstattet. Das Angebot kann sich je nach Verfügbarkeit der Teile ändern und kann nicht in Verbindung mit anderen Angeboten genutzt werden. Das Angebot kann jederzeit zurückgezogen werden. Es gelten die örtlichen Geschäftsbedingungen.

JETZT HÄNDLER KONTAKTIEREN.

120-JÄHRIGES JUBILÄUMS-ANGEBOT

NUR GÜLTIG BIS ZUM 30. SEPTEMBER 2023.



**Das Angebot gilt für Deutschland und Österreich und ist bis zum 30.09.2023 gültig. Der Bonus in Höhe von bis zu 2.400 € wird nur gewährt bei einer Inzahlungnahme eines Motorrads in Verbindung mit einem Kauf eines der folgenden Modelle: MY23 Touring Modell sowie MY23 Modelle der Sport Glide, Street Bob oder Softail Standard. Ausgeschlossen sind Icon, Enthusiast, CVO und Anniversary Modelle aus MY23. Der Bonus kann nur bei einer Inzahlungnahme eines Motorrads gewährt werden und wird beim Kauf des neuen Motorrads angerechnet. Der Bonus von bis zu 2.400 € ist nicht übertragbar und kann nur bei teilnehmenden Harley-Davidson Vertragshändlern eingelöst werden. Ebenso ist der Bonus nicht erstattungsfähig und kann nicht in Bargeld umgetauscht bzw. ausgezahlt werden. Das Angebot kann sich je nach Verfügbarkeit der Teile ändern und kann nicht in Verbindung mit anderen Angeboten genutzt werden. Das Angebot kann jederzeit zurückgezogen werden. Es gelten die örtlichen Geschäftsbedingungen.



INHALT

MOTORRÄDER

08 BMW R 18 ROCTANE
FAHRTEST

20 HOREX VR6 RAW 99 EDITION
BIKEVORSTELLUNG

30 CFMOTO
DREI NEUE TOURER

52 KTM 1290 SUPER ADVENTURE
ERSTE ERPROBUNGSTRÄGER

54 ROYAL ENFIELD SCRAM 650
PROTOTYPEN ENTDECKT

56 MOTO GUZZI V100 STELVIO
VORSERIEN-BIKE

58 BMW R 1250 RS
FAHRTEST

82 TRIUMPH
NEUE 400ER + UPDATES 2024

TOUREN

34 TOSKANA
RIDE 70S TOURING CLUB

70 SCHWARZWALD
ENTLANG VON BRAUEREIEN

132 LUXEMBURG
TANZ DURCH DAS „ÖSLING“

140 KROATIEN
AUF KREUZFAHRT MIT REISEENDUROS

TESTS

112 HJC RPHA 91
113 SCHUBERTH M1 PRO
114 JOHN DOE MOTOSHIRT
115 SHOEI EX-ZERO EQUATION TC-2
116 SCHUBERTH E2
117 MICHELIN COMMANDER III
118 SPIDI ORIGINALS ENDURO
119 CONTINENTAL ROAD ATTACK IV







34

MAGAZIN

16 ROLLERFAHREN MIT 15?
28 ROAD TO: BMW R 1300 GS
44 CARDO TRICKST SENA AUS
46 BMW DAYS 2023
65 WACKEN OPEN AIR
66 INTERVIEW MIT DORO PESCH
79 FÜHRERSCHEINENTZUG IM ALTER?
86 100 JAHRE BMW BOXER
126 VERBRENNER NEU ERFUNDEN?

SERVICE

13 CARDO GEWINNSPIEL
84 M&R SHOP
111 ABO
120 BESTENLISTE
125 MARKT
128 HOTELS
153 LESERTREFFEN & REISEN

ANZEIGE

HONDA

Dein Spiegelbild

Mit der CL72 kam 1962 unser erster Street-Scrambler auf den Markt. Aus Sicht von Honda war es an der Zeit für eine modernere Generation für die Straßen von heute. Die neue CL500 ist das perfekte Motorrad, um deinen individuellen Stil zum Ausdruck zu bringen. Retro-modernes Scrambler-Design mit hochgelegtem Endschalldämpfer, Zweizylinder-Motor mit hochfrequentem, pulsierendem Sound – die CL500 schafft den perfekten Spagat zwischen stylischer Form und nostalgischer Ausstrahlung. Sie lädt förmlich dazu ein, nach eigenen Vorlieben gestaltet und entspannt gefahren zu werden. Erlebe jetzt dieses kultige Scrambler-Bike.
The Power of Dreams.



CL

www.honda.de



BMW R18

ROCTANE

BAD ASS AUF BAYERISCH



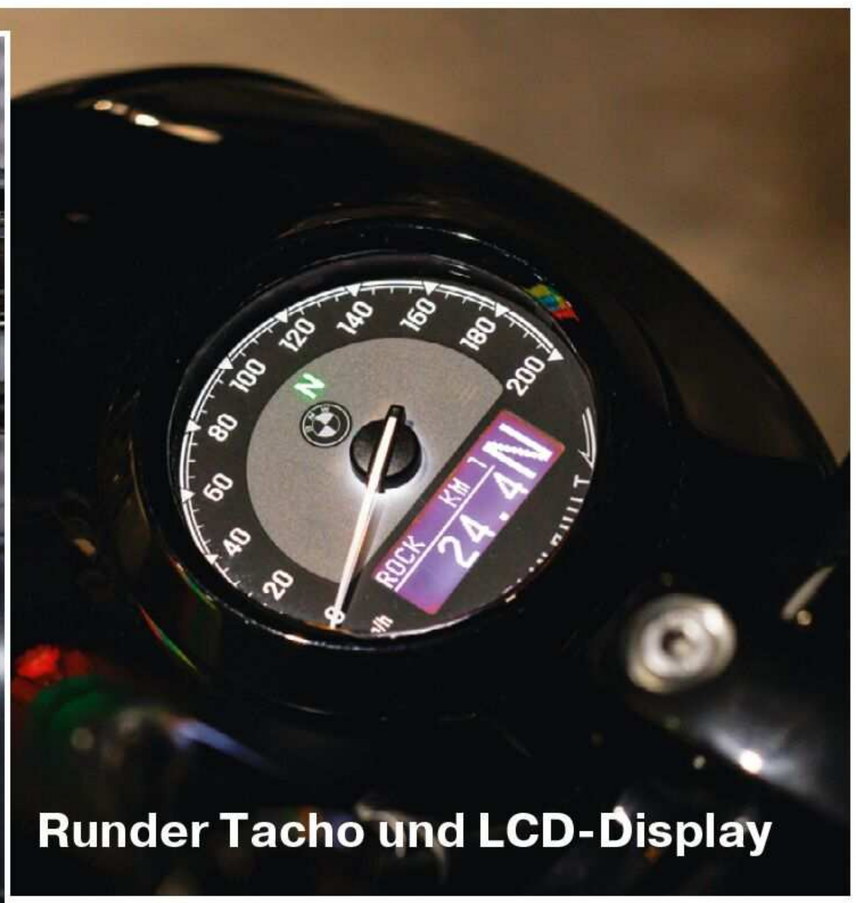
DAS WILL SIE

Cooler sein als alle anderen. Mit drei eher dunklen Farben, Blackstorm metallic, Manhattan metallic matt und Mineralgrau metallic matt, und dem im Vergleich zu anderen R-18-Varianten riesigen 21-Zoll Vorderrad gelingt das schon beim ersten optischen Eindruck. Hinzu kommen Bagger-typische Details wie der Apehanger-Lenker, die Dragster-Sitzbank und die lang gezogenen und fest montierten Hartschalenkoffer und verstärken den Eindruck, dass BMW der R-18-Modellfamilie mit der Roctane einen bösen Bruder zur Seite stellen wollte. Bad Ass auf bayerisch.



Dunkle Farben, großes Vorderrad und Apehanger-Lenker für die R 18 Roctane





DAS BIETET SIE

Der imposante 1800-ccm-Boxer ist natürlich der gleiche, wie in anderen R-18-Modellen und auch Tacho und Elektronik blieben unverändert. 91 PS Leistung und bis zu 158 Nm Drehmoment sind Ansage genug. Dazu gibt es drei Fahrmodi. In den Modi „Rain“ und „Roll“ kann man es gemütlich angehen lassen, denn der Motor reagiert sanft auf die Eingaben am elektronischen Ride-by-Wire Gasgriff. Dazu sind Vibrationen und Motorsound deutlich zahmer, als im Fahrmodus „Rock“. In diesem reagiert die Roctane deutlich direkter und auch der Sound aus dem Endschalldämpfer wird deutlich markanter, markanter noch als die Soundkulisse der Schwestermodelle, wenn sie im Partymodus unterwegs sind.
Geändert wurden – glücklicherweise mag man sagen – die Räder. Die R 18 Classic kommt in Serie, mit 16-Zoll-Puschen vorne als auch hinten daher. Wählt man die Zubehörfelgen, wie wir es bei unserer M&R R 18 taten, sind wir bereits mit 19-Zoll-Vorderrädern unterwegs. In der Roctane verrichtet jedoch ein imposantes 21-Zoll-Vorderrad seine Arbeit an der Front, während man dem Hinterrad mit einem 18-Zoll-Rad ebenfalls zum Wachstum verholfen hat. Stilistisch hat man den dunklen Bagger-Look komplett durchgezogen. Das beginnt an der Front mit dem schwarzen, runden LED-Scheinwerfer und einer dunklen Gabel, zieht sich über den beschichteten Zylinderkopf und die offenliegende Kardanwelle bis zum dunkel verchromten Endschalldämpfer.

DAS KANN SIE

Imposant auftreten und Cruiser sein. Der Sound ist beeindruckend und wenn das riesig wirkende Vorderrad zu rollen beginnt, stimmt es auch fahrtechnisch. Die größeren Räder geben ihr viel Stabilität und vor allem eine höhere Boden- und damit mehr Schräglagenfreiheit. Das trägt zum insgesamt ausgezeichneten Fahrgefühl bei und lässt einen nicht bei jeder engeren Kurve die Fußrasten zum Schleifen bringen. Für einen Bagger ist sie erstaunlich sportlich zu bewegen und der von BMW angepriesene Spagat des Tourers in Bagger-Optik gelingt. In den festmontierten Seitenkoffern lassen sich zudem die nötigen Utensilien für eine ausgedehnte Wochenendtour unterbringen. Auch der Druck und die Souveränität des riesigen Boxer-Motors wollen erwähnt sein. Der ist wirklich beeindruckend und bereitet viel Freude, vor allem beim Cruisen auf der Landstraße und kurzen, knackigen Beschleunigungen. Ausgedreht werden mag er hingegen nicht so gerne. Vorsicht ist lediglich bei nasser Straße angesagt, denn auch bei der Roctane ist der Michelin Commander verbaut, der sich bei nassen Straßenverhältnissen als vollkommen unbrauchbar erwiesen hat.



DAS BLEIBT IN ERINNERUNG

Der Sound und das Fahrgefühl. Die entspannte Sitzposition auf dem Bagger sorgt beim Fahrer für die nötige Lässigkeit. Die aus der Roctane erschallende Geräuschkulisse ist nicht zu laut, aber deutlich hör- und spürbar und erfüllt die von BMW geweck-

ten Erwartungen an ein Bad-Ass-Motorrad voll. Gerade im Rock-Modus. Der macht viel Spaß und kitzelt auch aus schüchternen Fahrern nach einiger Zeit, die eine oder andere extra Drehung der Gashand raus. Mit dem Motorrad will man schließlich gesehen werden.

FAZIT _ DER KÖNIG IST TOT, LANG LEBE DER KÖNIG

Die R 18 Roctane ist die bisher beste R 18. Die größeren Räder sind eine echte Verbesserung, fahrerisch und optisch. Durch sie wird die Roctane zum echten Bagger-Tourer. Mit der R 18 Roctane hat BMW Motorrad ein Bike auf den Markt gebracht, das sich nicht nur die Optik und die beiden Anfangsbuchstaben mit der Harley-Davidson Road King teilt, sondern einen echten Thronanwärter. Ein Motorrad, das nicht nur schön anzuschauen ist, sondern sich auch gut anhört und auf der Straße ausgezeichnet funktioniert.


Stylisch: die Dragster-Sitzbank

BMW	R18 Roctane
Motor	luft-/ölgekühlter Zweizylinder-Boxermotor
Bohrung x Hub	107,1 x 100 mm
Hubraum	1.802 ccm
Nennleistung	91 PS (67 kW)
max. Drehmoment	12 Nm bei 6.750 U/min
Verdichtung	158 Nm bei 3.000 U/min
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	> 180 Km/h
Kraftübertragung	
Kupplung	Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung
Schaltung	6 Gang
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Stahl-Doppelschleifen-Rohrrahmen
Federweg v/h	120/90
Radstand	1.720 mm
Lenkkopfwinkel	55,3°
Räder	Aluminium-Gussräder
Reifen vorn	120/70 B 21
Reifen hinten	180/55 B 18
Bremse vorn	Doppelscheibenbremse Ø 300 mm
Bremse hinten	Einscheibenbremse Ø 300 mm
Assistenzsysteme	ABS
Maße/Gewichte	
Länge	2.615 mm
Breite (über Spiegel)	982 mm
Sitzhöhe	790 mm
Gewicht fahrfertig	374 kg
zul. Gesamtgewicht	560 kg
Zuladung	186 kg
Tankinhalt	16 Liter
Standgeräusch	95 dB(A)
Fahrgeräusch	79,6 dB(A)
Fahrzeugpreis	**ab 25.500,-- Euro (ab Werk)**

cardo

PACKTALK EDGE

UNIVERSELL EINSETZBAR. UNERREICHTE PERFORMANCE.

Air Mount

IP67 Wasserdicht

DMC der 2. Generation

Natürliche Sprachbedienung

Over The Air Software Update

Schnelles Laden

USB type C

Bluetooth® 5.2

OPEN Bluetooth® INTERCOM

SOUND BY JBL



www.cardosystems.com



NEUE LACKIERUNGEN FÜR MULTISTRADA V2 S UND PANIGALE V2

Für das Modelljahr 2024 wird neben dem klassischen Ducati Red die Farbpalette der Multistrada V2 S mit der neuen Lackierung Thrilling Black & Street Grey und die Panigale V2 mit einer Black-on-Black-Lackierung erweitert.

Die Multistrada V2 S im Überblick

Der Ergonomie wurde bei der Entwicklung der Multistrada V2 S große Beachtung geschenkt. So zeichnet sich die Multistrada V2 S durch eine Sitzposition aus, angefangen bei der Position des Lenkers, der 830 mm hohen Sitzbank und den Fußrasten, die für einen aufrechten Sitz und angenehmen Kniewinkel sorgt. Egal, ob es sich um lange Strecken oder kurze Tagesausflüge handelt, der robuste und in jeder Situation gut beherrschbare 937 cm³ große Ducati Testastretta 11° Zweizylindermotor ermöglicht jederzeit Fahrspaß. Der Euro 5 zugelassene Testastretta liefert eine maximale Leistung von 113 PS bei 9.000 U/min und ein maximales Drehmoment von 94 Nm bei 6.750 U/min. Die Ausstattung der Multistrada V2 S wird durch eine umfangreiche Elektronik vervollständigt. Dazu gehören das Kurven-ABS, die Vehicle Hold Control (VHC), die Ducati Traction Control und das Ducati Brake Light System, das bei einer plötzlichen Bremsung automatisch das Rücklicht aktiviert, um das Abbremsen zu signalisieren. Im Vergleich zur Standardversion ist die Multistrada V2 S außerdem serienmäßig mit Cruise Control, Ducati Quick Shift Up & Down (DQS) und einem Cockpit mit 5-Zoll-TFT-Farbdisplay ausgestattet. Sowohl die V2 als auch die V2 S verfügen über die 4 Riding-Modes (Sport, Touring, Urban und Enduro), eine Technologie, die erstmals 2010 bei der Multistrada zum Einsatz kam. Rundes Jubiläum für die Multistrada-Familie 2023 ist ein besonderes Jahr für die gesamte Baureihe: Die Multistrada-Familie wird 20 Jahre alt. Seit dem ersten Modell im Jahr 2003 haben mehr als 100.000 Motorräder das Werk in Borgo Panigale verlassen. Dabei hat Ducati die Multistrada-Baureihe immer wieder genutzt, um neue Technologien einzuführen.

Black-on-Black-Lackierung

Dunkles Mattgrau trifft auf glänzende Elemente. Die Lackierung wird durch das Panigale-V2-Logo und die roten Details auf dem Tank, den Verkleidungsteilen und den Rädern vervollständigt. Ein weiteres neues Merkmal ist der Sitz, dessen Grafik und Materialien überarbeitet wurden.

Preise und Verfügbarkeit

Die Multistrada V2 S ist ab 17.790,-- Euro erhältlich und wird auch in einer Version mit 35 kW für A2-Führerscheininhaber angeboten. Die Lackierung Thrilling Black & Street Grey ist ab sofort bestellbar und kostet 400,-- Euro Aufpreis. Die „Panigale V2“ ist ab 20.190,-- Euro erhältlich. Die Black-on-Black-Lackierung wird gegen einen Aufpreis von 300,-- Euro angeboten.



GEWINNSPIEL JETZT GEWINNEN!

IM WERT VON 409,95 EURO

Am Gewinnspiel teilnehmen und mit etwas Glück das Cardo-Premiummodell „Packtalk Edge“ gewinnen.
Das Kommunikationssystem „Packtalk Edge“ von Cardo konnte in unserem Praxistest mit guter Sprachqualität, langer Akkulaufzeit und seiner hochwertigen Verarbeitung überzeugen. Dazu kann man neuerdings auch mit seinen Kumpels, die ein Gerät von Sena, Uclear oder Midland verwenden, den vollen Bluetooth-Kommunikations-Funktionsumfang genießen.

Jetzt habt ihr die Chance, das Cardo-Mesh-Gerät zu einer UVP im Wert von 409,95 Euro zu gewinnen. Gemeinsam mit Cardo verlosen wir ein „Packtalk Edge“ unter allen Teilnehmern.

Teilnehmen und gewinnen

Einfach eine E-Mail mit dem Betreff „Cardo Packtalk Edge“ an: gewinnspiel@motorradundreisen.de senden. Das war‘s. Alternativ habt ihr auch die Möglichkeit, über Facebook oder Instagram teilzunehmen. Wir wünschen viel Glück! Die Auslosung erfolgt zufallsbasiert am 15.09.2023. Teilnahmeschluss ist der 10.09.2023. Der Gewinner wird unaufgefordert benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Produkdetails Cardo Packtalk Edge

- IP67 wasserdicht
- FM-Radio mit Speicher für sechs Sender
- Software-Updates
- Over-the-Air-Updates
- USB-Kabel-Updates
- Cardo-Connect-App

Abmessungen Hauptmodul

- Höhe: 46 mm, Länge: 84 mm, Tiefe: 23 mm, Gewicht: 47 g

Audio

- 40-mm-JBL-Lautsprecher, JBL Audio-Profile, automatisch Lautstärkeanpassung

Konnektivität

- zwei Kanäle für Mobiltelefon und GPS, Bluetooth 5.2, universelle Konnektivität, TFT-Konnektivität

Intercom

- DMC-Intercom der 2. Generation, automatische Wiederherstellung der Verbindung, universelle Bluetooth-Gegensprechanlage, Gruppengröße: bis zu 15 Fahrer, Reichweite von Fahrer zu Fahrer: bis zu 1,6 km

Benutzeroberfläche

- natürliche Sprachsteuerung, mehrsprachige Statusansagen

Batterie

- Sprechzeit: 13 Stunden, Auflade-dezeit: bis zu 2 Stunden, Schnellladen: 2 Stunden Gesprächszeit nach 20 Minuten Ladezeit, Stand-by-Zeit: 10 Tage

Gewinner des letzten Gewinnspiels: Rukka CityRacer-R

Die fröhliche Gewinnerin der Motorradjacke von Rukka ist Lisa R. aus Mantel. Herzlichen Glückwunsch!



HONDA X-ADV

Modelljahr 2024



Der Honda X-ADV ist bis heute ein einzigartiges Zweirad, das den Komfort und die Benutzerfreundlichkeit eines städtischen Rollers mit den Leistungsmerkmalen eines Abenteuer-Motorrades verbinden will. Der X-ADV ist sowohl für den städtischen Pendelverkehr als auch für Offroad-Abenteuer konzipiert und zeigt damit die Vielseitigkeit des modernen Motorradfahrens. Im Jahr 2022 war der X-ADV weltweit das drittmeistverkaufte Honda Motorrad über 350 ccm. Seit seiner Einführung sind rund 60.000 Stück in Europa verkauft worden. Mit der Einführung von zwei Special Edition Versionen und einer neuen Farbvariante im Modelljahr 2024, will Honda die Position des X-ADV weiterhin festigen. Im ersten Halbjahr 2023 wurden in Deutschland 255 neue X-ADV zugelassen. Das sind 31 Fahrzeuge mehr als im Vorjahr, was einem Plus von 13,8 % entspricht. Zum Vergleich bei der Motorenschwester NC 750 X waren es 653 Bikes. Der Parallel-Twin Zweizylinder-Motor mit einer Spitzenleistung von 59 PS (43,1 kW) liefert 69 Nm Drehmoment. Throttle By Wire (TBW) erlaubt, die Motorcharakteristik über vier vordefinierte Fahrmodi anzupassen: Rain, Standard, Gravel und Sport. Der X-ADV verfügt darüber hinaus über einen anpassbaren User-Modus. Die Traktionskontrolle ist in drei Stufen einstellbar, das Doppelkupplungsgetriebe vollzieht automatische Gangwechsel, die mit den Fahrmodi verknüpft sind. Das Chassis besteht aus: Stahlrohrrahmen, 41-mm-USD-Frontgabel, Monostoßdämpfer mit ProLink-Aufhängung und Aluminiumschwinge.

Am 17-Zoll-Vorderrad verrichten Doppelscheibenbremsen ihren Dienst. Das Hinterrad misst 15 Zoll und begnügt sich mit einer Bremsscheibe. Zur weiteren Ausstattung gehören LED-Doppelscheinwerfer inklusive Tagfahrlicht, 22 Liter Stauraum unter dem Sitz, ein USB-C Ladeanschluss, eine Parkbremse und ein TFT-Display mit Honda Smartphone Voice Control System.

Farbvarianten Modelljahr 2024

- Iridium Gray Metallic Special Edition mit Zierelementen in Graphite Black und gelben Highlights
- Grand Prix Red Special Edition mit Zierelementen in Graphite Black
- Puco Blue mit Zierelementen in Graphite Black
- Weiterhin erhältlich: Matt Ballistic Black Metallic mit Zierelementen in Graphite Black

HONDA FORZA 750



Hondas Forza 750 verfügt über einen 745-ccm-Zweizylinder-Motor mit Throttle By Wire, drei wählbaren Fahrmodi sowie über eine dreistufige Traktionskontrolle. Ein Stahlrohrrahmen mit Aluminiumschwinge und Pro-Link-Hinterradaufhängung und ein 17-Zoll Vorderrad in Kombination mit einem 15-Zoll Hinterrad sowie radial montierten Vierkolben-Bremssättel sind die weiteren Merkmale. Der Stauraum unter dem Sitz bietet Platz für einen Integralhelm und beherbergt einen USB-C-Ladeanschluss. Die Beleuchtung ist in LED ausgeführt und ein 5-Zoll-TFT-Display ermöglicht die Smartphone-Nutzung über das Honda Smartphone Voice Control System. Zudem gibt es die Möglichkeit, den Forza 750 für Besitzer der Führerscheinklasse A2 auf 48PS (35kW) zu drosseln. Im Modelljahr 2024 gibt es eine neue Farbvariante sowie Updates an zwei bestehenden Lackierungen.

Farbvarianten Modelljahr 2024

- Candy Chromosphere Red (mit neuer unterer Verkleidung und Zierleisten in Graphite Black)
- Matt Ballistic Black Metallic (Version in Schwarz mit neuen goldenen Felgen und Logos)
- Iridium Gray Metallic (mit neuer unterer Verkleidung und Zierleisten in Graphite Black)
- Weiterhin erhältlich: Matt Jeans Blue Metallic





Der Start der neuen Saison steht bei Ducati unmittelbar bevor. In sechs Episoden stellt der Hersteller aus Bologna die Neuheiten für die kommende Saison vor.

- Von Ende Juli bis Anfang November werden in sechs Etappen die neuen Modelle des Unternehmens aus Bologna für 2024 vorgestellt,

- Die Ducati World Première 2024 inklusive der dazugehörigen Videos kann auf motorradundreisen.de verfolgt werden.

Am 27. Juli begann die Reise, bei der die Zweiradfans an viele verschiedene Orte geführt wurden: von der Wüste über Bergstraßen, durch Städte und zu den Rennstrecken. Der erste Termin der Ducati World Première 2024 fand in Bologna statt. Die sechs Etappen, die den neuen Ducati-Produkten für 2024 gewidmet sind, werden auf der Website Ducati.com und in den sozialen Netzwerken des Unternehmens veröffentlicht. Ab Donnerstag, den 10. November, können die neuesten Modelle live auf der EICMA 2023 von der Öffentlichkeit betrachtet werden.

Neue Ducati Monster

Als erste Neuheit für 2024 stellt Ducati, zum 30. Jubiläum der Monster eine auf 500 Exemplare limitierte Ducati Monster 30° Anniversario vor.

Verfügbarkeit und Preis

Zu Verfügbarkeit und zum Preis des Sondermodells hat Ducati noch keine Informationen genannt.

In den nächsten Wochen werden weitere neue Modelle für das Jahr 2024 vorgestellt.

SPIDI
MISSION CONTROL
Armor, Soft Shell & - Hard Shell.
In nur einer Jacke.
WARRIORTECH + TEXTECH + H2OUT®
BIO-MECHANICAL DESIGN
HIGH-RESISTANCE FABRICS
WATERPROOF WINDPROOF BREATHABLE
SPIDI MISSION-T GEHT DEN NÄCHSTEN SCHRITT UND PRÄSENTIERT ERSTMALIG DIE NEUESTE UND SPIDI-EIGENE TECHNOLOGIE: STEP-IN ARMOR. DIESE JACKE IST EINE KOMBINATION AUS DREI SCHICHTEN: ARMOR, SOFT SHELL UND HARD SHELL.
-
CATEGORY: **WASSERDICHTE UND HOCHATMUNGSAKTIVE JACKE**
FEATURE: ***STEP-IN**ARMOR*
©SPIDI → SINCE 1977 LOOKING FOR PERFECTION. HAVEN'T FOUND IT. YET.
SPIDI.com

Text: Florian Brings, Alexander Klose, Fotos: adobestock.com – Odua Images

Rollerfahren ab 15 und bald mit 60 km/h?



Nach Herabsetzung des Mindestalters für den Rollerführerschein und die Petition für eine höhere Geschwindigkeit stellen sich nun einige Fragen. Wir klären auf.

Nach einem siebenjährigen Modellversuch in den neuen Bundesländern ist der Erwerb der Führerscheinklasse AM seit Juli 2021 auch mit bereits 15 Jahren möglich. Damit dürfen Kleinkrafträder bis 50 ccm Hubraum sowie Elektro-Zweiräder bis 4 Kilowatt Leistung und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 45 km/h gefahren werden. Das umfasst nicht nur den klassischen Roller oder das Moped, sondern auch Minitrikes und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge wie Minicars mit einer Leermasse von maximal 425 kg. Der Modellversuch „Mopedführerschein mit 15“ startete am 1. Mai 2013 in den Bundesländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen und endete im April 2020. Begründungen, das Fahren mit 15 Jahren zu erlauben, sind zum einen, die Mobilität in ländlichen oder abgelegenen Gebieten zu verbessern, in denen der öffentliche Verkehr möglicherweise weniger zugänglich ist, und zum anderen das Ziel, Jugendlichen früher Verkehrserfahrung und Verantwortungsbewusstsein beizubringen. Die Ergebnisse zeigten nach Einschätzung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr kein eindeutiges Bild. Sie enthalten sowohl Argumente für eine dauerhafte Reduzierung des Mindestalters auf 15 Jahre für das Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse AM (Moped) als auch für eine Beibehaltung der bestehenden Regelung (ab 16 Jahren). So hängt der Vorteil der Herabsetzung des Mindestalters stark von den regionalen Gegebenheiten und der Verfügbarkeit des ÖPNV ab.

Entscheidung der Länder setzt Mindestalter bundesweit auf 15 Jahre herab – Auslandsfahrten ausgenommen

Ende 2019 wurde den Ländern die Möglichkeit eröffnet, selbst über die Herabsetzung des Mindestalters für ihr Gebiet zu entscheiden. Auf ihrer Konferenz am 14./15. Oktober 2020 beschlossen die Verkehrsminister der Länder dann mehrheitlich, dass das Mindestalter für die Klasse AM bundesweit auf 15 Jahre herabgesetzt werden sollte. In Umsetzung dieses Beschlusses ist es seit dem 28. Juli 2021 bundesweit möglich, die Fahrerlaubnis der Klasse AM mit 15 Jahren zu erwerben. Ermöglichen soll dies eine selbstständigere Lebensführung von jungen Menschen vorwiegend im ländlichen Raum mit beschränktem Angebot öffentlicher Verkehrsmittel. Damit können Fahrzeuge der AM-Klasse im gesamten Bundesgebiet bewegt werden. Ausflüge ins Ausland sind aufgrund europarechtlicher Vorgaben jedoch erst ab dem 16. Lebensjahr erlaubt.

Mögliche Vorteile des Führerscheins AM ab 15 Jahren

- Der frühere Zugang zu einem Roller kann eine wertvolle Mobilitätsoption sein, besonders in Gegenden, in denen der öffentliche Verkehr eingeschränkt ist.



- Erfahrung: Jugendliche können früher Erfahrungen im Straßenverkehr sammeln, was potenziell ihre Fähigkeiten und ihr Verständnis für den Verkehr verbessern kann.
- Unabhängigkeit und Verantwortung: Das Fahren eines Rollers kann Jugendlichen ein Gefühl von Unabhängigkeit vermitteln und ihnen helfen, Verantwortungsbewusstsein zu entwickeln.

Reife und Urteilsvermögen: Man könnte argumentieren, dass 15-Jährige möglicherweise nicht das gleiche Reife- und Urteilsvermögen haben wie 16-Jährige, was zu einer höheren Unfallgefahr führen könnte. Der Modellversuch bestätigte dies jedoch nicht.

Was beinhaltet die AM-Führerscheinausbildung?

Die Führerscheinausbildung gliedert sich in Theorie und Praxis. Für beide Blöcke muss jeweils eine Prüfung abgelegt werden. Die praktische Prüfung dauert in der Regel 45 Minuten.

In der theoretischen Führerscheinausbildung werden die Grundlagen des Fahrens und die Verkehrsvorschriften vermittelt. Der Grundstoff beinhaltet den allgemeinen Prüfungsstoff, der für alle Führerscheinklassen gilt. Der Zusatzstoff behandelt die besonderen Anforderungen der jeweiligen Fahrzeugklasse. Um zur Theorieprüfung zugelassen zu werden, müssen für die Klasse AM insgesamt zwölf Doppelstunden à 90 Minuten Grundstoff und mindestens zwei Doppelstunden Zusatzstoff besucht werden.

In den praktischen Fahrstunden machen sich die Fahrschüler und Fahrschülerinnen mit dem Moped oder Roller vertraut und trainieren das Anwenden der Verkehrsvorschriften. Im Gegensatz zu anderen Führerscheinklassen gibt es für AM keine gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtstunden. Die Anzahl der benötigten Fahrstunden ist vom fahrerischen Können und dem Lernfortschritt abhängig. Die Fahrlehrer beurteilen, ob die Fahrschüler prüfungsfähig sind.

Höhere Geschwindigkeit für mehr Sicherheit?

Nun fordert, wir berichteten bereits, eine Petition, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Kleinkrafträdern von 45 km/h auf 60 km/h zu erhöhen. Da diese Fahrzeuge zumeist im innerstädtischen Verkehr verwendet werden, wo das generelle Tempolimit 50 km/h lautet, werden sie per Gesetz zu rollenden Hindernissen, deren Überholung für alle anderen Verkehrsteilnehmer, inklusive Bussen und Lkws, selbstverständlich ist. Dazu müssen diese zumeist das Tempolimit überschreiten oder waghalsige Aktionen an engen Stellen wagen. Kurz gesagt – es provoziert gefährliche Situationen. Es gibt übrigens bereits jetzt Fahrzeuge der AM-Klasse, die mit 60 km/h unterwegs sein dürfen. Kleinkrafträder aus der ehemaligen DDR dürfen, wenn sie vor März 1992 zugelassen wurden, bereits jetzt die in der Petition geforderte Höchstgeschwindigkeit erreichen. Das betrifft hauptsächlich die legendäre Simson Schwalbe und auch im Rahmen des Modellversuchs in den neuen Bundesländern wurde von dieser Ausnahmeregelung ausführlich Gebrauch gemacht, ohne dass die Unfallzahlen dieser Fahrzeuge auffällig geworden wären.

Das Thema Urban Mobility attraktiver machen

Würde man das Mopedfahren weniger gefährlich machen, könnten sich sicherlich auch noch mehr Leute dafür begeistern. Die Tatsache, dass man eben nicht im Verkehr mitschwimmen darf und man nicht als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer wahrgenommen wird, sobald man auf einer 50er unterwegs ist, bleibt für viele eine unüberwindbare Hürde. Als Bremser unterwegs sein, ist eben nicht jedermanns Sache.

Hinzu kommt, dass seitdem auch moderne Roller und Kleinkrafträder ab 15 legal zu fahren sind, die vorher hauptsächlich für eine ältere Kundschaft interessant waren. Dazu gehören Mini-Quads genauso wie beispielsweise moderne Fahrzeuge wie Yamaha Booster oder die AM-Version des neuen BMW CE 02.

Erfolgsaussichten der Petition

Da sich die Petition mit den Zulassungsrichtlinien der Kleinkrafträder und nicht mit den Bestimmungen der Führerscheinklasse befasst, würde das bedeuten, dass bei einer erfolgreichen Umsetzung der Petition auch Menschen ab 15 mit ihrem Führerschein mit 60 km/h unterwegs sein dürften. Ob dies gelingt, ist zurzeit noch nicht absehbar, denn es bleiben, wie bei der Herabsetzung des Mindestalters, EU-rechtliche Fragen offen. Eine europaweite Umsetzung dürfte mit weiteren Hürden verbunden sein. Dabei dürfte nicht problematisch sein, dass ein Mindesttempo von 60 km/h theoretisch befähigt, auf die Autobahn und auf Kraftfahrtstraßen gehen zu dürfen. Mit einem als Kleinkraftrad zugelassenen Zweirad ist und wäre dies auch zukünftig nicht erlaubt. In jedem Fall bleibt zu hoffen, dass die Petition Anklang bei der Politik findet. Wir wünschen viel Erfolg!

ROLLER MIT 60 KM/H LEGAL?!

Mit bis zu 60 km/h auf dem Motorroller durch die City düsen – das war bislang zumeist nur illegal möglich. Dies könnte sich nun ändern.



Text: Alexander Klose, Fotos: adobestock.com – YuliiaMazurkevych

„Zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kleinkrafträder bis 50 ccm/4 KW von 45 auf 60 km/h“ heißt eine Petition, die Anfang dieses Jahres gestartet wurde und nun die erforderliche Stimmenanzahl erreicht hat.

Vom fahrenden Hindernis zum gleichberechtigten Verkehrsteilnehmer

Seit 2002 gilt EU-weit für Kleinkrafträder bis 50 ccm Hubraum sowie Elektro-Zweiräder bis 4 Kilowatt Leistung eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von maximal 45 km/h. Da diese Fahrzeuge zumeist im innerstädtischen Verkehr verwendet werden, wo das generelle Tempolimit 50 km/h lautet, werden sie per Gesetz zu rollenden Hindernissen, deren Überholung für alle anderen Verkehrsteilnehmer, inklusive Bussen und Lkw, selbstverständlich ist. Dazu müssen diese zumeist das Tempolimit überschreiten oder waghalsige Aktionen an engen Stellen wagen. Kurz gesagt – es provoziert gefährliche Situationen. Würde man das Mopedfahren weniger gefährlich machen, könnten sich sicherlich auch noch mehr Leute dafür begeistern. Die Tatsache, dass man eben nicht im Verkehr mitschwimmen darf und man nicht als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer wahrgenommen wird, sobald man auf einer 50er unterwegs ist, bleibt für viele eine unüberwindbare Hürde. Als Bremser unterwegs sein, ist eben nicht jedermanns Sache.

52.155 Unterschriften

Seit Januar 2023 wurden Unterschriften gesammelt. Damit die Petition Erfolg hat, bedarf es 50.000 Unterzeichner. Mittlerweile ist die Sammelphase beendet und das Ziel erreicht. Der nächste Schritt ist nun die Einreichung der Petition. Diese lautet im originalen Wortlaut:

„Der Deutsche Bundestag möge beschließen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kleinkrafträder mit bis zu 50 ccm Hubraum bzw. bei E-Scootern bis zu einer maximalen Dauernennleistung von 4 KW (6 PS), die mit dem im Führerschein der Klasse B integrierten Führerschein der Klasse AM geführt werden dürfen, von 45 km/h auf 60 km/h anzuheben.“

SIP Scootershop, Initiator der Petition.

Das Hauptproblem: die EU

In der EU läuft derzeit ein Prozess, der die Führerscheinrichtlinien der Mitgliedstaaten vereinheitlichen soll. Davon profitieren konnte der B196-Schlüssel, der das Fahren von 125ern, auch ohne A1-Lizenz, europaweit ermöglicht. Auch eine Fahrtauglichkeitsprüfung von Senioren ist in mehreren europäischen Staaten üblich und könnte auf diesem Wege nach Deutschland kommen. Bei dem 45-km/h-Tempolimit für Roller sieht die Geschichte anders aus. Dieses wurde bereits vereinheitlicht – abgesehen von Ausnahmen wie der Schwalbe aus der DDR – und gilt schon jetzt europaweit. Eine Abweichung davon nur für Deutschland zu beschließen, sollte daher nicht möglich sein. Eine europaweite Umsetzung dürfte mit weiteren Hürden verbunden sein. Dabei dürfte nicht problematisch sein, dass ein Mindesttempo von 60 km/h theoretisch befähigt, auf die Autobahn und auf Kraftfahrtstraßen gehen zu dürfen. Mit einem als Kleinkraftrad zugelassenen Zweirad ist und wäre dies auch zukünftig nicht erlaubt. In jedem Fall bleibt zu hoffen, dass die Petition Anklang bei der Politik findet.

LIQUI MOLY

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN Ausgabe 16/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2023 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 08/23 auto motor und sport Ausgabe 8/2023

Auto Zeitung TOP MARKE 2023 GOLD Schmierstoffe Ausgabe 4/2023

Auto Zeitung TOP MARKE 2023 SILBER Pflegemittel Ausgabe 4/2023

MOTORRAD BEST BRAND 2023 Kategorie: Öle/Schmiermittel Ausgabe 9/2023



Ich fahr besser mit LIQUI MOLY.

Das richtige Motoröl ist für den optimalen Betrieb Ihres Motorrads ein Muss. Ölwechseln deshalb auch Sie zu Deutschlands beliebtester Schmierstoffmarke und erfahren Sie den Unterschied.
www.liqui-moly.com



Ihr Motorrad ist nicht irgendeins.
Also nehmen Sie nicht irgendwas.
LIQUI MOLY bietet für jedes Fahrzeug das passende Motoröl.



Exklusiv, roh, anders: die Horex VR6 in der RAW 99-Edition.

Hansdampf in allen Gassen

HOREX

VR6
RAW 99

Für die Horex VR6 RAW 99 gibt es drei Farboptionen: „VR6 RAW Gloss“, „VR6 RAW Matt“ oder wie hier „VR6 RAW Red“



Mit der VR6 RAW 99 will Horex ein Ausrufezeichen setzen. Brachiale Leistung und hochwertige Komponenten sind die Zutaten für dieses exklusive Super-Naked-Bike.

Gut zu sehen: rote Akzente an den Felgen, auf dem Motor und die rote Naht der Sitzbank



Überblick über die Modellhistorie

Das Konzept und eine Motorenversion für die erste VR6 lagen schon auf dem Tisch, als Horex 2015 von Karsten Jerschke und der 3C-Carbon Group AG übernommen wurde. Vom ursprünglichen Entwurf ist bis auf wenige Ausnahmen jedoch nicht viel übrig geblieben. Die Expertise der Muttergesellschaft zeigte sich von Beginn an nicht nur im großflächigen Einsatz diverser Carbonteile und der damit verbundenen radikalen Gewichtsersparnis, sondern hauptsächlich in der Neukonstruktion des VR6-Motors. Dazu konnte Horex auf die zu IDM-Zeiten geknüpften Kontakte der 3C-Carbon Group zurückgreifen und zusammen mit Conti dem Motor auch die Elektronik geben, die er braucht und verdient.



Abgespeckt und limitiert: Die RAW 99 wird die vermutlich letzte Version der seit 2015 produzierten Horex VR6 sein.

Die ersten Horex VR6 waren noch limitierte Sondereditionen der Silver- und Black-Edition, doch schon bald folgten die Serienmodelle Horex VR6 Classic und VR6 Café Racer. Beide Serienmodelle bilden seit Jahren das Rückgrat der Marke. Nun möchte Horex der VR6 mit einer letzten, ebenfalls limitierten Sonderedition einen würdigen Abschluss bescheren und hat mit der Horex VR6 RAW 99 ein erneut im Gewicht reduziertes, mit exklusiven Komponenten ausgestattetes Motorrad vorgestellt.



Karbon an Scheinwerfer und Display.



Kohlefaser-Diät für das Kraftpaket

Deshalb nähern wir uns schrittweise an und beginnen mit den Fakten. Die von uns gefahrenen Maschinen waren allesamt Horex VR6 in der auf 99 Exemplare limitierten RAW 99-Edition. Diese unterscheidet sich zum Teil erheblich von der Serien-VR6. Seit 2015 gehört Horex zur 3C-Carbon Group AG und das spürt man deut-

lich. An jeder Stelle des Motorrads begegnet einem nun Kohlefaserkomposit. Das beginnt vorne am Fender, der Maske des Frontscheinwerfers und dem Lenkkopf und zieht sich über das Display, die Fußrastenaufnahmen bis zum komplett aus Karbon gefertigten Heckrahmen. Insgesamt bringt der großzügige Einsatz von Kohlefaser 5 Kilogramm Gewichtsersparnis. Das Trockengewicht der Horex schrumpft damit auf ordentliche 215 Kilogramm. Für einen 6-Zylinder-Sport-Motor immer noch ein sehr respektabler Wert.

Durchzug in allen Lagen

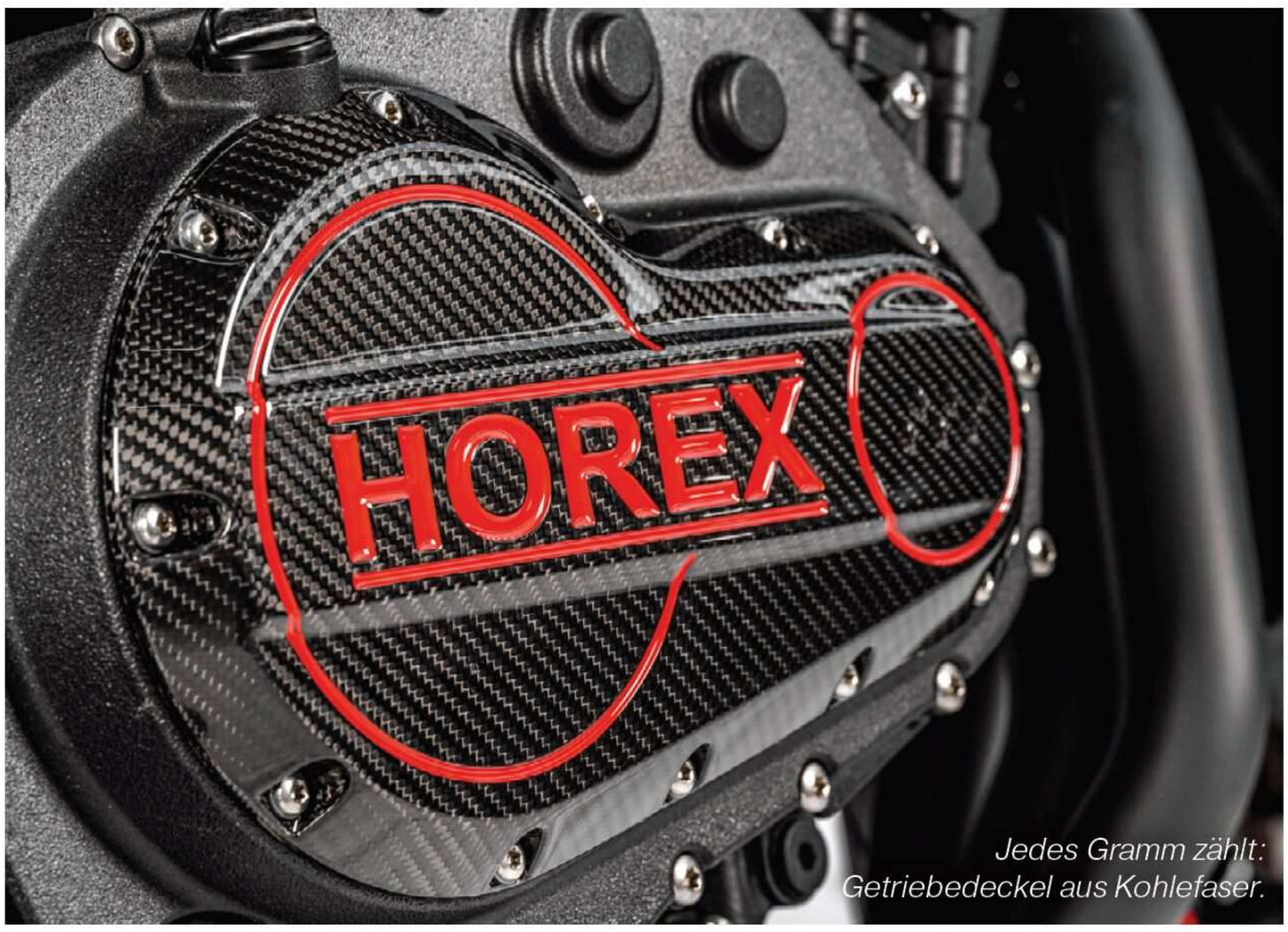
Apropos Motor. Der ist unverändert giftig und drückt bei 9.600 U/min 163 PS Leistung aus den sechs Zylindern. Das höchste Drehmoment wird mit 128 Nm bei 7.600 U/min erreicht. Doch auch im niedrigen Drehzahlbereich lässt sich die fast unverschämte Power beim kurzen Zucken mit der Gashand jederzeit spüren. Das Ansprechverhalten ist direkt und sorgt sofort für ein breites und anhaltendes Dauergrinsen. Dabei spielt es keine Rolle, ob man den Drehzahlbereich einmal komplett durchquert oder sich aus höheren Gängen ohne Schaltvorgang für einen kurzen Zwischensprint beim Überholvorgang entscheidet. Wo wir grad beim Schalten wären: Einen Quickshifter gibt es zwar, jedoch nur als Kaufoption; er ist nicht in der Grundausstattung. Die Leistung der VR 6 RAW ist sofort abrufbar und drückt Mensch und Maschine ohne Vorwarnung nach vorne. Dampf in allen Gassen eben. Nötig ist das jedoch nicht, denn der 6-Zylinder fühlt sich bei gediegener Fahrt im niedrigen Drehzahlbereich genauso wohl und ermöglicht Ortsdurchfahrten in anwohnerfreundlicher Lautstärke.

Exklusives Understatement

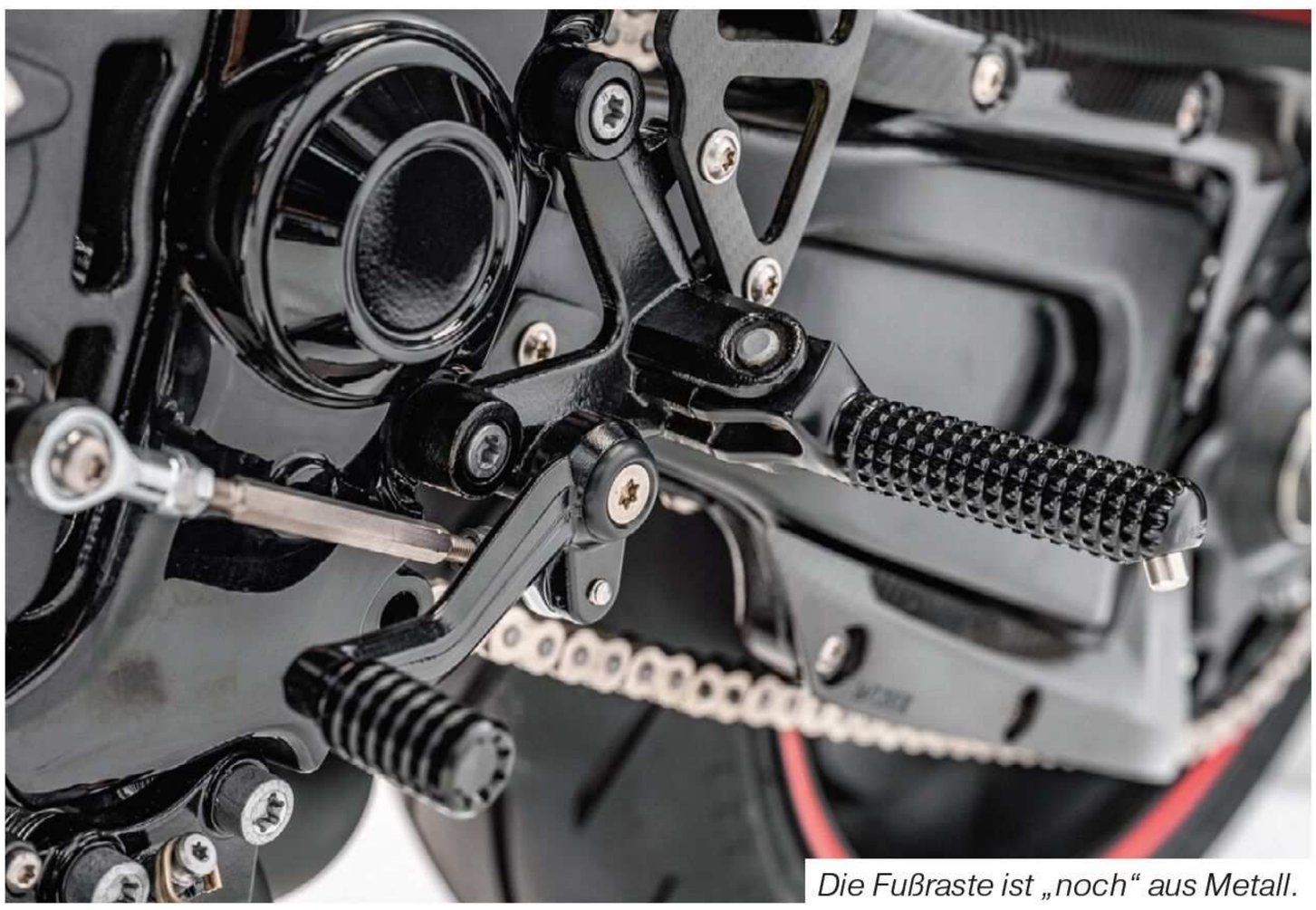
Auffällig unauffällig ist auch der optische Auftritt. Klar, der Frontscheinwerfer samt riesigem H und der bullige Motor sind ein sofortiges Statement und auch das wunderschöne Horex-Logo auf beiden Seiten des Tanks lassen Liebhaberherzen sofort höherschlagen. Davon abgesehen sieht man der Horex VR6 RAW 99 ihre Exklusivität aber erst mit dem Blick auf die Details an.



Auch der Heckrahmen ist aus Karbon gefertigt. Die Mini-Blinker samt Rücklicht sind ebenfalls dort untergebracht.



Jedes Gramm zählt: Getriebedeckel aus Kohlefaser.



Die Fußraste ist „noch“ aus Metall.

HOREX	VR6 RAW
Motor	Wassergekühlter 6-Zylinder-VR-Motor
Bohrung x Hub	68 x 55 mm
Hubraum	1.218 ccm
Nennleistung	163 PS (120 kW) bei 9.600 U/min
max. Drehmoment	128 Nm bei 7.600 U/min
Verdichtung	12,5:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h
Kraftübertragung	
Kupplung	Hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung mit Anti-Hopping-Funktio
Schaltung	6 Gang
Antrieb	Kette
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Aluminiumhauptrahmen, CFK-Struktur-Rahmenheck
Federelemente vorn	Öhlins Upside-down Gabel (Ø 43 mm) mit verstellbarer Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung
Federelemente hinten	Öhlins TTX36 Zentralfederbein mit verstellbarer Federbasis. Zug- und Druckstufendämpfung
Federweg v/h	120 mm/120 mm
Radstand	1.510 mm
Lenkkopfwinkel	24°
Räder	Alu-Schmiederäder
Reifen vorn	120/70 - 17
Reifen hinten	190/55 - 17
Bremse vorn	Brembo 320-mm-Doppelscheibenbremse, Vierkolbenzange
Bremse hinten	Brembo 264-mm-Scheibenbremse, 2-Kolben-Bremsattel
Assistenzsysteme	ABS, Traktionskontrolle
Maße/Gewichte	
Länge	2.183 mm
Breite (über Spiegel)	825 mm
Höhe (über Spiegel)	1.212 mm
Sitzhöhe	780 mm
Gewicht fahrfertig	215 kg
zul. Gesamtgewicht	447 kg
Zuladung	232 kg
Tankinhalt	7 Liter
Fahrzeugpreis	**ab 50.000,-- Euro (ab Werk)**



Die Aufhängung des Auspuffs ist, na klar, ebenfalls aus Karbon.

Die Verarbeitung der Carbonteile war da nur der Anfang, aber vor allem das Öhlins-Fahrwerk, bestehend aus der FGR-Gabel und einem TTX 36 Federbein, ermöglichen eine große Bandbreite an Einstellungen nach den Vorlieben des Fahrers. Mit diesem Set-up lassen sich sowohl Fahreigenschaften aus dem (Super-) Sportbereich verwirklichen, als auch Einstellungen, die für gemütliche Langstrecken tauglich sind. Eingestellt wird das Set-up übrigens für jeden Käufer individuell vor Ort und auf Wunsch von Horex-Mechanikern am Firmensitz in Landsberg am Lech. Auch die aus Aluminium geschmiedeten Felgen sehen nicht nur gut aus, sondern tragen zum verhältnismäßig geringen Gewicht der VR6 RAW 99 bei. Vorne arbeitet ein 120/70–17-Zoll-Vorderrad an der 43-mm-Upside-down-Gabel, während das Hinterrad mit einem 190/55–17-Zoll-Reifen an einer Einarmschwinge seine Arbeit verrichten darf.



Apropos Arbeit: Starker Motor, leichtes Bike – das klingt erst mal nach viel Arbeit für den Fahrer, wenn er es sportlich angeht. Dem ist nicht so. Das Zusammenspiel der Komponenten gelingt erstaunlich einfach und beinahe intuitiv, sodass sich der Fahrer dem rawen, Verzeihung, rohen Fahrspaß der RAW hingeben kann. Obwohl sie durch den Motor einen recht hohen Schwerpunkt hat, lässt sich das Motorrad erstaunlich leicht in hohe Schräglagen bringen und anschließend wieder aufrichten. Auch schnelle Richtungswechsel und Gewichtsverlagerungen gelingen fast mühelos. Hilfreich ist dabei auch die breite Sitzbank, auf der dem Fahrer viel Raum zur freien Entfaltung seiner Persönlichkeit geboten wird. Gerade auf längeren Strecken dürfte das für Freude sorgen. Auch der recht hohe Tourenlenker verhilft zu einer angenehmen Ergonomie. Wer es dann krachen lassen will, der rutscht nach vorne, nimmt die Horex zwischen die Schenkel und lässt es krachen. Bei Bedarf bremst einen die exzellent abgestimmte Bremsanlage von Brembo und die 320-mm-Doppelscheibenbremse an der Vierkolbenzange zügigst wieder ein. Alles möglich, alles kein Problem. Hansdampf in allen Gassen.



Von Hand lackierte Details


Die Öhlins-Gabel darf ausnahmsweise schwarz statt gold sein

Erstaunte Reaktionen auf Voralpen-Tour

Klar ist aber auch, mit diesem Motorrad wird man vermutlich ebenso wenig auf die wochenlange Urlaubstour durch Europa fahren, wie man sie als reines Rennstreckenmotorrad sieht. Beides könnte man mit ihr machen, aber viel wohler fühlt sie sich auf den klassischen Tagestouren auf den Landstraßen in den Mittelgebirgen. Dort hat sie ihr Revier und genau dort kann sie ihre Vorteile ausspielen. Schub und Vortrieb, Kurven genießen und die verzückten Blicke bei der Pause am nächsten Biker-Treff mit einem Säuseln der sechs Zylinder quittieren. Auch bei unserer Tour durchs Alpenvorland rund um den Hohen Peißenberg hat sie all das zeigen können. Spannend waren die Begegnungen mit anderen Bikern, denen eine Horex auch nicht oft begegnet. „Horex gibt es noch?“, „Die hat man aber lang nicht mehr gesehen“ und „Mensch, das ist noch ein richtiges Motorrad“ sind da nur ein kleiner Auszug aus den Unterhaltungen.





Know-how und Exklusivität

Horex wollte mit der VR6 ein Zeichen setzen und mit der RAW 99-Edition ist ihr ein Ausrufezeichen gelungen. Doch Qualität hat ihren Preis. Preislich geht es bei der Serienversion der Horex VR6 RAW mit 35.500,-- Euro los. Die Sonderedition RAW 99 ist etwas teurer, wer eines der limitierten Sonderexemplare käuflich erwerben will, kommt ab 50.000,-- Euro ins Geschäft und aufs Bike. Geboten wird einem dafür nicht nur die Gewissheit, etwas ganz Exklusives zu fahren, sondern auch ein edles und hochwertiges Motorrad mit Komponenten, die im Hinblick auf Qualität (Fahrwerk) und Verarbeitung (Karbon-Teile, Rahmenbau, Motor) seinesgleichen suchen. Schon die sehr aufwendige und zum Teil per Hand erfolgte Lackierung in „VR6 RAW Gloss“, „VR6 RAW Matt“ oder der „VR6 RAW Red“ dürfte zum Aufpreis beitragen. Ebenfalls im Preis inkludiert ist die Abholung am Firmensitz, samt der Anpassung des Set-ups und einer ausführlichen Einweisung des Fahrers.



Roh, unverfälscht und luxuriös

Wer die Horex VR6 RAW 99 fährt, spürt sofort, was für ein besonderes Motorrad unter einem arbeitet. Es ist nicht nur die rohe, unverfälschte Kraft des Sechszylinders, sondern das Zusammenspiel aller Komponenten, die das Erlebnis wirklich einzigartig machen. Die fahrerische Bandbreite, die mit ihr abgedeckt werden kann, ist beeindruckend und der Komfort für ein, rein nominell, Naked Bike ebenfalls als luxuriös zu bezeichnen. Am Ende bleiben es aber, Hansdampf in allen Gassen, der Punch und die Purheit des Motors, die einen anschließend noch tagelang dauerhaft grinsen lassen.

Text: Alexander Klose, Bernhard M. Höhne, Fotos: Bernhard M. Höhne

BMW R 1300 GS



Kaum ein Thema wird so heiß gehandelt, wie das zur Nachfolgerin der beliebtesten BMW, der großen GS. Die terminliche Abfolge ist bereits teilweise bekannt. Für alle, die sehnsüchtig auf die neue BMW R 1300 GS warten, gibt es einen Termin, der im Kalender angestrichen werden sollte: den 28.09.2023. An diesem Tag wird nicht nur die BMW Motorrad Welt in Berlin eröffnet, sondern auch erstmals die 1300 GS der Welt vorgestellt. Nachdem bereits seriennahe Prototypen entdeckt wurden, konnten einige Details schon gelüftet werden. So weit, so bekannt. Neben der Präsentation wird es allerdings auch schon Informationen für Endkunden geben. Das heißt – alle interessanten Details zu Verfügbarkeiten, Bestellmodalitäten, Preisen und vermutlich auch Zubehör und Konfigurationsoptionen, werden an diesem Tag bekannt gegeben.
Da die neue Ausgabe bereits in euren Händen liegt, halten wir euch online über alles Wissenswerte auf dem Laufenden. Auch hat BMW Motorrad bereits kommuniziert, wann Fahrzeuge für erste Testrunden zur Verfügung stehen werden. Brandaktuelle Fahreindrücke publizieren wir online voraussichtlich ab dem 18.10.2023. Der Artikel zum Fahrtest der neuen BMW R 1300 GS erscheint dann zeitnah in Motorrad & Reisen Ausgabe 119, die ab 27.10.2023 (Abonnenten früher) online oder im Handel erhältlich sein wird.

Klar ist: Bereits Mitte Oktober existiert eine fahrfertige Flotte an R 1300 GS, was im Umkehrschluss bedeutet, dass die Produktion längst läuft und der Marktstart unmittelbar bevorsteht.
Enttäuscht werden alle sein, die sich mehr Informationen zur weiteren GS-Modellreihe wünschen. Denn zu Modellvarianten – wie den erwarteten Offroad- und Adventure-Alternativen M 1300 GS mit 21-Zoll-Vorderrad und R 1400 GS – wird BMW Motorrad sich bis auf absehbare Zeit nicht äußern. Dementsprechend gibt es während der Präsentation der R 1300 GS am 28.09.2023 noch keine Informationen dazu. Auch sind diese nicht vor Mitte/Ende 2024 zu erwarten. Wir gehen davon aus, dass BMW zunächst den Marktstart der R 1400 GS vollziehen wird, bevor es mit einigem zeitlichen Abstand an die M-Variante geht.

Wann kommen BMW R 1300 R, R 1300 RT und R 1300 RS?

Wir gehen stark davon aus, dass BMW Motorrad nach erfolgreicher Markteinführung der GS, zunächst die RT auf den neuesten Stand bringen wird. Prototypen davon haben wir bereits sichten können, allerdings gibt es bislang kein Bildmaterial. Man kann aber sagen, dass es bis zur Serienreife noch eine Weile dauern wird. Der R-1300-RT-Prototyp kam noch arg verbastelt daher. Die weiteren Modelle folgen peu à peu. Insgesamt könnte sich der Prozess – wie es auch bei der Einführung der 1200er war – auch über mehrere Jahre hinziehen. Die Markteinführung der R 1300 RT datieren wir schätzungsweise auf Sommer/Herbst 2024. Die Reihenfolge wählte BMW Motorrad bei den wassergekühlten 1200er-Modellen zuletzt wie folgt:
R 1200 GS (Oktober 2012), R 1200 RT (November 2013), R 1200 RS (November 2014), R 1200 R (November 2014). Der Verkaufsstart erfolgte jeweils vier Monate später.

Bislang bekannte Details zur BMW R 1300 GS und ihren Schwestermodellen

- Alugussrahmen
- komplett neuer Motor, tragend
- komplett wassergekühlt
- neue Schwinge
- M 1300 GS mit:
  21-Zoll-Vorderrad
  Offroad-Fokus
- R 1400 GS mit:
  großem Tank
  mehr Leistung und Drehmoment
  Reisefokus
- Abstandsradar vorn und hinten
- keine passiv verstellbaren Luftleitelemente wie 2022 patentiert

Wunderlich
complete your BMW.





AN ALLES GEDACHT!

ADAPTER FÜR NAVI ODER SMARTPHONE MIT USB-SCHNELL-LADEFUNKTION

Passend für alle BMWs mit BMW-Navigatorvorbereitung: Mit unseren Navi & Smartphone Adaptern lassen sich entweder Navigationsgeräte wie TomTom Rider oder Garmin Zumo XT und XT2 diebstahlsicher oder Smartphones vibrationsgedämpft Plug & Play einsetzen und koppeln, denn alle elektrischen Verbindungen erfolgen über Berührungskontakte. Damit Ihnen die Energie unterwegs nie ausgeht, haben wir je einen USB A und USB C Schnell-Ladeanschluss integriert.

SMART MOBILITY. VON WUNDERLICH.



Navigationsadapter zur diebstahlsicheren Befestigung von TomTom und Garmin an der BMW Navigatorvorbereitung #21179-002



Smartphoneadapter zur vibrationsgedämpften Befestigung von Smartphones mit dem SP-Connect System SPC+ an der BMW Navigatorvorbereitung #21177-502

MOTOREX Oil of Switzerland

MOTORRAD BEST BRAND 2023 Kategorie: Zubehör/Umbauten

WWW.WUNDERLICH.DE

CFMOTO 800NK



CFMoto nimmt mit Naked Bike den europäischen Markt ins Visier

Günstiger als die Hornet – die brandneue CFMoto 800NK

Nach der Vorstellung des Konzeptmotorrads NK-C22 Ende letzten Jahres auf der EICMA ist nun das Serienmodell „CFMoto 800NK SPORT“ auf dem europäischen Markt erhältlich, das es auch in einer „ADVANCED“-Variante geben wird.

Mit ihrem markanten Naked-Bike-Design ist sie mit dem auffälligen, pfeilförmigen Scheinwerfer, dem kurzen Heck und der scharfen Silhouette eine imposante Erscheinung auf dem hart umkämpften Naked-Bike-Markt. Preislich liegt man auf Augenhöhe mit der neuen Honda Hornet, deren Markteinführung man ja bereits als Kampfansage verstand und was sich auch deutlich in den Zulassungszahlen widerspiegelt, in denen die Japanerin direkt auf Platz 2 durchgestartet ist. Kaum ein Marktsegment dürfte ein ähnlich großes Potenzial auf dem europäischen Markt aufweisen als die Mittelklasse der Naked Bikes. Die optisch imposante CFMoto 800NK SPORT bietet dem Fahrer laut Hersteller eine aufrechte Fahrposition mit der idealen Balance von Sportlichkeit und Offensivgeist. Die niedrige Sitzhöhe von 795 mm soll zur sicheren Beherrschbarkeit auf allen Untergründen beitragen und sicherlich auch den Zugang zum asiatischen Markt erleichtern. CFMoto bietet als optionales Zubehör gegen Aufpreis auch eine Sitzbank mit 820 mm für Fahrer, die eine größere Bodenfreiheit wünschen.

Für ordentlich Vortrieb soll der 70 kW (95 PS) starke 799-ccm-Zweizylinder-Reihen-DOHC-Motor sorgen, der bei 8.000 U/min 79 Nm Schub liefert und bereits in den früheren KTM 790 Duke-Modellen im Einsatz war. Mit einem Gewicht von 186 kg sind die „CFMoto 800NK SPORT“ und die 189 kg schwere „ADVANCED“-Version ebenfalls auf Augenhöhe mit der Konkurrenz von KTM und Honda. Die 43-mm-Upside-down-Gabel ist voll einstellbar, der hintere Stoßdämpfer kommt von Kayaba. Der Chromoly-Stahlrahmen, Aluminium-Leichtmetallräder und MAXXIS-High-Performance-Reifen versprechen laut Hersteller schon ab Werk leichtes Handling und Agilität. ABS-unterstützte J. Juan-Radialbremssättel mit vier Kolben und 320-mm-Bremsscheiben an der Vorderachse sollen für ausreichende Bremskraft sorgen.

CFMoto	800NK Advanced	800NK Sport
Motor	flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Reihen-DOHC-Motor	
Bohrung x Hub	88,0 x 65,7 mm	
Hubraum	799 ccm	
Nennleistung	95 PS (70 kW) bei 9.250 U/min	
max. Drehmoment	79 Nm bei 8.000 U/min	
Maße/Gewichte		
Länge	2.132 mm	
Sitzhöhe	800 / 820 mm (optional)	
Gewicht fahrfertig	189 kg	186 kg
Fahrzeugpreis	**k. A.**	**7.390,-- Euro**

800NK SPORT vs. 800NK ADVANCED

Beide 800NK-Versionen sind serienmäßig mit einer Anti-Hopping-Kupplung, einem Tempomat und drei Fahrmodi – Sport, Street und Rain – ausgestattet. Zusätzlich verfügt die „ADVANCED“-Version über einen Quickshifter und ein größeres Display mit mehr Konnektivitätsfunktionen. Die „800NK ADVANCED“ biwetet dank eines 8-Zoll-TFT-Displays mit Apple CarPlay-Funktionalität erweiterte Konnektivität. Aufgrund des größeren Displays ist die „800NK ADVANCED“ mit einem anderen Lenker ausgestattet. Außerdem ist sie serienmäßig mit einem Quickshifter und einem Lenkungsdämpfer ausgestattet. Der Gewichtsunterschied beträgt insgesamt 3 kg. Die neue 800NK-Reihe kann mit einer Reihe Zubehörteile ausgestattet werden, die das Fahrverhalten und die sportliche Ästhetik der Motorräder weiter verbessern sollen. Dazu gehören eine Sitzbankabdeckung hinten, ein Ergo-Fahrersitz, Lenkerendspiegel, verstellbare Brems- und Kupplungshebel, ein Sturzbügel, ein Sturzbügel-Kit, ein verstellbares Fußrastensystem und ein Front-Spoiler.

Preise und Verfügbarkeit

CFMoto 800NK SPORT:

Deutschland	7.390,-- Euro
Österreich	8.199,-- Euro
Schweiz	7.390,-- CHF

Die Verfügbarkeit und die Preise der „ADVANCED“-Version werden in Kürze bekannt gegeben.

Text: Alexander Klose, CFMoto, Fotos: CFMoto



CFMOTO 700MT

Preistipp in der Touring-Mittelklasse?

Ein klassischer Tourer für unter 6.500,-- Euro von CFMoto

Die 700MT reiht sich zwischen den Modellen 650MT und 800MT ein und ist laut Hersteller für den täglichen Pendlerverkehr, den Stadtverkehr und aufregende Abenteuer auf jedem Terrain ausgelegt. Die aufrechte Sitzposition und eine Sitzhöhe von 820 mm sollen dem Fahrer eine hervorragende Sicht auf die Straße, eine verbesserte Manövrierfähigkeit im Straßenverkehr und eine sichere Navigation auf kurvigen Bergstraßen bieten. Für Fahrer, die eine größere Bodenfreiheit wünschen, bietet CFMoto optional eine auf 840 mm erhöhte Sitzhöhe an. Das Herzstück der 700MT ist der 693-ccm-Parallel-Twin-Motor. Mit einer Leistung von 49 kW (67 PS) bei 6.000 U/min und einem Drehmoment von 60 Nm bei 7.250 U/min, bleibt er etwas hinter der Konkurrenz aus Japan und Italien zurück. Eine Mehrscheiben-Nasskupplung soll für eine nahtlose Leistungsentfaltung sorgen. Das Chassis der CFMoto 700MT ist aus Chromoly-Stahlrohr gefertigt. Die Federwege der 43-mm-Upside-down-Vorderradgabel und der seitlich montierten Monoshock-Hinterradfederung liegen mit 140 mm und 145 mm noch unter denen einer Triumph Tiger Sport 660, was den primären Einsatzzweck auf Fahrten auf Asphalt festlegt. Für Bremskraft sorgen eine 300-mm-J.Juan-Doppelscheibenbremsanlage vorne sowie eine 240-mm-Einzelscheibe hinten. Mit einem Gewicht von 218 kg ist die CFMoto 700MT kein leichtes Motorrad. Die Bereifung stammt von Pirelli. Die CFMoto 700MT verfügt über ein 5-Zoll-TFT-Display, das unter anderem Informationen zu Geschwindigkeit und Drehzahl, liefert. Mit den USB-Steckern Typ A und Typ C ausgestattet, kann der Fahrer Geräte unterwegs aufladen und anschließen. Weiterhin sorgt ein mehrzeiliger LED-Scheinwerfer für ausreichende Sicht.

Farben und Preise

Die CFMoto 700MT wird in den Farben „Nebula White“ und „Nebula Black“ bei CFMoto-Händlern erhältlich sein.

Deutschland	6.490,-- Euro
Österreich	7.399,-- Euro
Schweiz	6.490,-- CHF

CFMoto	700MT
Motor	flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Reihenmotor
Hubraum	693 ccm
Nennleistung	67 PS (49 kW) bei 6.000 U/min
max. Drehmoment	60 Nm bei 7.250 U/min
Maße/Gewichte	
Länge	2.180 mm
Sitzhöhe	820 / 840 mm (optional)
Gewicht fahrfertig	218 kg
Fahrzeugpreis	**6.490,-- Euro**

Rom und cruisen?



Kopf hoch!

Alle Infos auf deinem TILSBERK Head-Up Display!

Kompatibel mit CALIMOTO® – SAISON 2023 –



Passend für deinen Motorradhelm und weltweit verwendbar. Sekundenschnell installiert für die Darstellung von Navigation, Geschwindigkeit bzw. -begrenzungen, Kompass, etc. Ob mit oder ohne Brille und ab sofort mit neuen Funktionen.

TILSBERK
HEAD-UP DISPLAY

Informieren und kaufen
tilsberk.com

CLEVER MOTORCYCLE PRODUCTS



CFMotos Touring-Flaggschiff mit Radar

Die CFMoto 800MT Explore kommt mit zahlreichen Sicherheitsfeatures daher.

Das Herz der 800MT Explore ist ein 799-ccm-Parallel-Twin-Motor, der von CFMoto und seinem Vertriebspartner KTM seit Längerem auch in anderen Modellen eingesetzt wird. Dieser leistet 91PS/67 kW bei 9.250 U/min und 75 Nm Drehmoment bei 8.000 U/min. Gangwechsel werden durch die Antihopping-Kupplung und den bidirektionalen Quickshifter erleichtert. Der Rahmen aus einer Chrom-Molybdän-Legierung wiegt lediglich rund 16 kg. Kombiniert mit einer Aluminiumschwinge, einer voll einstellbaren 43-mm-KYB-Upside-down-Vorderradgabel und einem KYB-Federbein hinten, verspricht CFMoto bei allen Straßenverhältnissen ein nachgiebiges und kontrolliertes Fahrverhalten. Die CFMoto 800MT Explore ist mit Michelin Anakee-Reifen ausgestattet. Das Fahrzeuggewicht beträgt 225 kg, die Sitzhöhe liegt bei 825 Millimetern. ABS-unterstützte J.Juan 4-Kolben-Radialbremssättel in Verbindung mit zwei 320 mm großen, schwimmend gelagerten Scheiben vorne und ein Zweikolben-J.Juan-Bremssattel in Verbindung mit einer einzelnen 260 mm großen Scheibe hinten, sollen für ausreichend Bremskraft sorgen. Das Motorrad ist mit dem C-ABS (Combined Anti-Blocking Braking System) ausgestattet. Ferner verfügt es über eine Traktionskontrolle und ein elektronisches Stabilitätskontrollsystem. Die Explore verfügt außerdem über eine nach hinten gerichtete Radartechnologie. Diese Funktion sorgt in Kombination mit einem Totwinkelassistenten, einem Spurwechselassistenten und einem Kollisionswarner für Sicherheit auf Langstreckenfahrten. Das wasserdichte 8-Zoll-Multi-Media-Interface (MMI) mit Apple CarPlay bietet Smartphone- und Bluetooth-Konnektivität, Sprachsteuerung, Navigation und eine Musikbibliothek. Insgesamt kann der Fahrer auf sechs verschiedene Fahrmodi zugreifen. Der Sport-Modus bietet die schärfste Gasannahme und maximale Drehmomentabgabe, während der Offroad-Modus eine weichere Gasannahme und maximalen Hinterradschlupf bietet. Weiterhin verfügt die 800MT Explore über einen All-Terrain-Modus, der eine weichere Gasannahme als Offroad ohne TC-Eingriff und ohne ABS bietet. Der Rain-Modus bietet die weichste Gasannahme und die sanfteste Leistungskurve sowie die höchste Traktionskontrolle für nasse und rutschige Bedingungen.

Der Fahrer hat außerdem die Möglichkeit, die Sitzheizung und die beheizten Griffe zu aktivieren, die jeweils drei Wärmestufen bieten, sowie auf den Tempomat zuzugreifen.
Ein USB-Anschluss und eine 12-V-Steckdose sind ebenso vorhanden.

Preise und Verfügbarkeit

Das CFMoto 800MT Explore wird in den Farben Starry White und Gem Black ab sofort bei CFMoto-Händlern in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Spanien und Großbritannien erhältlich sein.
Der Preis des Modells versteht sich inklusive Steuern, aber exklusive Transportkosten und Bearbeitungsgebühren.

Deutschland	12.290,-- Euro
Österreich	13.990,-- Euro
Schweiz	12.290,-- CHF

CFMoto	800MT Explore
Motor	flüssigkeitsgekühlter Reihen-Zweizylinder, vier Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	88,0 x 65,7 mm
Hubraum	799 ccm
Nennleistung	91 PS (67 kW) bei 9.250 U/min
max. Drehmoment	75 Nm bei 8.000 U/min
Maße/Gewichte	
Länge	2.234 mm
Sitzhöhe	825 mm
Gewicht fahrfertig	225 kg
Fahrzeugpreis	**12.290,-- Euro**

KAWASAKI

Modellvorstellung 2024

Text: Florian Brings, Kawasaki, Fotos: Kawasaki

Bewährte Technik in frischer Optik: Kawasaki stellt bereits jetzt viele Modelle für die Saison 2024 vor

Schon jetzt stehen viele Modelle für die neue Saison fest. Bei den Z-Modellen reicht die Auswahl von den kompressoraufgeladenen Z H2-Modellen bis zur einsteigerfreundlichen Z125. Dazwischen gruppieren sich die Besteller Z900 und Z650. Wer es klassischer mag, aber auf moderne Technik nicht verzichten möchte, greift zu den Retro-Sport-Modellen Z900RS oder Z650RS. Alle diese Motorräder werden 2024 in neuen, frischen Farbkombinationen angeboten. Besonders hervorzuheben sind dabei die Z H2 in Schwarz mit roten Akzenten und die Z650RS in Candy Medium Red.

Zuwachs für die Ninjas

Die Ninja-Familie wird 2024 weiterwachsen. Wie bereits bekannt, kommt die neue Ninja ZX-4RR hinzu und die beliebte Ninja ZX-6R (636) mit vielen Updates zurück. Weiterhin bilden die Ninja ZX-10R und die noch schärfere Variante Ninja ZX-10RR weiterhin die Basis für die Werksmaschinen in der Superbike-WM. Die Ninja ZX-10R ist nach wie vor in traditioneller KRT-Optik zu haben. Aber auch eine schwarze Variante mit grünen Akzenten für Modelljahr 2024 kann gewählt werden. In die Ninja-Familie gehören daneben auch der Sporttourer Ninja 1000SX sowie die Flaggschiffe im Kawasaki-Modellprogramm Ninja H2 SX und Ninja H2 SX SE. Viele der genannten Modelle gehen mit neuen Farbvarianten in die kommende Saison.

Neue Farben für die Versys, Updates für die Motocross-Modelle

Das gilt auch für die Versys 1000 und die Versys 1000 SE. Für alle, die weite Reisen mit dem Motorrad absolvieren, ist der Reihenvierzylinder im Adventure-Kleid ebenso eine Alternative, wie für alle Alltagsfahrer. Für 2024 sind nach wie vor die bewährten Eigenschaften für die Langstrecken-Einsätze mit an Bord – und das Ganze in neuen Farbkombinationen.
Bei den Motocross-Modellen gehen die KX250 und die Enduro-Variante KX250X mit zahlreichen Änderungen, die schon 2023 erfolgten, ins neue Modelljahr. Außerdem bleiben auch die Einsteiger- und Jugend-Crosser KLX110 und KLX140R in der Saison 2024 im Kawasaki-Programm.





Ride 70s T

Text: Ralf Bielefeldt, Fotos: Fabio Affuso

Touring Club

Die Zeitmaschinen

Die schönsten Straßen Italiens. Die coolsten Bikes der Siebziger. Und neue Freunde fürs Leben. Darum geht es bei „Ride 70s“, dem italienischen Touring Club für Zeitreisen auf zwei Rädern. Bereit für einen Trip in die Vergangenheit?



Dieses Licht… Warm-up in der Altstadt von San Marino

Es war einmal… So könnte diese Geschichte anfangen. Denn sie handelt vom Zauber der Vergangenheit. Von einer fast verblassten Zeit. Genauer: von den 1970er Jahren. Einer Epoche also, die schon ein halbes Jahrhundert her ist. 50 lange Jahre. Fünf Jahrzehnte. Zwei Generationen. Das klingt gewaltig. Nach einer Ewigkeit. Und wenn man es auf den Stand der Motorradtechnik bezieht, ist es das auch.

Scheibenbremse vorn? Hatten damals nur ausgesuchte Maschinen. Heimtückische Trommelbremsen waren der Stand der Dinge. Meist packten sie nur mit Verzögerung zu, dann aber so gewaltig, dass gern mal das Vorderrad blockiert. Starten per Knopfdruck? Gab es vereinzelt, aber die Regel war: Kickstarter treten und im richtigen Moment am Gasgriff drehen. Eine Wissenschaft für sich, die manchen stets verborgen bleibt. Assistenzsysteme wie ABS oder Traktionskontrolle? Gibt es erst seit Mitte der 1980er beziehungsweise 1990er Jahre, Popometer oder Gottvertrauen waren und sind angesagt auf Seventy-Bikes.

Eigenständigkeit & Unverwechselbarkeit

Immerhin: Leistung und Drehmoment waren auch damals schon die Währung fürs Easy Riding. Moderater zwar als heute, aber nicht minder faszinierend und happy machend. Vor allem aber standen die Motorräder der Siebziger für etwas, das es heute nur noch sehr vereinzelt gibt: Eigenständigkeit und Unverwechselbarkeit. In puncto Design, Fahreigenschaften, Charakter und Understatement. Eine Mensch-Maschine-Magie, die über all die Jahre und Jahrzehnte nichts, aber auch gar nichts an Strahlkraft verloren hat.

„Ist sie nicht wunderschön?“ Pietro Casadio Pirazzoli streichelt über den Tank der Honda CB 500 Four, erst mit dem Handrücken, dann mit den Fingern. „Candy Gold. Die gleiche Farbe hatte das Modell, das ich als kleiner Junge zu Hause auf dem Nachttisch stehen hatte“, sagt er mit leuchtenden Augen. Heute ist dieser kleine Junge 54 Jahre alt, Vater von drei Töchtern und – zusammen mit Fabio Affuso, begnadeter Fotograf und ebenfalls Motorrad-Maniac – Chef des „Ride 70s Touring Club“.

Charisma statt Einheitsbrei

Casadio Pirazzoli hat aus seiner Leidenschaft für alte Motorräder ein Business gemacht, das er – preiset den Herrn – mit jedem teilt, der das pure, unverfälschte Motorrad fahren liebt. Aus einer Handvoll Bikes, die er nach und nach erstanden hat, ist mittlerweile eine Sammlung von 15 Maschinen geworden. „Jedes dieser Motorräder hat eine eigene Persönlichkeit“, schwärmt Pietro über den Fuhrpark. „So etwas findest du heute nicht mehr. Heute kopiert jeder jeden. Ein Naked Bike sieht aus wie das andere, Adventure Bikes kannst du so gut wie gar nicht mehr unterscheiden, dazu die ganzen Gleichteile – Bremsen, Federung, Instrumente. Alles eine Machart. Echten Charakter? Pfff, mal ehrlich: Welches Bike hat den



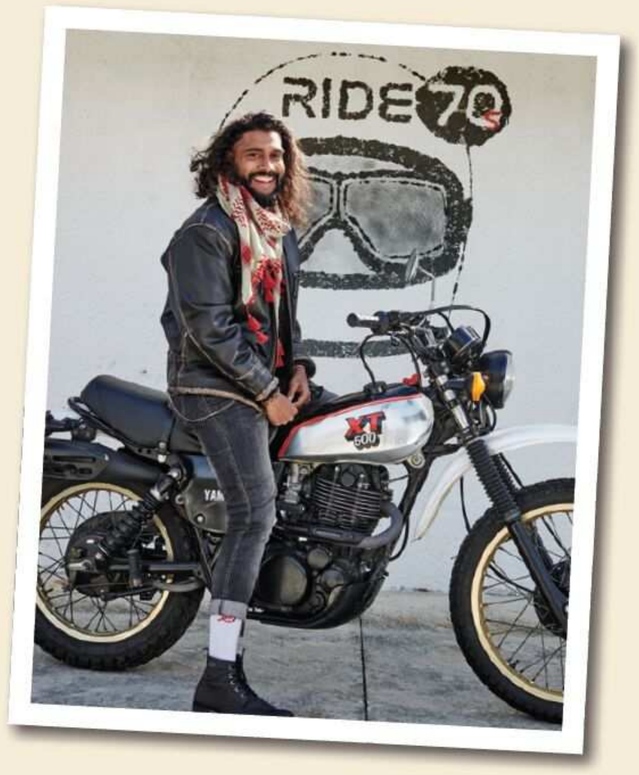
Andrew auf Honda CB 750 Four



Cassie und ihre Aermacchi 350 SS



Gefährten, fertig zur Abfahrt!



Zubin auf seiner Yamaha XT 500

heute noch? Aber damals… Damals hatten die Bikes noch Charisma.“ Er streckt den Arm aus und zeigt durch den Raum, circa 15 mal 13 Meter groß. „Schau dich um. Eine schöner als die andere.“

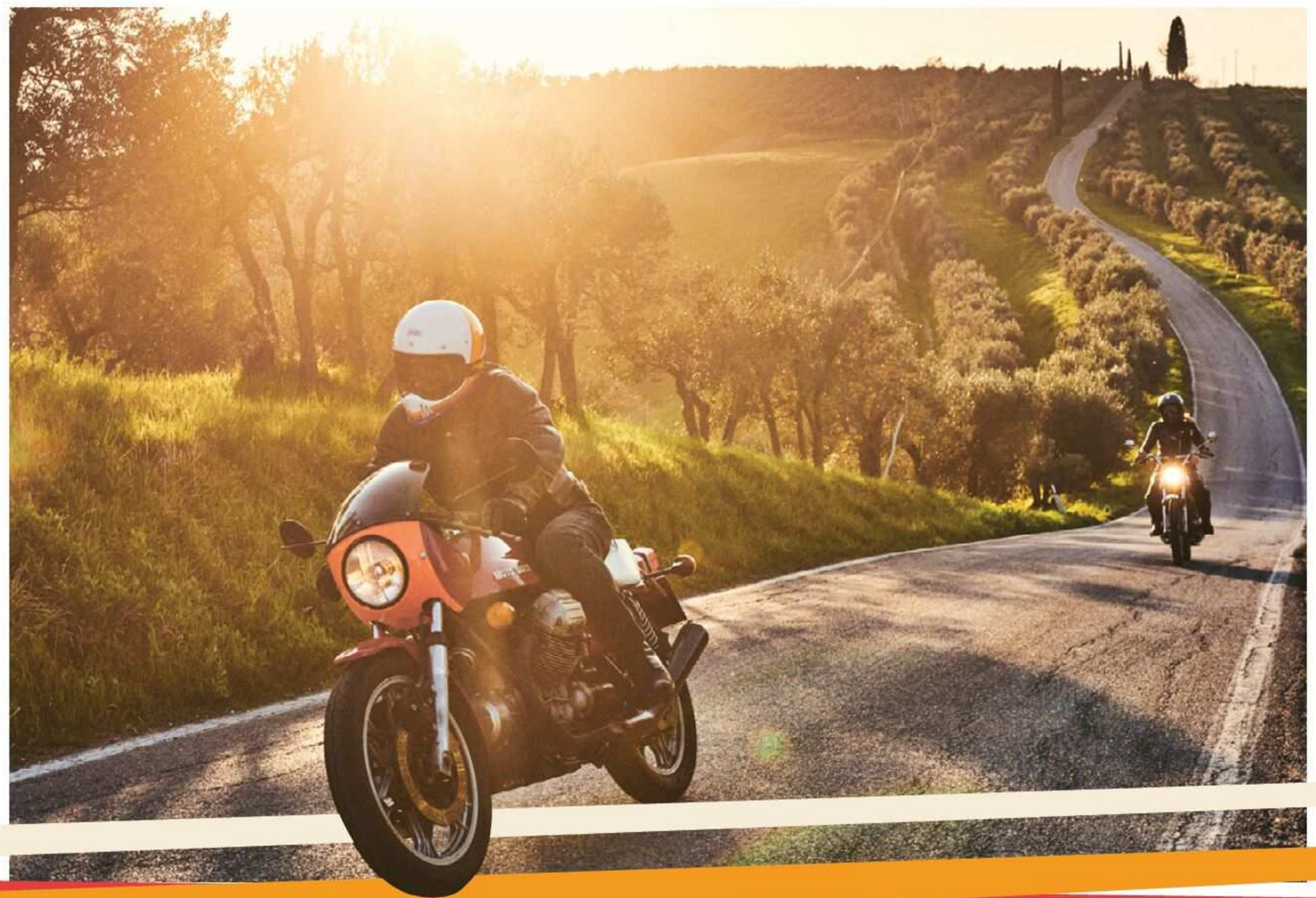
15 Schönheiten aus den Siebzigern

Sauber aufgereiht stehen sie da, seine Schätzchen. Moto Morini 3 ½ Sport, Laverda 750 SF, Benelli Tornado 650, Ducati Scrambler 350 & 450, Moto Guzzi 750 S, 850 Le Mans und V7 850 GT – Namen, die Motorrad-Enthusiasten mit der Zunge schnalzen lassen. Dazu eine 1969er Triumph Bonneville T 120 R, das älteste Bike der imposanten Kollektion, eine rote Norton Commando Fastback (Pietros Liebling), Kawasaki Z1 900, Honda CB 750 Four und besagte CB 500 Four, mit der alles anfing, sowie eine Harley-Davidson Aermacchi 350 SS und, als jüngstes Modell, eine Yamaha XT 500, Baujahr 1981.
Hinterm Tresen schlummert noch eine halb zerlegte, leicht angenagte Ducati-Rennmaschine. An den Wänden hängen Blechtanks und alte Werbeplakate. Die meisten zeigen barbusige Frauen auf chromblitzenden Maschinen, gern schräg von hinten aufgenommen. Coole Mopeds & halbnackte Mädels. So waren die Siebziger. Aber nun, wir sind im Clubhaus. So haben die Italo-Bros den Anbau getauft, den sie neben Pietros alter Schreiner-Werkstatt gekapert und zum Headquarter des Ride 70s Touring Club ernannt haben.
Es riecht nach Benzin und alten Lederjacken. Werkbänke an den Wänden, Ölkanister, Ledercouch, zig Helme, Kühlschrank voller Bier – ein Bikertraum, mitten in San Marino, dem bergigen Zwergstaat im Südwesten von Rimini, ca. 1,5 Stunden vom Flughafen Bologna entfernt, pittoresker Touristen-Magnet und eine der ältesten Republiken der Welt. Hier starten und enden die Touren, die Pietro und Fabio ausbaldowert haben.

Zeitreisen durch die schönsten Ecken Italiens

Toskana, Motor Valley (Mugello – Imola – Misano), Sardinien, Sizilien. Wo Italien dich umhaut mit seinem Charme, seinen Kurven, seiner Pasta, seiner Lebensart, da gehen die Zeitreisen hin. „La dolce moto vita“ in kleinen Gruppen, idealerweise nicht mehr als sieben bis zehn Teilnehmer. Wir sind ausnahmsweise zu zwölft auf der Auftakttour. Freie Motorradwahl ist garantiert. „Unterwegs kann gern untereinander getauscht werden“, sagt Pietro. So zeigt sich der ganze Spirit der Siebziger.

Autor Ralf Bielefeldt auf Moto Guzzi 850 Le Mans





San Marino Stadt: Der Legende nach 301 n.Chr. gegründet vom Heiligen Marinus

Vorm Start gibt es eine Einweisung. Die ist auch bitter nötig, um böse Überraschungen zu vermeiden. Die beiden Ducati Scrambler beispielsweise, Baujahr 1971 und 1972, haben den Ganghebel rechts. Der erste Gang geht nach oben, die übrigen vier nach unten. Die Fußbremse sitzt links. So war das damals oft. Nicht so schwer zu merken, denkt man, aber wehe, du rollst so vor dich hin, Gedanken verloren und groovy im Hier und Jetzt, und plötzlich taucht eine überraschend enge Kurve auf... Zack, schaltest du instinktiv hoch statt runter oder/und latschst stumpf auf die Hinterradbremse (statt runterzuschalten), so du zuvor nur „moderne" Bikes gefahren bist – mit Ganghebel links und Fußbremse rechts.

Eingrooven in San Marino

Beim Eingrooven in San Marino ist das kein Drama, aber wehe, du fegst grad mit der Moto Guzzi 750 S (immerhin mit Doppelscheibenbremse vorn) durch richtig schnelle Kurven... „Konzentriert euch auf die Bikes, fahrt euer Tempo, und keine Sorge – niemand geht verloren", verspricht Pietro, als wir die Helme aufsetzen und vom Hof rollen. Das Gepäck reist im Begleitvan mit, zusammen mit einer Ersatzmaschine, Teilen und Werkzeug. Pietro kann jedes Bike blind zerlegen und wieder zum Laufen bringen. Das schafft Vertrauen. Denn viele hier, wie ich, sind Oldie- oder zumindest Schrauber-Rookies.

„Entspann dich und genieß die Fahrt auf den kurvenreichen Straßen mit spektakulären Ausblicken auf Berge, Küsten, Schluchten und alte Dörfer." So steht es auf der Webseite ride70s.com. Und diese gut gemeinte Anweisung trifft genau das, worum es hier geht, wobei eine Sache fehlt: das spektakuläre Licht. Die Toskana zeigt sich auf unserer Tour von ihrer allerschönsten Seite. Die untergehende Sonne taucht die anbetungswürdigen Hügelketten in ein Licht, dass du gar nicht anders kannst, als auf jeder zweiten Kuppe anzuhalten und dein Smartphone zu zücken, um den gefühlt wunderschönsten Instagram-Augenblick aller Zeiten zu fotografieren. So geht das stundenlang.

800 Kilometer in vier Tagen

Unsere erste Tagesetappe endet in Montalcino, Heimat des Brunello – und davon gibt es heute Abend reichlich. Hinter uns liegen die Anstiege des Apennin, unerwartete Temperatur-Dropdowns in den Höhen, ein ganz famoses Sandwich in einer Bergkneipe, die Weingüter des Chianti und rund 240 Kilometer auf meist kurvenreichen Nebenstrecken. Knapp 1.000 Kilometer werden es insgesamt auf unserem Vier-Tage-Trip, besagt das Roadbook. Die Freude auf jeden einzelnen davon ist greifbar im Tross.

Die Truppe ist bunt zusammengewürfelt. Andrew und Cassie aus London, Nikos aus Athen, Mike aus Zürich, Guillem aus Barcelona, Kerry aus New York, Simon aus Manaton/Devon, Svein aus Norwegen, Zubin aus den Emiraten – ein internationaler Haufen. Erfahrene Rider allesamt, die es unterschiedlich schnell angehen lassen auf der Straße, aber sehr ähnlich ticken und sämtlichst Motorrad-Nerds sind – auch wenn diese Reise der beste Beweis dafür ist, dass es so etwas wie den „typischen Biker" wirklich nicht gibt.

Abhängen und Cruisen mit Gleichgesinnten

„Ich brauchte dringend Urlaub, ich liebe Abenteuer, und ich liebe alte Motorräder", sagt TV-Producerin

Cassie Bennitt, die monatelang für einen Netflix-Blogbuster durchgearbeitet hat. „Als ich dann hörte, dass es die Chance gibt, hier mit Gleichgesinnten abzuhängen und mit dem Motorrad durch einige der schönsten Gegenden Italiens zu fahren, habe ich mich sofort angemeldet.“

Cassie hat sich für die leichteste jemals unter dem Namen Harley-Davidson gelaunchte Maschine entschieden: Die Aermacchi 350 SS, Baujahr 1975, ein frühes Joint-Venture, wiegt gerade einmal 145 Kilogramm. Trommelbremse vorn und hinten, 5-Gang-Getriebe, 800 mm Sitzhöhe – ein lässiger Scrambler mit US-italienischen Genen, ganz im Stil der frühen Ducati Scrambler.

„Durch den ruhigen und zahmen Charakter des Motors ist diese ungewöhnliche HD auch für weniger erfahrene Fahrer geeignet und passt perfekt zur Philosophie des langsamen Reisens: Sich auf ihr durch die Kurven wiegen zu lassen, ist eine echte Erholungstherapie“, heißt es in der Kurzcharakteristik, die Pietro und Fabio auf ihrer Webseite für jedes der 15 Bikes erstellt haben. Würde ich unterschreiben. Wendig wie ein Mokick, saucooler Look, groovy Vibes, aber auf langen Etappen durchaus eine „vibrierende“ Herausforderung für Pöter und Wirbelsäule

Tolle Motorräder, tolle Vibes

„Auf einem Motorrad zu sitzen, ist für mich die pure Freiheit“, schwärmt Cassie. „Du siehst Ecken eines Landes, die du mit dem Auto wahrscheinlich verpassen würdest – und auf einer klassischen Maschine ist es noch schöner. Du fährst langsamer, kriegst mehr mit, nimmst mehr auf. Du beginnst, das Motorrad zu lieben.“ Svein sieht es genauso. Der Oldie im Team hat sich für die rote Moto Morini 3 ½ Sport entschieden. Single-Scheibenbremse vorn, nur 144 kg, knapp 40 PS, extrem sportlicher Sound – „da geht was“, grinst der ehemalige Radrennprofi und norwegische Olympia-Teilnehmer.

„Diese Tour bietet so viel mehr, als ich erwartet habe“, sagt Svein. „So tolle Menschen, so tolle Motorräder, so tolle Vibes.“ Zu Hause in der Garage hat der begeisterte Motorsportler unter anderem eine Triton, Baujahr 1968, stehen. Halb Triumph, halb Norton, voll Café Racer. „Von der habe ich schon als Kind geträumt.“ Seine Ride 70s Moto Morini bewegt er gern mal am Anschlag. „Den Racer kriegst du aus mir nicht mehr raus“, lacht er. Einst battelte er sich mit Dietrich „Didi“ Thurau, deutsche Radrennsport-Legende in den Siebzigern und Achtzigern. Heute jagt er Simon und mich auf unseren Moto Guzzi 750 S und 850 Le Mans.



Sundowner-Fahrt auf Giglio





Links oder rechts? Das findet sich



Bike-Parade am Fähranleger

Abstecher auf die Isola del Giglio

Fahrtag zwei führt uns auf die Isola del Giglio, eine Stunde mit der Fähre vom toskanischen Festland entfernt. Bei der Ankunft im Hafen beäugt uns der großgewachsene, graumelierte Insel-Sheriff mit strengem Blick. Zwölf Motorräder, das verheißt nichts Gutes, scheint er zu denken. Was den Lärmpegel betrifft, mag er recht haben: Die meisten Bikes haben einen infernalischen Sound. In den Siebzigern war das noch völlig normal, erst recht für sportlich ausgelegte Bikes wie die Guzzis. Selbst die schmale Ducati Scrambler 450 haut Töne raus, als würde sie gleich die Boxengasse verlassen.

Erste Anlaufstation auf der Insel ist Strulli. So heißen der kleine Weinberg und der dort angebaute, ungefilterte Weißwein von Milena Danei. Insgesamt gehören ihr hier auf der Isola del Giglio acht Weinparzellen, manche kaum größer als ein Handballfeld. Maximal 2.500 Flaschen füllt sie im Jahr ab, allesamt von Hand. Rare Köstlichkeiten. Wir tafeln mit Blick aufs Meer. Unten in der Bucht steht unser mehrstöckiges Airbnb-Refugium. Abends gibt es die vermutlich beste und größte Portion Spaghetti Vongole, die Motorradreisende in Italien jemals zu Gesicht und auf den Teller bekommen haben. Zubereitet hat sie Fabio mit einem Heer Freiwilliger, die es ungeniert aufs Rezept abgesehen haben.

In Neapel geboren, hat Fabio ein untrügliches Näschen für Meeresfrüchte aller Art. Kurz bevor die Fähre ablegte, ist er in einen Fischgroßhandel gefahren und hat frische Ware besorgt. Im Kühlbehälter reiste der Fang dann im Begleitvan mit uns auf die Insel.

Starthilfe der besonderen Art

Lorenzo, der Fahrer, ist wie Pietro ein begnadeter Mechaniker. Viel hat er auf der Tour nicht zu reparieren: ein gerissener Bowdenzug an der 350er Scrambler, die nach erfolgtem Austausch zum Ersatzbike wird; ein paar Sperenzien an der Zündung der XT 500. „Normal, wenn du mit alten Bikes unterwegs bist“, sagt er und zuckt lakonisch mit den Schultern. Normal wie der Tritt beim Ankicken der Bikes, wenn der ein oder andere Teilnehmer nach dem 13, 14, 15 Versuch erschöpft aufgibt – und die Kiste bei Lorenzo oder Pietro sofort anspringt. Das Leben kann deprimierend sein.

Der nächste Morgen beginnt stürmisch. Schaumkronen tanzen auf dem Meer vor unserer Terrasse, lautstark branden die Wellen in unsere kleine Bucht. Glücklicherweise legt die Fähre wie geplant ab. Vermutlich macht auch der Insel-Sheriff drei



Blick auf den Hafen von Giglio



Rein in die gute Stube



Chillen auf der Überfahrt



70er-Dress: Lederjacke & Jeans (Rokker)



Frühstücks-Balkon in Montepulciano



Typisch Toskana: malerische Kurven, hügelige Landschaft, aufgereihte Sommerzypressen, ehrwürdige Bauten

Kreuze. Morgens hatte er uns auf der Terrassse des Frühstücks-Cafés entdeckt und aufgefordert, die Bikes umzuparken. „Hier dürfen sie nicht stehen“, sagte er mit strengem Blick und zeigte vorwurfsvoll auf die kunstvoll aufgereihten Bikes. Weit und breit war kein Mensch zu sehen, geschweige denn Verkehr auszumachen. Aber nun. Muss ja alles seine Ordnung haben. Auch in Italien.

Zurück auf dem Festland, nach einer sonnigen, unerwartet ruhigen Überfahrt, stoppen wir in Saturnia an den Thermalquellen. Seit über 3.000 Jahren sprudelt das schwefelhaltige Wasser aus dem Boden und plätschert über terrassenartige Plateaus. Es ist rappelvoll im Wasser und auf den Freiflächen.

Viele Besucher schlurfen im weißen Bademantel vom 500 Meter entfernten Parkplatz rüber zur lauwarmen Schwefelpfanne. Eine surreale Szenerie. Aber irgendwie voll der 70er-Jahre-Moove, so das allgemeine Urteil beim Abendessen im wunderschönen Montepulciano, unserem dritten und letzten Nachtlager, bevor es zurückgeht nach San Marino, dem internationalen Hauptquartier für Zeitreisen.

Die nächsten Ride-70s-Touren in 2023: Rider’s Valley II, 9. bis 13. September, 550 km, vier Fahrtage ab 1.450,-- Euro; Sardinien-Rundtour, 17. bis 24. September, 1.265 km, sieben Fahrtage ab 2.450,-- Euro; Toskana, 8. bis 15. Oktober, 1.100 km, sieben Fahrtage ab 2.450,-- Euro; Endless Summer Tour, 29. Oktober bis 6. November, 1.390 km, acht Fahrtage ab 2.800,-- Euro. Web: ride70s.it



Pit-Stop: Mike samt Norton



Der Reihe nach – keine übertriebene Eile



Fahrt durch den Canyon Furlo Gorge



Allgemeines

Die Toskana. Oder Toscana (mit c) auf Italienisch. Kaum ein Landstrich in Italien dürfte so viel Sehnsucht wecken nach Roadtrips und „einfach so drauflos fahren“ wie die hügelige Heimat der Säulenzypressen, die hier in den Himmel wachsen. Pisa, Florenz, Siena; Olivenhaine, Weingüter, Chianti; Tyrrhenisches Meer, Lidos am Strand – man weiß gar nicht, wo man anfangen und wo aufhören soll mit den wohlvertrauten Namen und Begriffen, die wohl alle Welt mit diesem zum Niederknien schönen Landstrich verbindet. Von den rauen Apenninen im Norden bis runter zur Insel Elba im Südwesten breitet sich die Toskana auf knapp 23.000 malerischen Quadratkilometern aus. Allein Florenz, die rund 360.000 Einwohner zählende Hauptstadt der Toskana, kommt auf circa zehn Millionen Übernachtungen pro Jahr.

Karten & Bücher

MARCO POLO
Karte Italien
Blatt 7, Maßstab 1:200 000
oder
Karte Italien
Blatt 8, Maßstab 1:200 000
Preis: je 9,95,-- Euro

Bezug: www.mundr.de/KN4

Meist geht es über Nebenstraßen. Im Hintergrund: Giglio Castello



Blauer wird es nicht: Honda CB 500 Four (links) und Harley-Davidson Aermacchi 350 SS

Informationen zur Tour

Beste Reisezeit

Ab März wird es warm in der Toskana, die durchschnittliche Jahrestemperatur liegt bei motorradfreundlichen 20 Grad. Heißeste Monate sind wenig überraschend Juli und August mit durchschnittlich 31,1 respektive 30,6 Grad. Von April bis September scheint die Sonne wenigstens 7 Stunden am Tag. Die Wassertemperaturen klettern bis auf 23 Grad. Im Juli regnet es statistisch nur an 3,5 Tagen, im September an 5,7 Tagen. Nass wird es von November (10 Regentage) bis März (8,6). Die Winter sind recht mild (tagsüber 10-12 Grad), die Sonne zeigt sich dann drei bis fünf Stunden pro Tag.

Sehens- und erlebenswert

Die Toskana gilt als Wiege der Renaissance. Kultur- und Architekturliebhaber kommen also voll auf ihre Kosten. Michelangelos „David“, geschaffen zu Beginn des 16. Jahrhunderts, kann in Florenz in der Galleria dell’Accademia besichtigt und bewundert werden. Der historische Stadtkern prägt seit fünf Jahrhunderten das beeindruckende Erscheinungsbild der Touristen-Hochburg; als frühes Zentrum des europäischen Finanz- und Handelswesen war Florenz eine der reichsten Städte des Spätmittelalters. Pflicht für alle Toskana-Reisenden ist ein Selfie vorm schiefen Turm von Pisa. Wunderschön sind namensgebende Wein-Metropolen wie Montepulciano oder mittelalterliche Festungsstädte wie Monteriggioni. Im September und Oktober ist Weinlese, von Oktober bis März Olivenernte, im Dezember und Januar kann man im Val di Luce Ski fahren, so das Wetter mitspielt. Rund 80 Pistenkilometer und 37 Skilifte bietet die Region.

Unterkunft

Coole Airbnb-Villen, altehrwürdige Hotels, herrschaftliche Altbau-Etagen – Pietro und Fabio, die Macher von Ride 70s, haben ein Händchen für stilvolle, überraschende Unterkünfte. Geschlafen wird in der Regel zu zweit im Doppelzimmer. Wer vor oder nach der Tour noch in der Toskana bleiben möchte, findet in der Nebensaison tolle Hotels und beeindruckende Landgüter für faires Geld. In der Hauptsaison ist es wie überall teurer und vielerorts überlaufen. Wer sich mal was richtig Luxuriöses gönnen mag: Im 1.100 Hektar großen Landsitz Castelfalfi haben bereits Angehörige der Familie Medici Ruhe vor dem Stadttrubel gesucht. Das gleichnamige Toscana Resort (Hotel und Villen) thront auf einer Hügelkette und bietet einen grandiosen Blick über die Sonnenlichtspiele der Toskana.



Anreise

Auf dem schnellsten Wege nach San Marino geht es per Flieger über Bologna oder Rimini. Dort werden die Ride-70s-Teilnehmer per Shuttle abgeholt; der Transfer dauert rund 30 Minuten (Rimini) bis 1,5 Stunden (Bologna). Flugtickets gibt es je nach Jahreszeit, Abflughafen und Buchungsvorlauf ab ca. 180,-- Euro aufwärts. Per Auto aus Deutschland via Mailand oder Verona über Bologna nach Rimini und von dort weiter bis San Marino. Hamburger sind rund 15 Stunden unterwegs (1.430 km), Kölner gut 12 Stunden (1.170 km), Münchener ca. 7,5 Stunden (685 km).

Kulinarisches

Chianti Classico, Brunello di Montalcino, Sangiovese, Verdicchio, Vino Nobile di Montepulciano – die toskanischen Weine und Rebsorten sind weltberühmt. Wer die lauen, langen Abende also nur mit Birra Moretti oder lokalem Craft Beer – beides fraglos lecker – verbringt, ist selber schuld. Die Küche ist typisch italienisch: viel Pizza und Pasta, klar, auf den Speisekarten stehen aber auch Gerichte mit weißen Bohnen, der toskanische Brotsalat Panzanella, Hühnchen alla Cacciatore (nach Jägerart) und Fischgerichte aller Art (z.B. Spaghetti con Arselle/mit Muscheln). Einfach und lecker: salzarmes Brot mit Pecorino Toscano DOP, ein recht milder Schafskäse.

Routenverlauf

Gesamtkilometer: 982 km
Höchster Punkt: 1.580 m über NN

Routenverlauf:
San Marino – Anghiari – Crete Senesi – Montalcino – Maremma Toscana – Porto Santo Stefano – Isola del Giglio – Porto Santo Stefano – Saturnia – Pitigliano – Val d’Orcia – Montepulciano – Mirabella – Furlo Gorge – Urbino – San Marino

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

www.motorradundreisen.de - Download-Code: TOSKANA

Cardo Update 3.2

Kopplung auch mit Sena-Intercom möglich



Endlich: Cardo ermöglicht systemübergreifende Kommunikation mit allen Herstellern – auch Mesh-Netzwerke lassen sich jetzt verbinden.

Nach Cardos neuestem Software-Update lassen sich Cardo-Geräte endlich auch mit Kommunikationsgeräten anderer Hersteller per Intercom-Kopplung verbinden. Vorher war dies ausschließlich über eine sogenannte Universal-Kopplung möglich. Doch was bedeutet das konkret und warum ist das ein echter Gamechanger?

Bisher bedeutete die Kopplung von Cardos und Senas vor allem Ärger. Kompliziert, starke Einschränkungen in Sprachqualität und Reichweite. Hinzu kam der Verlust der Verbindung zum Handy und damit zu Musik, Navigation und Telefonie auf beiden Geräten. Auch das Einrichten einer Verbindung und deren Stabilität war kompliziert und weit davon entfernt als stabil und dauerhaft bezeichnet werden zu können. Ursache dafür war, dass die Verbindung bisher über einen Bluetooth-Kanal erfolgte, der normalerweise für die einfache Datenverbindung zu einem Handy vorgesehen war und dementsprechend eingeschränkte Datenübertragungsraten aufweist.

Update 3.2 für Packtalk-Modelle mit DMC, Freecom X und Spirit Geräte

Durch eine Änderung der Cardo-Software können die Geräte nun gekoppelt werden, als wären sie vom selben Hersteller. Auch alle übrigen Funktionen, wie Telefonie, Navigation oder das Hören von Musik bleiben dem Nutzer jetzt erhalten. Wichtig zu beachten: Die Kopplung muss vom Cardo-Gerät initiiert werden. Das Update gibt es für alle Packtalk-Modelle, die DMC 2.0 unterstützen, Freecom X und Spirit Geräte. Ältere Cardo-Modelle bleiben aufgrund eines älteren Chipsatzes außen vor. Von Sena sind alle Geräte mit Bluetoothversion 4.1 oder höher kompatibel. Dort ist ein Update nicht notwendig.

Buetooth-Bridge: Cardo und Sena Mesh-Netzwerke koppelbar

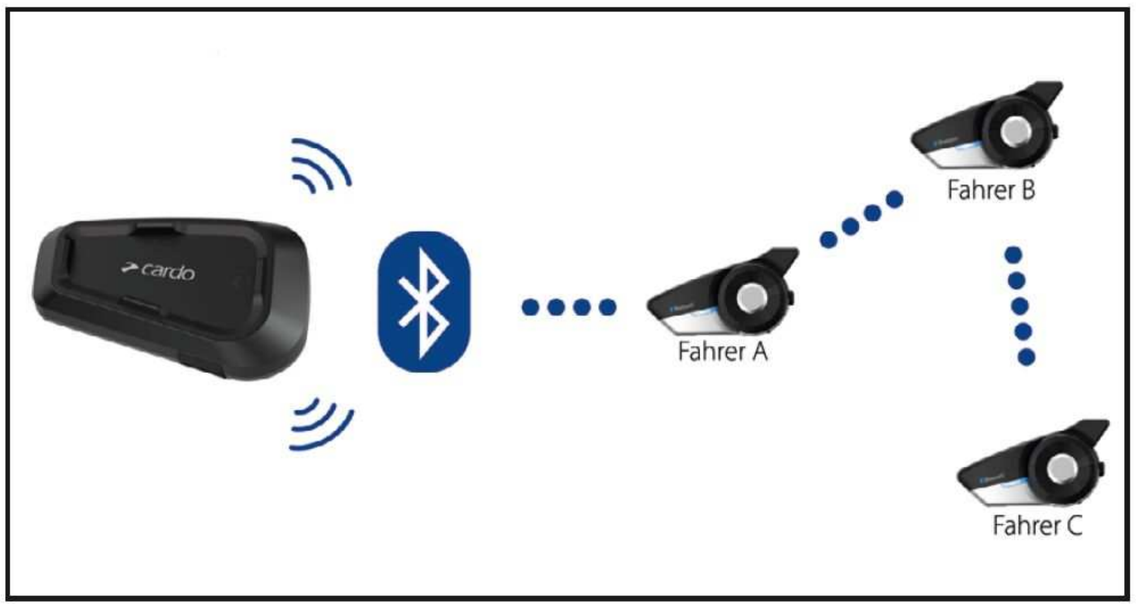
Die Nutzung der regulären Intercom ermöglicht jedoch nicht nur eine erheblich verbesserte Qualität und Reichweite der Bluetooth-Verbindungen, es lassen sich mit einem simplen Trick inzwischen auch Dynamic Mesh Connections (DMC) von Cardo und Mesh 2.0 Netzwerke von Sena verbinden. Möglich ist das über die sogenannte Bluetooth-Bridge. Bei beiden Herstellern war es zwar bisher bereits möglich, Bluetooth-Geräte in das eigene Mesh-Netzwerk einzubinden, in dem zusätzlich zur Mesh-Verbindung Bluetooth-Geräte per Intercom-Pairing verbunden und so ins Mesh-Netzwerk integriert wurden. Eine Mesh-Verbindung zwischen Sena und Cardo war jedoch, trotz des vielfach vorgetragenen Wunsches von Kunden beider Hersteller, nicht möglich. Das hat sich nun geändert, denn das Prinzip, ein Kommunikationsgerät per Bluetooth-Kopplung in ein Mesh-Netzwerk zu integrieren, funktioniert durch die Nutzung der regulären Intercom-Kopplung herstellerübergreifend. Dabei macht es keinen Unterschied, ob es sich um ein Sena-Mesh-Netzwerk handelt, in das man einzelne Cardo-Geräte integrieren möchte oder umgekehrt.

Text: Florian Brings Fotos: Cardo Systems

Fallbeispiele

Da die Kopplung von Geräten unterschiedlicher Marken laut Cardo vom Cardo-Gerät ausgehen muss und zur besseren Übersichtlichkeit, sollen ein paar Fallbeispiele der Veranschaulichung dienen.

Bluetooth-Verbindungen – Ein Cardo-Gerät, mehrere Sena-Geräte



Zunächst wird ein Cardo und ein Sena-Gerät in den Kopplungsmodus versetzt. Anschließend wird die Kopplung durch Bestätigung auf der Intercom-Taste am Cardo bestätigt und aufgebaut. Anschließend verbinden sich die Sena-Geräte per Bluetooth-Gruppenintercom-Funktion miteinander.

Ein Cardo-Gerät, zwei Sena-Geräte



Hier werden alle Geräte in den Kopplungsmodus versetzt. Anschließend bestätigt das Cardo, ebenfalls per Tastendruck auf die Intercom-Taste, die Kopplung für beide Geräte.

Mesh-Verbindungen

Um ein einzelnes Sena in eine Cardo-Mesh-Gruppe zu integrieren, koppelt man das Cardo und das Sena via Bluetooth und verbindet die Cardo-Geräte wie gewohnt per Mesh. Nun hat man eine sogenannte Bluetooth-Bridge. Das per Bluetooth verbundene Cardo-Gerät dient nun als Relais-Station und integriert das Sena in die Cardo-Mesh-Gruppe. Umgekehrt funktioniert dies genauso, wenn man mit einem einzelnen Cardo in die Mesh-Gruppe von Sena-Nutzern integriert werden möchte. Der Clou: Sind sowohl das Sena, als auch das Cardo Teil der jeweiligen Mesh-Gruppen, so werden diese ebenfalls untereinander sprechfähig. Heißt im Klartext, dass ab sofort Sena- und Cardo-Mesh-Gruppen über eine Bluetooth-Verbindung zu einer großen Intercom-Gruppe verbunden werden können.

Wichtig zu beachten: Alle Formen der Mesh-Kopplung zwischen Geräten unterschiedlicher Hersteller funktioniert nur so lange, wie die Bluetooth-Verbindung zwischen den als Relais-Station dienenden Geräten aufrechterhalten bleibt. Verlieren diese die Verbindung, zerfällt die große Cardo-/Sena-Mesh-Gruppe in eine Cardo und eine Sena Gruppe.

Fazit: Revolution in der Kommunikation

Es macht in Zukunft keinen nennenswerten Unterschied mehr, wer welches Kommunikationsgerät am Helm hat, die Verbindung ist schnell erledigt und, sofern es das Gerät technisch hergibt, in der bestmöglichen Qualität möglich. Die Tatsache, dass nun Mesh-Gruppen miteinander verbunden werden können, dürfte Nutzer beider Marken gleichermaßen begeistern. Nachdem die Bemühungen von Cardo mit OBI (Open Bluetooth Intercom Standard) einen gemeinsamen Industriestandard zu etablieren an der ausbleibenden Kooperation Senas ins Leere liefen, ist das nun erfolgte Update eine echte Revolution. Kommunikation für alle und mit allen.



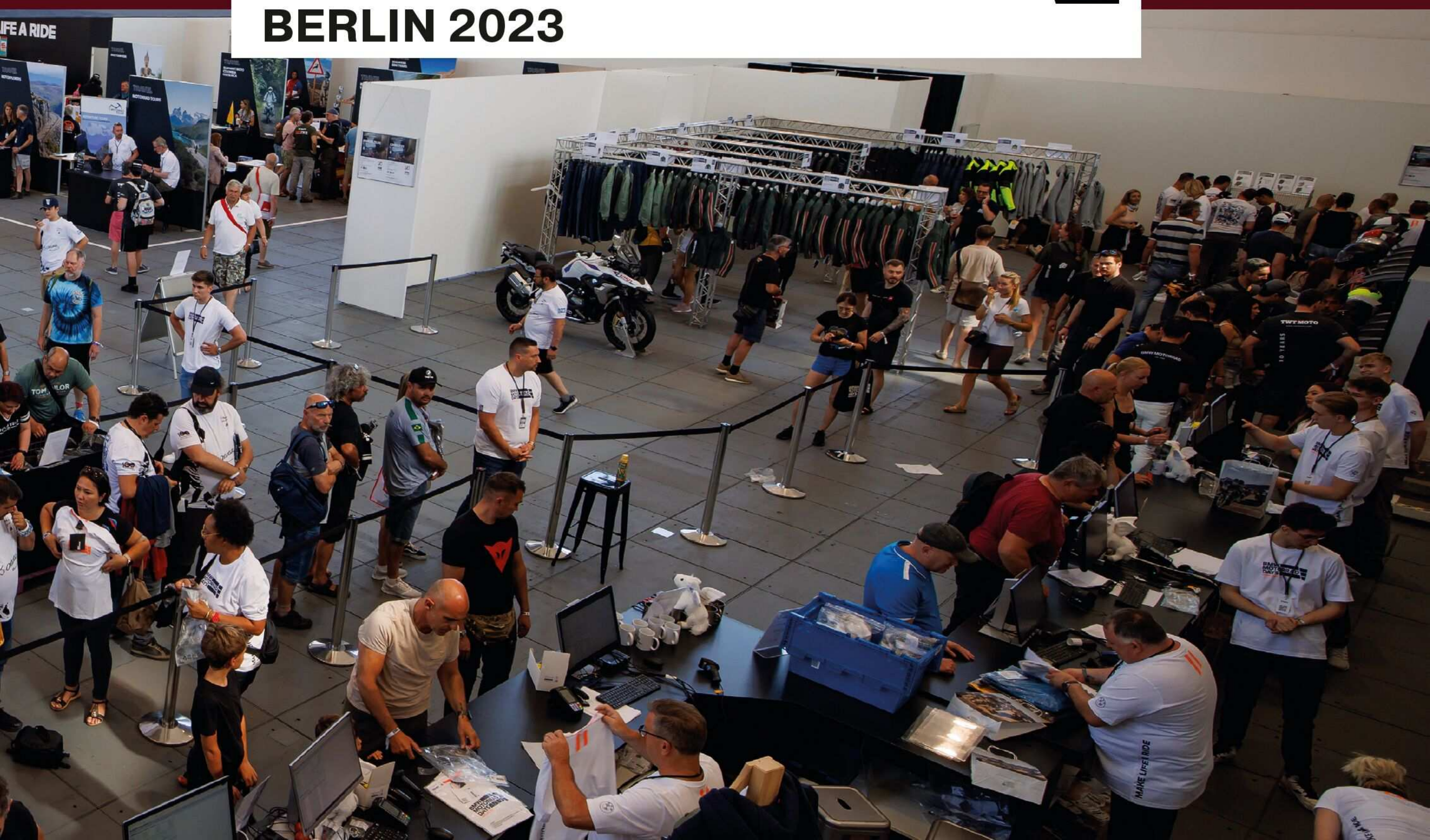
Segeln BMWs

Motorrad Days in Berlin unter falscher Flagge?



BMW MOTORRAD DAYS

BERLIN 2023

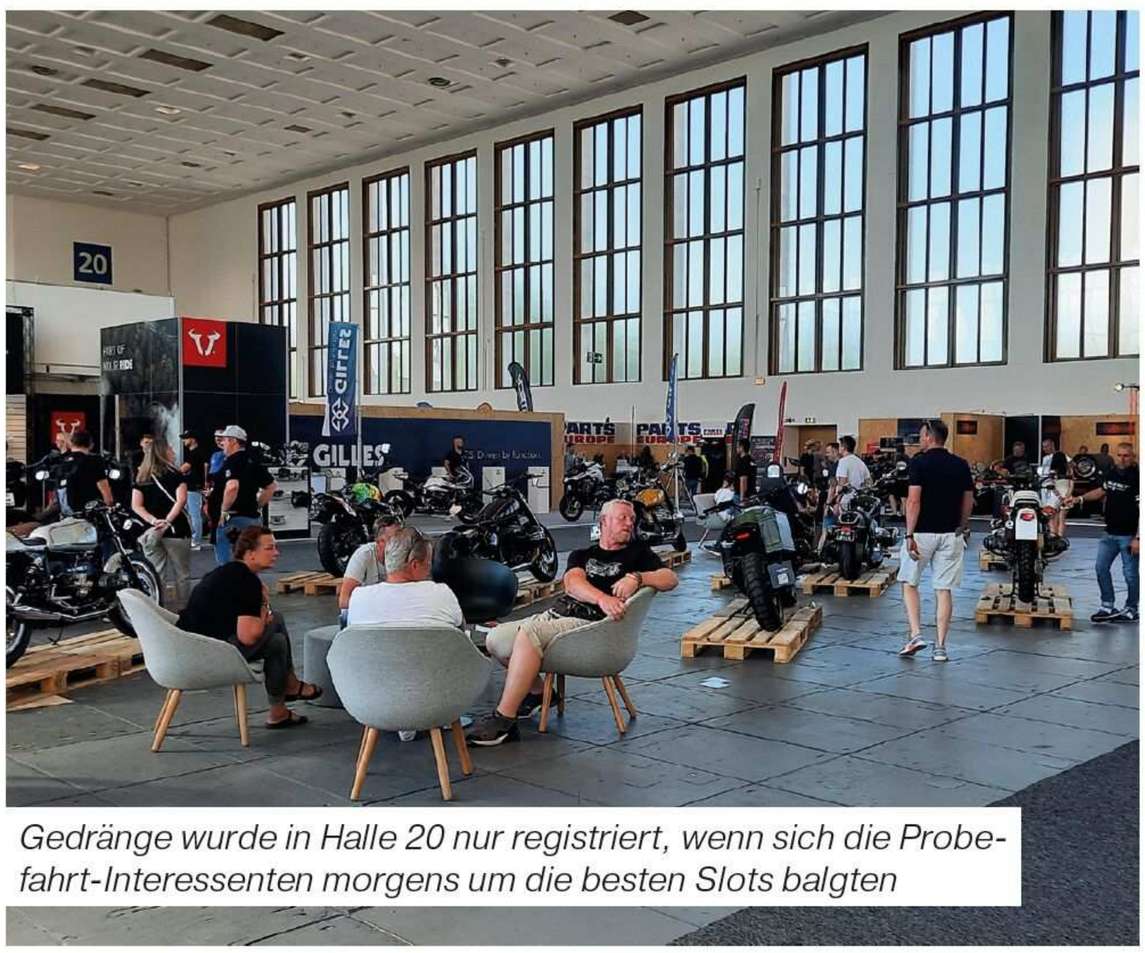


2022 hatte BMW die zuvor jahrzehntelang in Garmisch-Partenkirchen abgehaltenen „Motorrad Days“ nach Berlin verlegt. Das Ergebnis war unter mehreren Gesichtspunkten ernüchternd: Viel Kritik von Ausstellern und Besuchern gab’s, dazu viele ehemalige Motorrad-Days-Besucher, die sich der Reise nach Berlin verweigerten. Und eine nicht unbeträchtliche Menge organisatorischer Mängel war ebenfalls zu verzeichnen gewesen. Vor diesem Hintergrund gilt es, nun Bilanz über die zweiten Motorrad Days in Berlin zu ziehen, die nicht zuletzt das Hundertjährige des bayerischen Motorradherstellers thematisierten.

Vieles ist besser geworden

Fangen wir mit dem Positiven an: Die zahlreichen organisatorischen Schwachstellen des Vorjahres hat man fast gänzlich ausgemerzt, und zwar gründlich und überwiegend zur Zufriedenheit jener, die nach Berlin gekommen sind. Dazu gehörte nicht zuletzt der Verzicht auf Erhebung einer Eintrittsgebühr; diese sinnvolle Entscheidung dürfte eine deutliche finanzielle Einbuße bei BMW zur Folge haben. Denn die Zahl der Besucher ist gegenüber 2022 von 17.000 auf insgesamt rund 37.000 angewachsen. Auch wenn nicht alle davon eintrittspflichtig gewesen sind, da von BMW eingeladen.

Großer interner Dankeschön-Event



Gedränge wurde in Halle 20 nur registriert, wenn sich die Probefahrt-Interessenten morgens um die besten Slots balgten

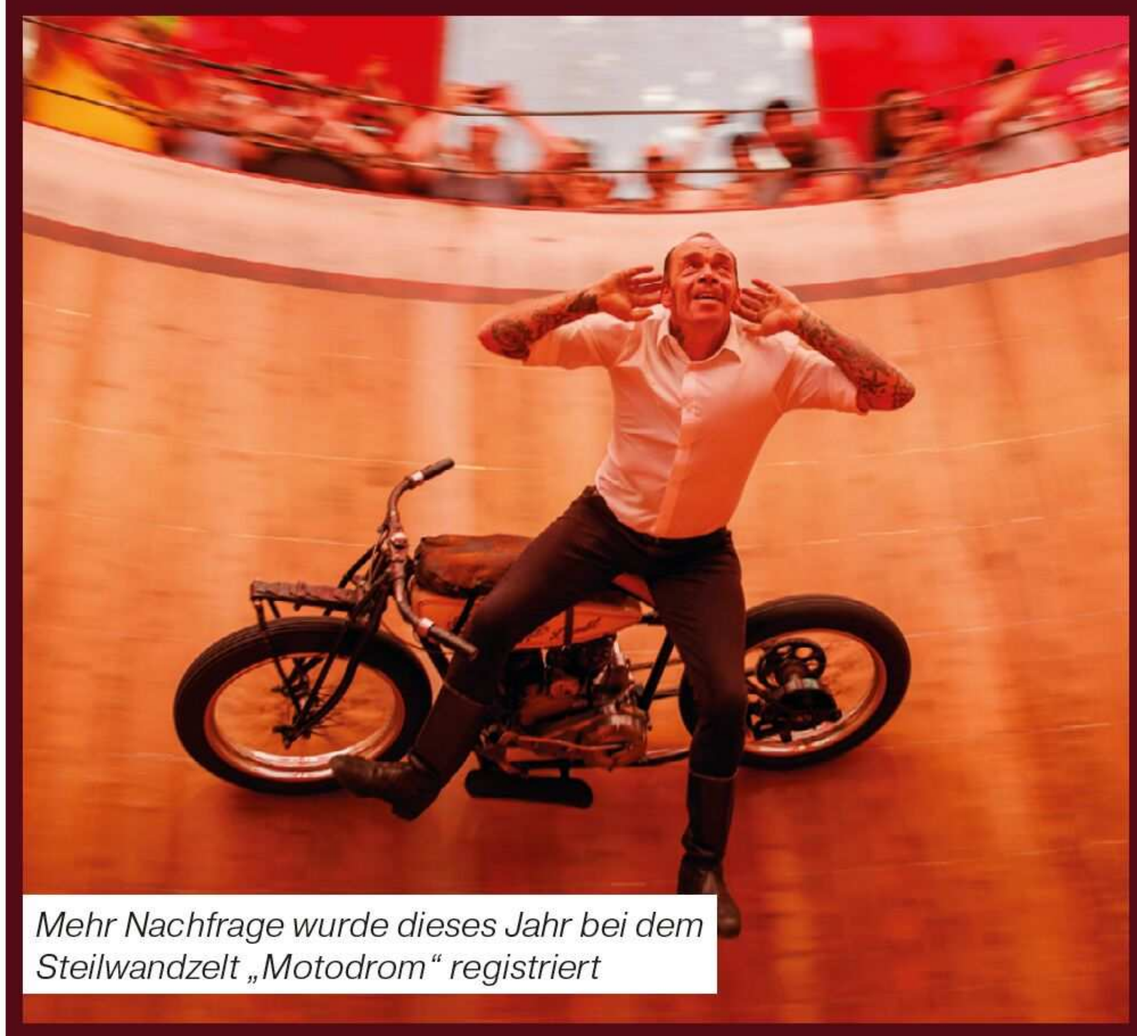
Am Besucherplus zweifeln zwar so manche Aussteller in den zwei belegten Messehallen, aber BMW-Sprecher Dominik Schaidnagel erläutert diese Angabe: „Es waren Freitag, Samstag und Sonntag rund 32.000 Menschen auf dem Eventgelände am Funkturm, dazu addieren sich weitere 5.000, die am Freitag zum Pure&Crafted-Festival auf das separate P&C-Gelände gekommen sind.“ Enthalten in der Gesamtzahl sind jene etwa 4.000 BMWler, die am Freitag auf das Gelände eingeladen worden waren und für die die Firmenleitung einen großen und zudem sehr großzügigen „Dankeschön-Event“ ausgerichtet hat. Viele dürften im Anschluss daran auf dem Gelände geblieben sein. Auch diese Gruppe zählt unterm Strich mit, genau wie Journalisten aus aller Welt oder auch die vielen Händler aus zahlreichen Ländern.

Viele positive Zahlen



Die Werksbesichtigungen: Touren durch die Spandauer Motorradwerke waren ausverkauft

Klar positive Bilanzen zieht man auch bei den Werksbesichtigungen: „Total ausverkauft“ waren die Touren durch das Spandauer Motorradwerk. Die Zahl der Besucher lag dieses Jahr deutlich über 1.000, im Vorjahr waren es rund 600 gewesen. Auch beim Steilwandzelt „Motodrom“ sowie an den weitaus mehr Getränke- und Verpflegungsstationen wurde wesentlich mehr Nachfrage als im Vorjahr registriert, trotz teils krasser Getränkepreise.



Mehr Nachfrage wurde dieses Jahr bei dem Steilwandzelt „Motodrom“ registriert

So gut wie ausgebucht waren auch die Probefahrttermine, sagt BMW. Einen Run auf die Reservierungsschalter gab es freilich nur unmittelbar im Anschluss an die Hallenöffnung; da deckten sich die geschwaderartig hereinstürmenden Probefahrt-Interessenten schnellstmöglich mit den von ihnen gewünschten Slots ein. Tagsüber herrschte an den Reservierungs-Countern dagegen oftmals gähnende Leere.



Wenige Besucher kamen mit dem Bike zu den BMW Motorrad Days 2023

Wenige kamen mit dem Bike von weither

Womit wir bei den problematischeren Seiten der BMW Motorrad Days 2023 angekommen sind. Weil die Zahl der aktiven, zudem mit dem Motorrad angereisten Besucher, wie schon im Vorjahr, weit unter den Garmischer Erfahrungswerten lag, waren 2023 schon deutlich weniger Aussteller als im Vorjahr angereist.

Die Lücken in der Messehalle 20 waren deutlich erkennbar. Man kennt das von der Intermot in Köln ... Nicht wenige derjenigen, die dennoch ihre Produkte angeboten haben, wurden erneut enttäuscht: Einige sprachen von „maximal 30 bis 50 Prozent des zuvor üblichen Geschäfts“, ein paar wenige dagegen zeigten sich hochzufrieden, beispielsweise Wunderlich und Ilmberger Carbon. „Viel besser als in Garmisch“ seis gelaufen, war dort zu erfahren. Auch bei Wunderlich zeigte man sich angetan: „Wer hier um Kunden wirbt, der findet sie auch“, war am unübersehbaren Stand zu hören.

Nicht wenige Aussteller klagten



Wenige Besucher auf dem Messegelände

Vom exakten Gegenteil wissen andere zu berichten. Vor allem die Betreiber von motorradspezifischen Unterkünften hatten Grund zur Klage: Wie sollten auch die wenigen, sichtbar aktiv Motorrad fahrenden Besucher gut für normale Umsätze sein? Viel Zeit für interne Gespräche hatten auch die Anbieter von Motorradtrainings, Enduroparks und auch oft die von anderen Kontinenten angereisten Fernreiseveranstalter. Für langjährige Kenner der Szenerie pendelte sich die Kompassnadel zwischen erstaunt und bestürzt ein. Der Sonntag brachte zum Sonnabend keine Verbesserung.

Problem Testride-Hotels

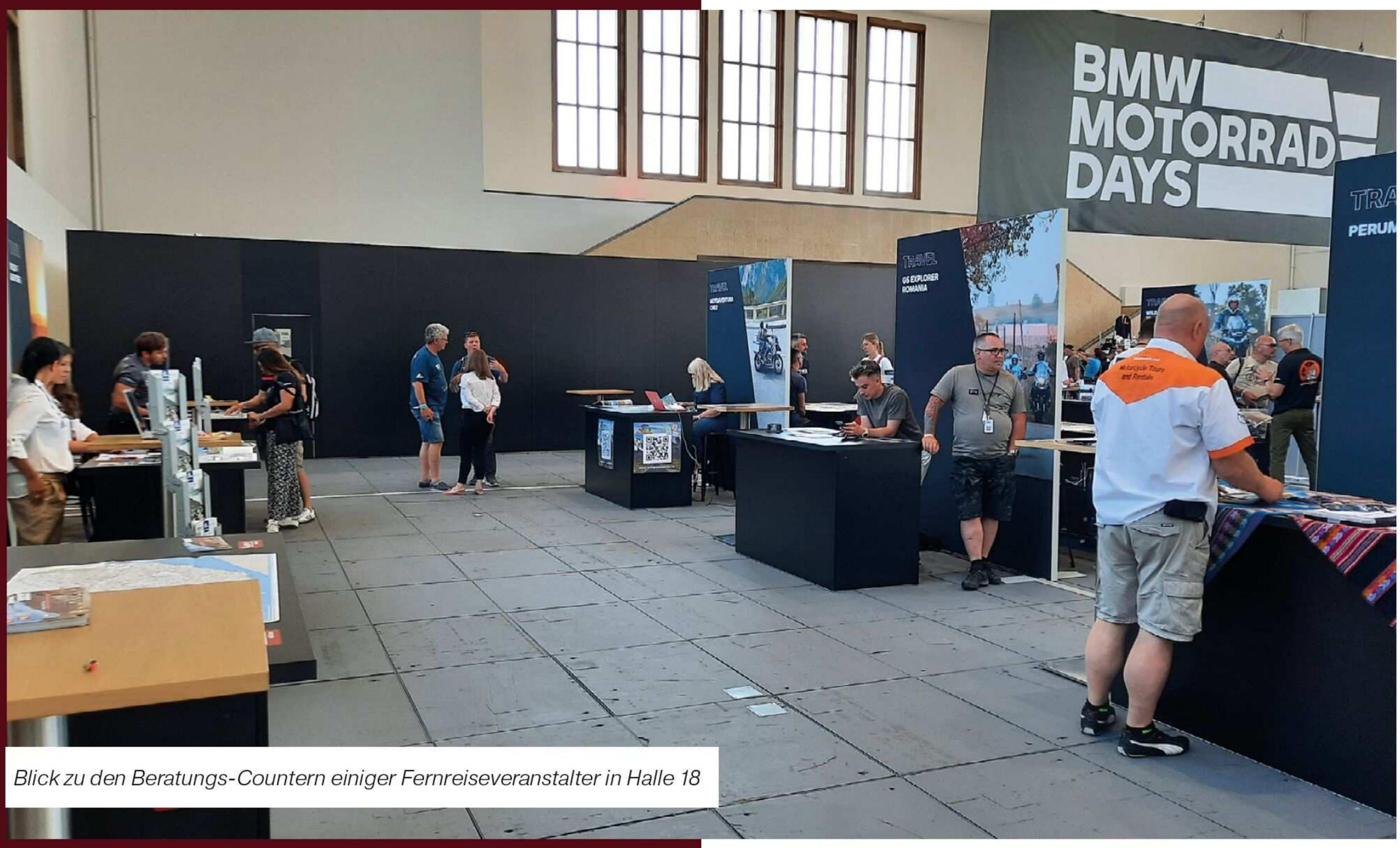
Keinen Grund zum Optimismus haben ganz offenbar auch die sogenannten Testride Hotels. Nachdem der frühere Betreuer Herbert Prücklmeier den wohlverdienten BMW-Ruhestand genießt, scheint das Schicksal dieser genialen Idee vom „Motorradtest im Rahmen des Urlaubs“ besiegelt zu sein. Nein, Sektkorken hörte man dort nicht knallen …

Spaßbremse „Regelungswut“

Vielen Ausstellern stieß sauer auf, was einer von ihnen als „Regelungswut von allem und jedem“ bezeichnete. Teppichboden war wohl nur den Buchern eines Premiumstandes erlaubt, nur sie durften ihren Stand auch höher bauen als 2,50 Meter. Gläserne Getränkeflaschen standen „aus Sicherheitsgründen“ ganz allgemein auf dem Index – erst recht, wenn darin Bier enthalten war und dieses – Gipfel der Verwerflichkeit – an (mögliche) Kunden ausgeschenkt werden sollte …

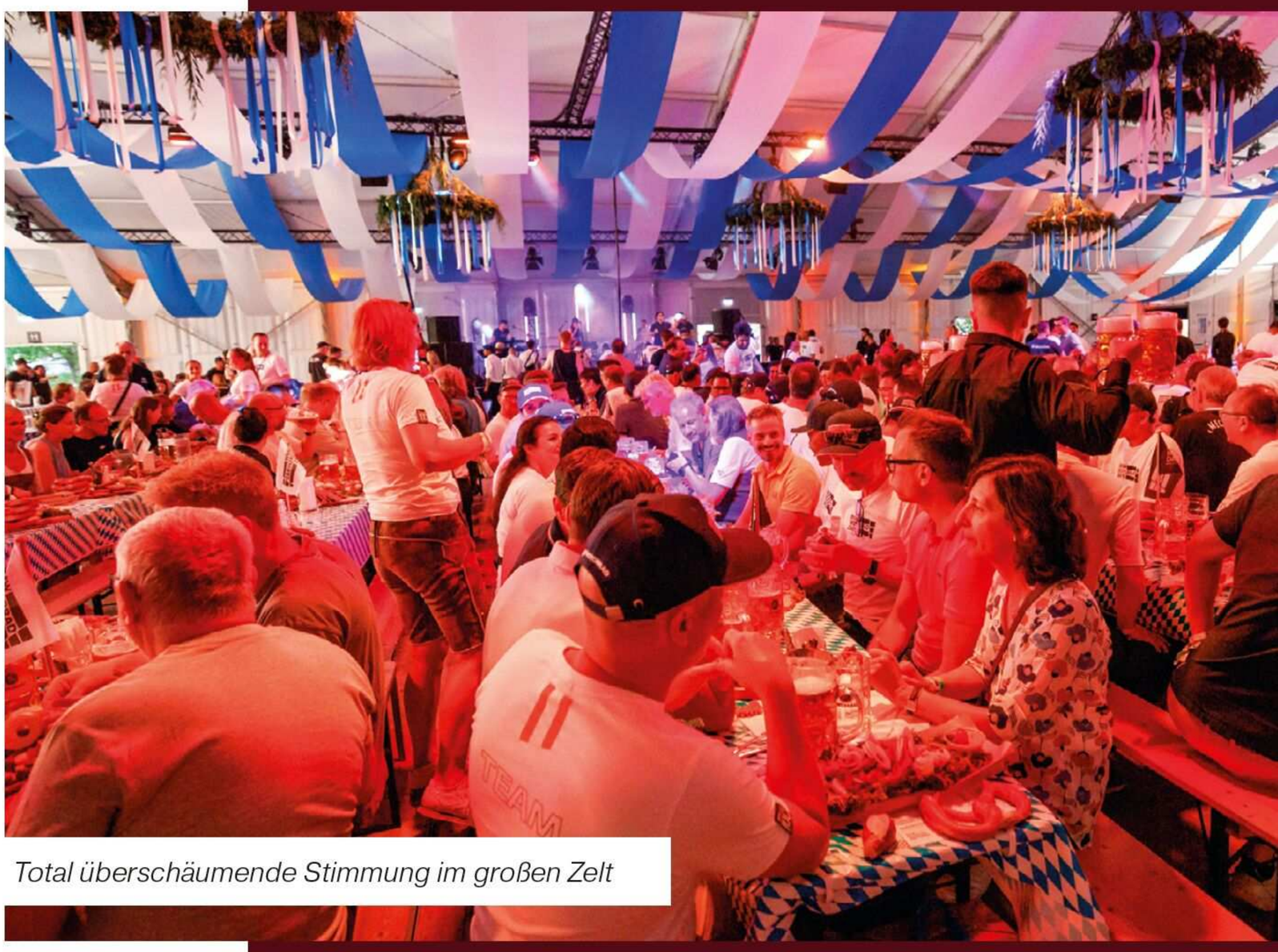
Der falsche Name für ein möglicherweise richtiges Produkt

Mein höchst persönlicher Eindruck auf Basis vieler Stunden, die ich am Samstag und Sonntag auf dem Messegelände verbracht habe: Der Aufenthalt auf den BMW Motorrad Days war eine exklusive Sache. Großes Sport- und Unterhaltungsangebot auf einem schön designten, gut



Blick zu den Beratungs-Countern einiger Fernreiseveranstalter in Halle 18

nutzbaren Gelände. Gefühlt hielten sich zu wenige Leute auf dem weitläufigen Areal auf. Den Grund dafür könnte man in einem Missverständnis finden: Die Motorrad Days von Berlin sind gar keine Motorrad Days im überkommenen, bekannten Sinne. Bei der Berliner Veranstaltung handelt es sich um eine Art Hausmesse von BMW, garniert von ein paar Schmankerln wie dem Festabend im großen Zelt mit seiner binnen Minuten nach Programmbeginn total überschäumenden Stimmung. „Die Krüge hoch …!“ Das klappte bestens, vor allem bei den Gästen aus Asien. Konsequenterweise müsste BMW der Berliner Selbstdarstellung einen anderen Titel verpassen bzw. hätte dies wohl am besten schon von Anfang an getan. „BMW Experience“ beispielsweise träfe es besser. Der Begriff „Motorrad Days“ suggeriert nämlich (unbewusst?), in Berlin seis wie früher in Garmisch. Ist es aber nicht und soll es wohl auch nicht sein: Einst handelte es sich um ein Motorradtreffen auf hohem Niveau mit Gaudifaktor 12. Jetzt betreibt BMW eine nur in Teilen unterhaltsame Marketingveranstaltung.



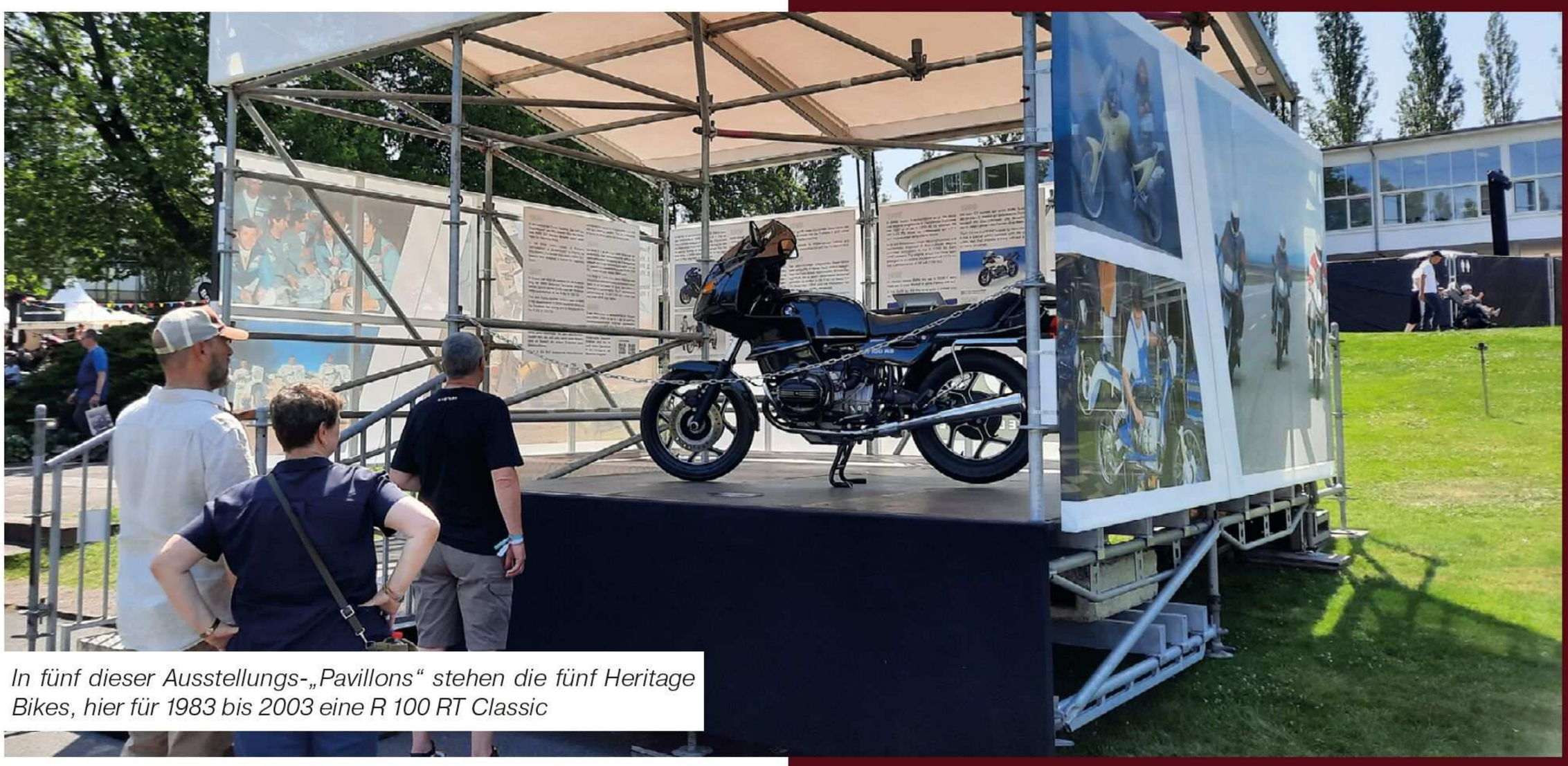
Total überschäumende Stimmung im großen Zelt

Unverständliche Distanz

Dass sie aber selbst zum hundertsten Geburtstag der Marke über weite Strecken merkwürdig distanziert verlief, belegt der Blick auf die „Heritage Show“. Im wunderbaren, weitläufigen und schön hergerichteten Sommergarten der Berliner Messegesellschaft sollten exakt 5 (fünf!) Motorräder je 20 Jahre abdecken.
Kümmerlicher kann man mit seinem grandiosen historischen Erbe nicht umgehen! In fünf begehbaren Segeltuch-Kammern waren eine wunderbare R 5 SS, eine R 24, eine R 80 G/S in der Rallye-Ausführung von 1984, eine R 100 RS Classic sowie für die Jahre 2003 bis 2023 eine HP2 Megamoto zu sehen.

Unter Wert verkauft

Fünf Motorräder für je einen 20-Jahres-Zeitraum! Jedes der fünf steht fraglos zu Recht auf seinem Podest. Wenn der MC Kleinkleckersdorf auf seiner 25-Jahre-Feier sie gezeigt hätte, wäre das mehr als respektabel. Für die „größte Premiummarke der Motorradwelt“, wie sich BMW selbst gerne bezeichnet, war dieser öffentliche Blick zurück auf 100 Jahre Motorradgeschichte – noch dazu am Werksstandort – nicht gelungen, weil unverständlich. Keine einzige K, keine F, keine G, keine S. Und keine Vierventil-GS, die Monster-Cash-Cow aus Berlin. Schade …



In fünf dieser Ausstellungs-„Pavillons“ stehen die fünf Heritage Bikes, hier für 1983 bis 2003 eine R 100 RT Classic

Text: Alexander Klose, Bernhard M. Höhne, Fotos: Bernhard M. Höhne



KTM 1290 SUPER ADVENTURE

Das neueste Update der 1290 Super Adventure ist bereits auf Erprobungstour. Neben einer Absenkautomatik steht auch eine SMT-Version zur Debatte.

Seit Frühjahr 2021 ist KTMs neue Generation der 1290 Super Adventure auf dem Markt und doch wirft bereits die nächste Modellaktualisierung ihre Schatten voraus. Einen ersten Erprobungsträger können wir hier zeigen. Um nach dem Erscheinen der BMW R 1300 GS nachlegen zu können, arbeitet man in Mattighofen an einem umfassenden Facelift. Ein Teil des Entwicklungsaufwandes konzentriert sich offenbar auf Aktualisierungen am Motor.



Mehr als nur Kosmetik

Wer jedoch nur kosmetische Neuerungen erwartet, sieht sich getäuscht: So sind sowohl Modifikationen am Motorblock als auch an Zylinderköpfen und Ventildeckeln zu erkennen. Die Krümmer scheinen einen höheren Durchmesser zu haben, was im Hinblick auf die unveränderte Krümmerführung auf ein Plus an Drehmoment hindeuten dürfte. Die Spitzenleistung dürfte sich jedoch kaum verändern und damit bei rund 160 PS bleiben. Ein Teil der Neuerungen dürfte somit auf die Emissionsnorm Euro 5+/Euro 5b abzielen und damit in erster Linie Verbesserungen bei Laufruhe und Geräuschkomfort nach sich ziehen.

Absenkautomatik, neues Design und neue Modelle

Doch auch beim Fahrwerk und Sicherheitssystem wird es Neuerungen geben. So wurden Prototypen gesichtet, die, wie bislang, mit semiaktiver Federung ausgestattet waren, jedoch scheint eine neue Vorderradgabel zum Einsatz zu kommen. Ein System mit wechselbaren Federvorspannungen wie BMWs SAF Next ist jedoch nicht zu erwarten, wohl aber eine Absenkautomatik à la Harley-Davidson Pan America. Später wird das Modellangebot zudem um ein sportlicheres Modell mit 17-Zoll-Vorderrad, voll einstellbarem Fahrwerk und weiteren sportlichen Zutaten erweitert, das wohl als SMT oder SMC firmieren wird. Allen Modellen gemein wird jedoch sein, dass sie eine geänderte Verkleidung erhalten werden, um die neuen Varianten auch optisch unterscheidbar zu machen.

Zudem wird sich auch das Lampendesign ändern, worauf die an diesem Prototyp interimsmäßig verbauten Lampen hindeuten. Zu erwarten ist ein 3-D-Look, wie er auch bei der 950 Duke und wohl später auch der 1290 Super Duke Einzug halten wird. Mit der Markteinführung ist erst zum Jahreswechsel 2024/2025 zu rechnen.

Drei Modellvarianten sind geplant + SMT/SMC

1290 Super Adventure S
- 19-Zoll-Guss-Vorderrad
- Modellpflege
- Allzweckwaffe

1290 Super Adventure R
- 21-Zoll-Speichenrad
- stärkerer Offroadfokus als bisher
- Modellpflege

1290 Super Adventure T
- neues Modell
- Absenkautomatik
- 21-Zoll-Speichenrad
- Fokus: Langstreckenkomfort

Pikes-Peak-Konkurrent
- KTM SMT/SMC 1290

Fakten KTM Super Adventure 1290 Prototyp

- tiefgreifende Neuerungen am Motor (Motorblock modifiziert, Lichtmaschine modifiziert, Ventildeckel und Zylinderköpfe neu)
- geänderte Vorderradgabel
- 3-D-Lichtgrafik à la 950 Duke etc.
- Pikes-Peak-Konkurrent geplant

Royal Enfield

Scram 650, Scram 450 und Himalayan 450



Text: Alexander Klose, Bernhard M. Höhne, Fotos: Bernhard M. Höhne, BMH-Images

Modellflut aus Indien – 2024 wird Royal Enfield einen Schwung neuer Scram- und Himalayan-Modelle für unbefestigte Wege bringen.



Zunächst wird kurz vor Jahreswechsel 2023/2024 die neue Himalayan 450 mit nagelneu entwickeltem und gänzlich wassergekühltem Einzylindermotor präsentiert, die Anfang 2024 in Europa in den Verkauf gehen wird. Kurz danach wird auf der gleichen Basis die Scram 450 präsentiert, ein modern interpretierter Scrambler mit robuster Optik. Nach gleichem Rezept wird etwa zur gleichen Zeit offenbar auch ein größerer Scrambler präsentiert, der Scram 650 heißen könnte.

Robuster Retro-Look

Mehrere Prototypen davon konnte unser Fotograf nun auf letzten Testfahrten in Andalusien fotografieren. Das Rezept scheint klar: Retro-Look mit robuster Optik, Reifen für leichte Schotterwege, 21-Zoll-Vorderrad, Drahtspeichenfelgen und minimal längere Federwege. Das alles jedoch alltagstauglich verpackt, ganz nach dem Vorbild der Triumph Scrambler 1200.

Twin-Power

Anders als in dieser arbeitet in der Royal Enfield jedoch ein luftgekühlter Zweizylinder, wie er beispielsweise auch in der Interceptor 650 zum Einsatz kommt. Mit dieser teilt sich die Scram 650 den Rahmen, die hinteren Stereo-Federbeine und voraussichtlich auch die Leistungsdaten, was 47 PS Leistung und 52 Nm maximales Drehmoment aus 648 ccm Hubraum verspricht. Anders als beim Schwestermodell kommt hier jedoch eine Upside-down-Gabel zum Einsatz und auch die Richtungsanzeige wird nun von LED-Blinkern erledigt.

Preis Royal Enfield Scram 650

Preislich dürfte sich die Scram 650 knapp oberhalb ihrer Schwestermodelle Interceptor und Continental einsortieren, was in den meisten Märkten einen Startpreis von wohl um die 8.500,-- Euro (mit leichten Schwankungen nach oben und unten, je nach Land) nach sich ziehen wird.



DIE MOTO GUZZI V100 STELVIO IST ZURÜCK



Text: Alexander Klose, Bernhard M. Höhne, Fotos: Bernhard M. Höhne, BMH-Images

Moto Guzzi begann bereits auf der EICMA im letzten Herbst damit Vorfreude zu schüren: „Stelvio – returning soon“ stand in einer Ecke des Messestandes.

Spätestens damit war klar: Es würde ein Comeback der Reiseenduro aus Mandello del Lario geben.

Erprobung geht in die finale Phase

In den vergangenen Wochen drehten schließlich Vorserien-Bikes ausgiebige Erprobungsrunden in Norditalien. Die Fahrerprobung geht nun offenbar in die finale Phase, dies legen aktuelle Fotos von Prototypen aus Venetien nahe. Diese sind beklebt mit auffälliger Tarnfolie – um davon abzulenken, dass darunter inzwischen das komplett serienfertige Motorrad steckt. Selbst die Schriftzüge sind bei genauem Hinsehen schon zu erkennen. Der Prominenteste ist jener auf der Kühlerabdeckung: „V100“ ist der Hinweis, dass sich die neue Stelvio die technische Basis mit dem Sporttourer Mandello teilt. Das bedeutet, dass der erst letztes Jahr vorgestellte, wassergekühlte V2 jetzt auch in der Reiseenduro-Neuauflage zum Einsatz kommt. Entsprechend werden die beiden Zylinder wieder Guzzi-typisch quer im Fahrtwind stehen, und auch Rahmen, Einarmschwinge mit Kardanantrieb und semiaktive Federung wenig angepasst aus dem Sporttourer übernommen.

Kein höher, schneller, weiter

Die Spitzenleistung dürfte sich wieder im Bereich von 115 PS bewegen. Das deutet bereits darauf hin, dass es Moto Guzzi offensichtlich nicht darum geht, die leistungsstärkste Reiseenduro am Markt zu platzieren und auch die Dimensionen des Modells sind unterhalb der Platzhirsche R1250 GS und Multistrada V4 zu verorten. Dennoch wird die Stelvio kein Sparmodell: Neben dem Guzzi-typischen Kardanantrieb wird es natürlich die üblichen Ride-by-wire-Systeme und Sechsachsen-Sensorik als Basis für Kurven-ABS und Kurvenlicht geben. Andere Details beinhalten die segmenttypischen Zutaten wie breitere Lenker mit Handprotektoren, eine aufrechte Sitzhaltung und mehr Sitzhöhe, modulares Koffersystem, längere Federwege – zusätzlich zur Reiseenduro-typisch höher aufragenden Front. In dieser ist zudem auf unseren Fotos das Messelement eines Radartempomaten zu sehen, welches erstmals in einer Moto Guzzi zum Einsatz kommen wird.

Am Heck ist ein ähnliches System zu sehen, was den Einsatz eines Totwinkelwarners nahelegt. Beides war nicht auf allen Prototypen verbaut, die wir vor die Linse bekommen haben, es wird sich also vermutlich um optionale Extras handeln. Moto Guzzi betreibt also offensichtlich massiven Aufwand für seine Rückkehr in das wohl derzeit wichtigste Marktsegment.

Präsentation noch vor der Eicma?

Um der Bedeutung des Modells Rechnung zu tragen, könnte Moto Guzzi planen, die Stelvio nicht erst auf der EICMA im November vorzustellen, sondern abseits der Neuheiten anderer Hersteller im Rahmen der Guzzi World Days Mitte September erste Details zu veröffentlichen.



Moto Guzzi V100 Stelvio – auf technischer Basis der Mandello

BMW R 1250 RS

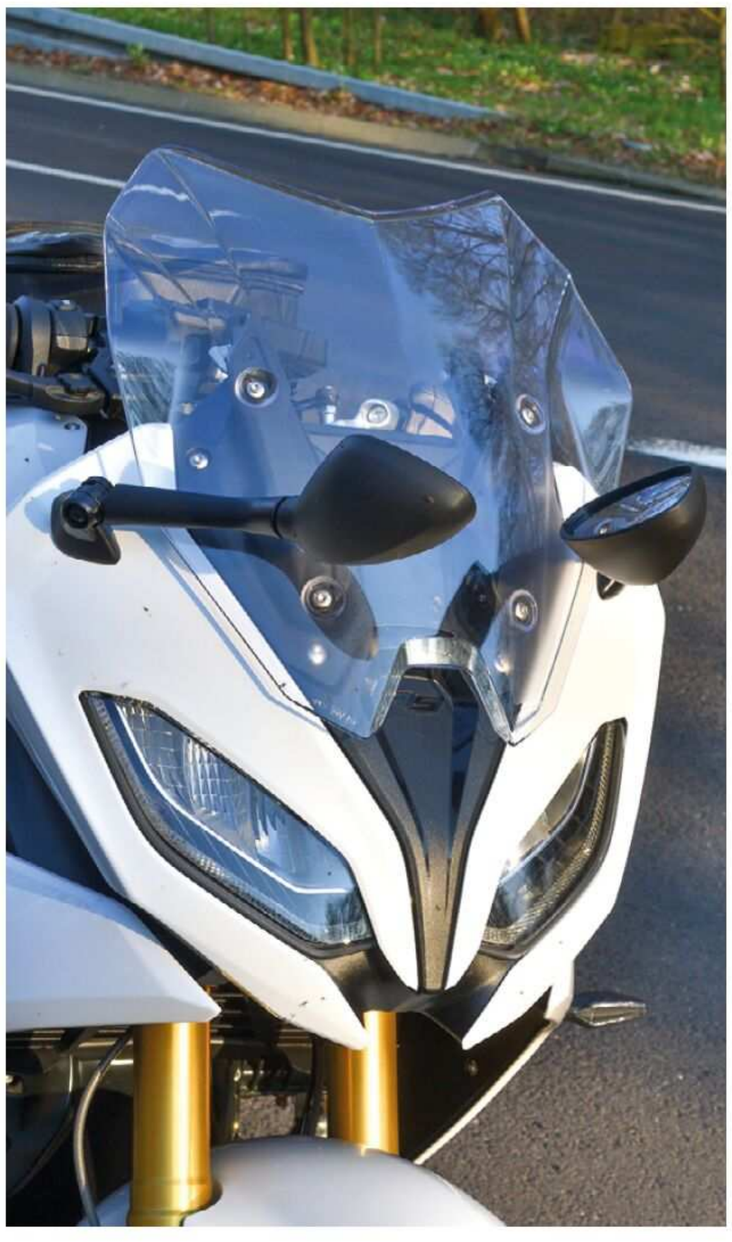
Text: Klaus Nennewitz, Fotos: Klaus Nennewitz

DIE GS FÜR DIE STRASSE



Die BMW R 1250 RS ist die fünfte Variante der wassergekühlten Boxerfamilie mit dem ShiftCam-Motor. Der Sporttourer erlaubt noch intensivere Erlebnisse mit diesem bemerkenswerten Antrieb.

Sporttourer: ein Motorradsegment, das ab den späten 80er-Jahren im Wesentlichen von der Honda VFR 750 und deren Nachfolgemodellen initiiert wurde. Kennzeichen: Motor mit sportlichen Genen, dazu ein Fahrwerk, das sich auch bei einer schnellen Runde auf dem klassischen Nürburgring bewährt. Außerdem wichtig: eine relativ entspannte Sitzhaltung für den Fahrer mit Lenkergriffen über der oberen Gabelbrücke und eine Verkleidung, die Fahrer und Beifahrer einen dezenten Wind- und Wetterschutz bietet. Und natürlich sollte es auch Möglichkeiten zum Gepäcktransport geben. Ein ideales Motorrad also sowohl für die sportliche Runde auf der Heimstrecke als auch für die große Tour zu zweit, sollte man meinen. Andere Hersteller versuchten sich gegen Ende der 90er-Jahre an diesem Konzept, man denke nur an Ducati ST 3 und 4, Aprilia Futura 1000, Suzuki TL-S oder Honda VTR. Aber große Verkaufsschlager wurden sie alle nicht, da sie durch die Kombination der Eigenschaften sowohl von Sportbikes als auch von Tourenmaschinen weder im einen, noch im anderen Segment wirklich brillierten. Und dann definierten Adventurebikes, die vom technischen Fortschritt in der Reifen- und Fahrwerksentwicklung besonders profitierten, die perfekte Reisemaschine neu. Und neben sportlichen Fahrleistungen und ausgeprägtem Langstreckenkomfort kamen nun noch die Offroadeigenschaften hinzu. Der Markt für hochbeinige und verkleidete Reisemaschinen mit Stollenreifen boomt nach wie vor, in Urlaubsregionen wie den Alpen, Südfrankreich oder Italien begegnet man heute überwiegend Adventurebikes auf dem großen Trip. Irgendwann begannen die Hersteller dann noch, 17-Zoll-Räder mit Straßenreifen bei den Reiseenduros zu montieren, damit war die neue Spezies Sport-Adventure-Bikes geboren.



Bei der Modellpflege wurden auch die Scheinwerfer von Halogen auf LED umgestellt

„RS“: Rennsport oder Road/Sport?

Deshalb steht die R 1250 RS im Portfolio der wassergekühlten Boxermodelle von BMW neben GS, GS ADV, dem Luxustourer RT und dem Roadster nun vielleicht etwas auf verlorenem Posten, könnte man meinen. Immerhin verkauften sich 2022 allein in Deutschland 732 Exemplare der Reisemaschine (zum Vergleich: Roadster R: 907, S 1000 XR: 967, GS: 8528 Exemplare). Um herauszufinden, was sie kann und für wen sie gedacht ist, haben wir sie für einen Tourentest über 2.000 km zwischen Weserbergland, Sauerland und Thüringer Wald engagiert. 2015 kam die RS als 1200er auf den Markt, für die Saison 2019 bekam sie als letztes Modell der Baureihe das Update mit dem neuen ShiftCam-Motor mit zusätzlichen 84 ccm Hubraum. Außerdem wurden bei der Modellpflege die obere Verkleidung neu gestaltet, der Scheinwerfer von Halogen auf LED umgestellt und das neue Vollfarbdisplay mit 6,5 Zoll im Cockpit installiert. Für das Modelljahr 2023 wurden einige Serienumfänge ergänzt: die Dynamic Traction Control (DTC) und der neue Fahrmodus „ECO“ für benzinsparende Motorsteuerung kamen hinzu. Der Fahrmodus Pro mit persönlicher Kalibrierung der Eigenschaften sowie Motorschleppmomentregelung (MSR) ist eine Sonderausstattung. Die Regelcharakteristik des teilintegralen ABS Pro ist ab jetzt an den jeweiligen Fahrmodus angepasst und der dynamische Bremsassistent DBC (Dynamic Brake Control) unterstützt den Fahrer zusätzlich bei Notbremsmanövern. Für mehr Komfort sind getrennt steuerbare Sitzheizungen sowie ein etwas breiterer und höherer Rohrlenker als Sonderausstattung verfügbar. Die Verarbeitung der RS präsentiert sich blitzsauber: feine Passungen der Karosserieteile, dazu wertige Verschraubungen, Lackierungen und Schweißnähte. Als eine geballte Ladung von Premium-Technik mit nobler Verarbeitung beeindruckt die BMW schon im Stand nachhaltig, an der ganzen Maschine gibt es keine Stelle, wo improvisiert wurde. Besonders der Blick aufs Cockpit mit sauberer Gestaltung der Kunststoffteile und wenig Verschraubungen ist ein Genuss. Mit einem fahrfertigen Gewicht von 243 kg (mit 16,2 Litern Benzin im 18-Liter-Tank) ist sie nicht gerade leicht geraten, aber bereits beim Abladen vom Lkw überrascht sie durch eine frappierende Handlichkeit. Kleines Detail für Technikfetischisten am Rande: Die unbeladene Maschine lässt sich durch leichtes Kippen auf die linke Seite des Hauptständers im Stand um ihre eigene Hochachse drehen, ein Zeichen für die perfekte Platzierung des Ständers direkt unter dem Schwerpunkt der BMW. Die 82 cm hohe Serien-Sitzbank ist angenehm gepolstert, für meine 175 cm Körpergröße ist aber der Abstand zu den Fußrasten zu gering und die Knie sind ziemlich stark gebeugt (es gibt alternative Sitzbänke von 76 bis 84 cm Höhe). Deshalb der Ratschlag: unbedingt ausgiebig Probesitzen vor dem Kauf und eventuell die höhere Variante wählen. Die niedrige Version der Alu-Lenkerbrücke hingegen passt ganz gut, lediglich der Tankrucksack streckt die Arme etwas, alternativ gibt es einen Rohrlenker, der etwas höher baut.

In der RS wird der Motor zum Sahnestück

Das Startverhalten des ShiftCam -Motors ist tadellos, mit einem kurzen Bellen macht der Boxer kurz auf sich aufmerksam, um dann auf einem nachbarschaftsfreundlichen Standgasniveau zu schnurren. Die seidenweiche Kupplung vermittelt gemeinsam mit dem leichtgängigen Gasgriff einen wohligen Kontakt zur Maschine, die Gänge rasten präzise ein und der Powerboxer mit 136 PS

Spitzenleistung bei 7.750 U/min sowie 143 Nm Drehmoment bei 6.250 U/min setzt sich schon bei Standgas sanft in Bewegung. Wer beim kurzen Stopp mal vergessen haben sollte, runterzuschalten, wird überrascht sein, wie leicht sich die RS im zweiten oder im dritten Gang anfahren lässt. Der laufruhige Motor fasziniert mit einem immens druckvollen Antritt und schiebt die Maschine von knapp über Leerlaufdrehzahl vehement nach vorne. Dabei klappert und wackelt nichts, das Fahrwerk gibt sich gelassen und zieht völlig unbeeindruckt die Spur – im Gegensatz zur GS, bei der konstruktionsbedingt durch längere Federwege und Stollenreifen bei voller Beschleunigung etwas Bewegung ins Fahrwerk kommt. Beim sportlichen Touren fährt man den Boxer meistens bei Drehzahlen knapp ober- oder unterhalb von 4.000 U/min, was durch die größer gezeigte Ziffer „4“ im Display angezeigt wird, mehr ist kaum nötig. Wenn man dann auf einer Geraden den Motor drehen lässt ändert er sein Timbre und verwandelt sich fast in einen feuerspeienden Drachen, der ungezähmt bis zum Drehzahlbegrenzer bei 9.000 U/min nach vorne stürmt.

Ähnliche Erfahrungen bescherte auch die neue Moto Guzzi Mandello V 100: Großvolumige Zweizylinder sind heute keine gemütlichen Antriebe mehr nur mit Drehmoment aus dem Keller, sondern extrem polyvalente Powerpacks, die über den gesamten Drehzahlbereich Druck liefern. Und dabei kann man innerorts immer noch leise im großen Gang fahren oder Kehren im dritten Gang bewältigen. Mit keiner anderen BMW lässt sich die Performance dieses Hammer-Motors so gut auf die Straße bringen und nutzen wie bei der RS. Das liegt zum einen, wie oben gesagt, an der kompakteren Bauweise der Maschine im Vergleich zu GS und RT, man ist einfach näher am Asphalt und weniger dynamischen Radlastverteilungen ausgesetzt. Dann trägt noch die sportliche Ergonomie mit relativ niedrigem Lenker zu einem besseren Gefühl für die Maschine bei, denn durch die Stellung der Arme bekommt man einfach präzisere Rückmeldungen vom Vorderrad. Die Zeiten des Telelever bei sportlichen Straßen-BMWs sind vorbei und man kann den Anpressdruck des Vorderreifens auf die Straße auch in Funktion der Bremskraft nun genau spüren. Und glücklicherweise sorgt die Weiterentwicklung der Federungstechnik inzwischen dafür, dass übermäßiges Eintauchen der Front bei sportlicher Fahrweise und Bremsung Geschichte ist. Wenn man viel GS gefahren ist und dann auf die RS umsteigt, hat man wirklich das Gefühl, im Tiefflug unterwegs zu sein, dabei verhält sich die Sport-BMW mit den Metzeler-Roadtec-01-Reifen immer und unter allen Betriebszuständen absolut vorhersehbar. Auf endlosen Kurvenstrecken wie im Sauerland kleben die Gummis förmlich auf dem Asphalt und jede einzelne Kurve wird mit messerscharfer Präzision gezeichnet. Der Rhythmus steigt, das Vertrauen auch und man wünscht sich ein endloses Fahren in dieser fast schwerelosen Blase. Die Bremsen können bis zum Scheitelpunkt der Kurve oder darüber hinaus gehalten werden, es gibt kein Aufstellmoment und es muss nicht großartig am Lenker gegengehalten werden. Egal in welchem Fahrzustand – mit Gas oder Bremse – die Maschine bleibt immer völlig neutral und saugt sich in die Kurven rein, sauber und präzise bewältigt sie Schräglagen und Wechsel, ohne kippelig zu wirken, sowohl solo oder auch beladen mit Gepäck. Sollte es dennoch mal Kurskorrekturen bedürfen gehen diese kinderleicht von der Hand, die RS paart frappierende Agilität mit perfekter Stabilität.



Guter Windschutz: Arme und Oberkörper sind fast vollständig geschützt, am Helm kommen leichte Turbulenzen an

Eine perfekte Kombination von Sport- und Toureneigenschaften

UFF! Und dann kommt man aus dem Kurvengewühl raus auf eine längere Gerade, atmet tief durch, legt den Tempomat ein, streckt den Rücken und genießt die Aussicht. Dann wird die RS irgendwie zur RT, zum perfekten Tourenbike, bevor das nächste Straßenschild eine Kurvenstrecke ankündigt und man voller Freude wieder den Stier bei den Hörnern packt, um beim Spiel mit der hervorragend zu dosierenden Teilintegral-Bremsanlage und dem Gasgriff durch die nächste Kurvenkombination zu wuseln. Wenn man nach so einer 300- km-Tagesetappe und Kurvenorgie am nächsten Tag beim Frühstück einen leichten Muskelkater in den Schultern spürt, dann weiß man, dass draußen ein Top-Motorrad auf einen wartet, und man kann es kaum erwarten, die nächste Etappe in Angriff zu nehmen … Aber es soll hier ja nicht nur ums sportliche Fahren, sondern auch um die Tourenqualitäten gehen, welche die RS ohne Zweifel hat. Da wäre zum einen der überragende Sitzkomfort: Schon die Seriensitzbank bietet tolle Bequemlichkeit, selbst nach 6–7 Stunden täglich im Sattel entlässt einen die BMW am Abend ohne Schmerzen oder Zwicken. Gleiches gilt für die Hände (des empfindlichen Autors), die auch nach einer langen Tagestour nicht kribbeln. Die Verkleidung bietet einen guten Wind- und Wetterschutz und die Abrisskante auf der Scheibe leitet Regentropfen wirkungsvoll zur Seite ab. Nicht ganz überzeugen konnten hingegen die Turbulenzen, die sich in der hohen Scheibenposition lautstark am Helm bemerkbar machten. Deshalb passte für den Autor, trotz leisen Shoei GT-Air II, die niedrige Position am besten, der Windschild lässt sich auch während der Fahrt einhändig verstellen. Die Testmaschine war mit Kunststoffkoffern mit jeweils 31 Litern Volumen und einem Tankrucksack ausgestattet. Die Koffer hängen an einem Metallbügel und haben einen am Innenteil fixierten Boden, der verhindert, dass ein Teil des Inhalts beim Öffnen im Deckel verbleibt.

Beim ersten Blick erscheint das eine sinnvolle Lösung, die aber auf Dauer nicht voll überzeugt. Ein zweiter Abspanngurt im Deckel würde die Gepäckunterbringung einfacher machen. Übrigens braucht man zum Öffnen der Koffer immer zwei Hände weil sich der Deckel nach Betätigung der Lasche nicht von selbst bewegt: Wenn man am Morgen mit vollen Armen aus dem Hotel kommt, muss der ganze Kram erst mal irgendwo abgelegt werden, um die Koffer zu öffnen. Der wasserdichte Tankrucksack lässt sich über einen Reißverschluss erweitern und trägt auf der Oberseite ein kleines Fach fürs Handy (ohne wasserdichten Reißverschluss) sowie eine Kartentasche, die von der Innenseite aus belegt wird. Die Klarsichtfolie des Kartenfachs ist sehr rutschfest und klebrig, sodass es äußerst schwierig ist, eine große Karte glatt einzuschieben. Der Tankrucksack wird über drei Schnallen am Motorrad befestigt und könnte eine rutschfeste Unterlage vertragen, da er immer wieder seitlich vom Tank rutscht. Auch bei voller Beladung läuft die BMW RS (getestet ohne Sozius) auf der Autobahn mit enormer Stabilität bis zur Spitzengeschwindigkeit zwischen 220 und 230 km/h geradeaus: Brückenabsätze, Bodenwellen, schnelle Kurven oder der Windschatten von Lkws lassen die Maschine völlig unbeeindruckt. Der Durchschnittsverbrauch betrug auf der rund 2.000 km langen, sportlich gefahrenen Landstraßentour knapp unter 5,2 Liter/100 km, das garantiert bei dem Tankvolumen von 18 Litern fast immer eine Reichweite von 300 km am Stück. Die Keyless-Ride-Funktion der Testmaschine integriert den Tankdeckel und die Entlüftung des Tanks ist sehr gut umgesetzt, beim Stopp an der Tankstelle geht das randvolle Auffüllen sehr schnell.

Reportagetauglich

Bei einer Motorrad-Reisereportage werden Maschinen etwas anders genutzt, als von den meisten Kunden: für Fotosessions müssen dutzende Male am Tag mehrere Einstellungen und Vorbeifahrten geprobt werden, dabei muss zigmal im laufenden Verkehr auf der Straße umgedreht werden. Dann wird die Maschine geschoben, ausgerichtet oder gedreht, dazwischen immer wieder Helm ab und auf … ein echter Knochenjob, bei dem man es als One-Man-Show schätzt, wenn ein Motorrad gut durchdacht ist und eine einfache Bedienung sowie Handlichkeit, einen geringen Wendekreis und eine zuverlässige Funktion garantiert. Und genau dort hat die BMW R 1250 RS noch mal richtig Punkte gemacht: bis heute hat keine Maschine, die solche Fahrleistungen in Verbindung mit einem überragenden Fahrwerk und einem betankten Gesamtgewicht nahe an 250 kg bietet, eine solche Leichtigkeit des Seins geboten.

Fazit

In dem sportlichen Straßenableger der Boxerfamile kommt der Shift-Cam-Motor erst richtig zur Geltung und kann sein Potenzial voll ausspielen. Motoren-Performance, Fahrwerk und Komfort harmonieren perfekt und gehören zum Besten, was heute für die Straße angeboten wird, dazu kommt noch ein angemessener Ben-



Understatement in Weiß: Manch einer der Passanten hielt die RS für ein Polizeimotorrad

zinverbrauch. Die R 1250 RS bietet sich an für Leute, die gerne zu zweit längere Wochenendtouren fahren und auch eine schnelle Runde mit sportlichem Akzent nicht verschmähen, sie kann beides hervorragend.
Wenn ich als Motorradkurier in einer Großstadt arbeiten müsste, dann fiele meine Wahl mit Sicherheit auf die R 1250 RS, der man wegen ihrer Vielseitigkeit und Alltagstauglichkeit guten Gewissens den Titel „Die GS für die Straße“ verleihen kann! Da geht auch der Grundpreis von 15.990,-- Euro völlig in Ordnung.

Was ist uns noch aufgefallen:

- Lenkerschalter gehören zu den Besten auf dem Markt, gut durchdacht und mit toller Haptik.
- TFT-Display hervorragend ablesbar
- Ziviles Geräuschlevel
- Die Rückspiegel lassen sich mit den stabilen Aluminium-Auslegern bei beengten Transport- oder Parkverhältnissen einfach nach vorne klappen.
- Durch die niedrige Position der vorderen Blinker sind sie im Rückspiegel eines Pkws kaum sichtbar und beim Rangieren bruchgefährdet.
- Die Hinterradabdeckung ist praktisch nicht vorhanden und verdreckt das Rücklicht.
- Die Abdeckung der hinteren Bremspumpe steht nach rechts raus und sorgt für eine unsymmetrische Fußstellung beim Fahrer.
- Unterwegs erschien eine Fehlermeldung zum Ecall-System samt Aufforderung, eine Werkstatt aufzusuchen.
- Design der Frontpartie ziemlich unpersönlich und austauschbar, kaum noch BMW-typisch

Farben: Weiß, Triple Black und Sport



Das 6,5-Zoll-Vollfarbdisplay hat eine extrem gute Auflösung, ist übersichtlich gestaltet und zeigt alles, was nötig ist



Der bildschöne, glänzende Endschalldämpfer sorgt für eine angenehm gedämpfte Geräuschkulisse



BMW	R 1250 RS
Motor	Zweizylinder, luft-/flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	102,5 x 76 mm
Hubraum	1.254
Nennleistung	136 PS (100 kW) bei 7.750 U/min
max. Drehmoment	143 Nm bei 6.250 U/min
Verdichtung	12,5:1
Abgasnorm	Euro 5
Höchstgeschwindigkeit	über 200 km/h
Wartungsintervalle	Einfahrinspektion bei 1000km, danach alle 10.000 km oder jährlich
Kraftübertragung	
Kupplung	Nasskupplung mit Anti-Hopping Funktion, hydraulisch betätigt
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kardan
Fahrwerk/Bremsen	
Rahmen	Zweiteiliges Rahmenkonzept aus Haupt- und daran angeschraubtem Heckrahmen, mittragender Motor
Federelemente vorn	Upside-down-Teleskopgabel
Federelemente hinten	Aluminiumguss-Einarmschwinge
Federweg v/h	140 mm/140 mm
Radstand	1.530 mm
Nachlauf	110,8 mm
Lenkkopfwinkel	62,3
Räder	Aluminium-Gussränder
Reifen vorn	120/70 ZR 17
Reifen hinten	180/55 ZR 17
Bremse vorn	320-mm-Doppelscheibenbremse
Bremse hinten	276-mm-Einscheibenbremse
Assistenzsysteme	ABS, Traktionskontrolle, Fahrmodi, Berganfahrhilfe
Maße/Gewichte	
Länge	2.202 mm
Breite (über Spiegel)	925 mm
Höhe (über Spiegel)	1.340 mm
Sitzhöhe	820 mm
Gewicht fahrfertig	243 kg
zul. Gesamtgewicht	460 kg
Zuladung	217 kg
Tankinhalt	18 Liter
Standgeräusch	90 dB(A)
Fahrgeräusch	80,5 dB(A)
Fahrzeugpreis	**15.990,-- Euro (ab Werk)**

Pro
+ leistungs- und drehmomentstarker Motor
+ präzises Fahrwerk
+ Komfort
+ ziviles Geräuschniveau
+ gutes TFT-Display

Contra
- Luftwirbel am Helm
- ungenügende Hinterradabdeckung
- Fehlalarm Ecall-System
- etwas unsymmetrische Fußstellung
- schlichtes Design der Frontpartie



NACH DEM WACKEN OPEN AIR IST VOR DEM WACKEN OPEN AIR

Text: Alexander Klose, Janine Sturm, Doro Pesch, Fotos: Alexander Klose, W:O:A, Nuclear Blast Metal Musik, Dorom Pesch

Nachdem zu Beginn des diesjährigen Wacken-Festivals das Wetter zum Hauptthema geworden war, wurden die Metalheads zum Wochenende hin mit Sonnenschein entlohnt.

Die Regenfälle zu Beginn der Wacken-Woche 2023 waren heftig. Am Dienstag sollte der Himmel laut einschlägigen Wetterdiensten 24 Liter Wasser je Quadratmeter vom Himmel weinen, es wurden letztlich sogar 40. Die Rückstaus wartender Metalheads reichten bis zur Autobahn. Damit das Festival überhaupt mit Zuschauern stattfinden konnte, wurden deren Fahrzeuge mitunter mit Treckern durch den Schlamm auf das Gelände gezogen. Schlimmstenfalls hätten alle am Abreisetag auch wieder abtransportiert werden müssen. Ohne die Hilfe der umliegenden Bauern wäre dieses Event nicht möglich gewesen. Die kommenden Tage blieb es weiter regnerisch. Zum Wochenende hin ein Lichtblick: Sonnenschein und keine weiteren Niederschläge versprach die App. Auch hier kam es anderes, denn obwohl sich das Wetter drastisch verbesserte und die Sonne viele Stellen abtrocknete, gingen weiterhin gelegentlich heftige Regenfälle nieder. Dass das Festival trotzdem in vollem Umfang in Bezug auf das Programm stattfinden konnte, gilt es daher, zunächst positiv zu betrachten, auch wenn letztlich nicht alle Campingflächen belegt werden konnten und der Veranstalter für rund 24.000 Besucher einen Anreisestopp verhängen musste. Das haben wir auf anderen Veranstaltungen schon anders erlebt. Heftiger Regen bedeutete vielerorts auch Einschnitte ins Programm, was zuletzt auch einen Ausfall der Lieblingsband, Probleme beim Catering und der Zugänglichkeit zu infrastrukturellen Einrichtungen zur Folge hatte. Diese Probleme gab es auch unter diesen Umständen beim Wacken-Festival nicht. Alle acht Bühnen (Faster, Harder, Louder, Wasteland, Wackinger, Welcome to the Jungle, W.E.T und Headbanger sowie die Kleinbühnen) waren zugänglich und geöffnet. Absoluter Headliner in diesem Jahr waren die Jungs von Iron Maiden, deren Gründungsdatum auf den 25. Dezember 1975 datiert. Dementsprechend „erwachsen“ sind die Protagonisten heute. Stimmung und Qualität des Auftritts tat dies keinen Abbruch und spätestens bei der Hymne „Fear of the Dark“ wurde das Wetter zur Nebensache und Wasser floss bestenfalls in Form von Freudentränen. Ebenfalls mit einem Liveauftritt beim Wacken 2023 – Metal-Queen Doro Pesch, die auf dem Festival auch gleich ihr neues Album vorstellte.

Wacken Open Air 2024

Natürlich geht das Heavy-Metal-Festival im Jahr 2024 in die nächste Runde. Wer dabei sein möchte, muss sich beeilen, da die Tickets schon nach wenigen Stunden ausverkauft sein können. Auch für das kommende Open Air waren die Tickets in Rekordzeit vergriffen, was zum einen daran liegt, dass alle, die dieses Jahr nicht teilnehmen durften, ein Vorkaufsrecht hatten, und zum anderen an den populären Headlinern. Wie in den Jahren zuvor auch werden mit Ende der aktuellen Veranstaltungen schon einige Acts für das kommende Jahr bekannt gegeben.

Termin und Informationen

Wann?
31.07.24 bis 03.08.24

Wo?
Wacken liegt in Schleswig-Holstein, unweit vom Nord-Ostsee-Kanal, rund eine Stunde nordwestlich von Hamburg an der A 23. In der Umgebung befinden sich zahlreiche Camping- und Übernachtungsmöglichkeiten, Eintrittskarten für das 33. Wacken Open Air 2024 kosten 333,-- Euro und sind bereits ausverkauft. Es gibt eine Warteliste und eine Ticketbörse auf der offiziellen Website wacken.com.

Interview mit Doro Pesch



Hallo Doro, vielen lieben Dank, dass du dir für uns Zeit nimmst. Wir haben uns natürlich dein neues Video „Time for Justice“ – zu Deutsch: Zeit für Gerechtigkeit – angeschaut und dort auch die „Wasteland Warriors“ vom Wacken Open Air gesehen, die fahren ziemlich krass modifizierte Bikes. Wie stehst du denn generell zu Motorrädern, oder fährst du selbst?

Ich habe damals eine Yamaha gehabt als ich ca. 15 Jahre alt war. Damit sind wir immer die Sandberge rauf und runter und ich liebte es! Damals war es aber so, ich bin ja ziemlich klein, und für kleine Frauen oder kleine Menschen gab es kaum ein Motorrad, mit dem man den Motorradführerschein hätte machen können. Das war noch in den 80ern. In der Fahrschule hatten die nur eine große Honda, ich kam mit den Füßen nicht auf den Boden und mit den Händen nicht an die Bremse. Dann hat der Fahrschullehrer gesagt: „Weißt du was? Besser nur Auto!“ – obwohl ich mich für beides angemeldet hatte. Aber damals die Mokick-Zeiten, das war so eine Yamaha so ein Motocrosser – ach, das war geil! Damals im Teenager-Alter, ging alles! Berge hoch, Berge runter!

Also warst Du richtig offroad unterwegs?

Ja klar, ich habe richtig Gas gegeben. Nun bin ich seit 40 Jahren auf Tour und es hat sich dann leider nicht mehr ergeben, dass ich den Führerschein nachholen konnte, leider! Aber ich fahre gerne mit. Mit meinen ganzen Kumpels natürlich.

Tatsächlich fällt es schon auf, wenn man schaut, wo du spielst, dann sieht man dich auch häufig auf größeren Motorradtreffen. Wie kommt es dazu?

Wenn man zu solchen Veranstaltungen eingeladen wird und die Leute Bock haben, dann ist das super! Wir haben schon fast überall auf Motorradfestivals gespielt. Dafür haben wir immer ein bisschen das Programm umgestellt, weil ich weiß, die mögen lieber die Highlights. Also hab‘ ich jetzt nicht jede B-Seite von uns gespielt, die vielleicht nur die Fans kennen und hab ein Programm gemacht mit vielen Sachen, die jeder kennt, wie z. B. „All We Are“ und „Für immer“. Das ging richtig gut ab, die Leute sind total ausgeflippt vor Freude und es war eine Freude! Ich bin ja sowieso Motorradfan. Ich liebe Motorräder und alle meine Freunde haben Motorräder. Das ist natürlich nichts Fremdes, und ich liebe es. Auch die ganzen Motorradfahrer bei denen ich immer mitgefahren bin. Wir haben auch manchmal Motorradtouren gemacht – ich habe noch nie einen Motorradurlaub gemacht – aber kürzere Strecken innerhalb Deutschlands schon und das war immer großartig. Sogar meine Sturzhelme sind noch alle unten im Keller. Wenn du so oft auf Tour bist, hast du leider kaum mehr die Gelegenheit. Freizeit hab ich sowieso eigentlich nie. Aber ich liebe es, wie es ist – das ist ja auch kein Job für mich, es ist es wirklich echte Erfüllung. Aber Zeit für was anderes hab ich eigentlich gar nicht.

Hast du denn auch eine Lieblings-Motorradmarke?

Ich wohne ja in den USA und habe seit über 30 Jahren die grüne Karte. Harley Davidsons mag ich so gerne, vor allem, wenn die dann noch so schön aufgemotzt und poliert sind. Und da ich damals eine Yamaha hatte, mag ich die natürlich auch immer noch sehr gerne. Aber auch die neuen BMWs finde ich super! Bisher waren die nicht so cool, aber die neuen Modelle schauen super aus.

Du meinst den Bigboxer, die R 18?

Ja genau! Und die alten MotoGuzzis, die sind auch geil. Aber die Yamaha-Cross-Karren in meiner Jugendzeit, die fand ich am geilsten. Ich hatte ja nur die kleine Ausführung, aber das hat schon gereicht, um sich in den Sandbergen ordentlich weh zu tun.

Welches ist das Lied, das dir persönlich am meisten bedeutet von einer neuen Platte?

Da gibt es einen Song, der heißt „Lean Mean Rock Machine“. Der ist für die ganzen Motorradfahrer da draußen. Dazu wird auch gerade ein richtig cooles animiertes Video produziert. Das ist einer meiner Lieblingssongs. Und es geht auch um einen „Heißen Ofen“. „Children Of The Dawn“, das ist der Opener der Platte, die beiden Duetts mit Rob Halford, die sind super – einmal „Living After Midnight“, der kam jetzt gerade raus, als wir in Wacken gespielt haben, ein alter Judas Priest Klassiker, und dann wird es noch eine Single geben von „Total Eclipse Of The Heart“, die ist so schön geworden. Und dann haben wir noch ein Duett gemacht mit Sammy Amara von den Broilers, das heißt „Bond Unending“, ein Song über Freundschaft.



letztes Jahr bei der Serie „Legend of Wacken“ zusammengearbeitet. Eine Serie, wie sich das alles so entwickelt hat, mit ganz dramatischem Ende.

Doro, vielen lieben Dank und viel Erfolg mit deinem neuen Album!
Liebe Motorradfahrer, ich wünsche euch ganz ganz viel Power, viel Glück, dass immer alles gut geht! Ich freue mich, wenn wir uns wieder sehen. Ich liebe Motorräder, ich liebe die Motorradfestivals und ich hoffe, dass wir uns auf einem Festival sehen und alles alles Gute und Liebe! Keep on Rocking! Bis ganz bald und auf ein ganz baldiges Wiedersehen!
Von ganzem Herzen, eure Doro!

Das neue Album „Conqueress - Forever Strong And Proud“ mit 19 Songs erscheint am 27.10.2023



Und ich liebe Balladen. „Fels in der Brandung“ erinnert mich ein bisschen an „Für immer“, unseren ersten deutschen Song. Der ist damals ein riesen Hit geworden! Den spiele ich nach wie vor weltweit, auch wenn die Leute kein Deutsch verstehen, egal, die singen alle mit! „Time For Justice“ war einfach richtig cool gemeinsam mit den Wasteland Warriors. Die habe ich vor 10 Jahren in Wacken kennengelernt und wir wollten schon immer etwas zusammen machen. Als wir die erste Single ausgewählt hatten, dachte ich mir „jetzt rufst du sie an, jetzt machen wir das“, und dann haben wir das Video gemacht. Und die haben ihre ganzen geilen Karren mitgebracht und selbstgebastelte Autos und es war super wild! Wir haben schon

DOROs „Exclusive 40 Years Anniversary Concert“ findet am 28.10.2023 in der Mitsubishi Electric Hall in Düsseldorf statt.





BMW G 310 GS **in Racingred uni**



BMW R 1250 GS **Adventure in Racingblue metallic**



BMW C 400 X **in Racingred uni**



BMW F 900 R **in Blackstorm metallic 2, Racingred uni und Lightwhite uni**

BMW MODELLPFLEGE 2024



BMW G 310 R **in Granitgrau metallic und Racingblue metallic Polarwhite uni**



BMW CE 04 **in Imperial Blau metallic**



BMW R 1250 RT **in Racingblue metallic 2 und Alpinweiß uni 3**



BMW K 1600 GT und K 1600 GTL **– Option 719 „HAVANNA“ in Meteoric Dust 2 metallic, mit Linierung und Paketerweiterung inkl. Sitzbank sattelbraun und Schmiederad Classic (jeweils 3.500,-- Euro)**



BMW R 18 & R 18 Classic **in Blackstorm metallic, Moonstone Mineralweiß und Olivine Velvet Green**



BMW F 900 XR **in Lightwhite uni, Racingblue metallic 2 und Blackstorm metallic**



BMW C 400 GT **in Imperialblau metallic**



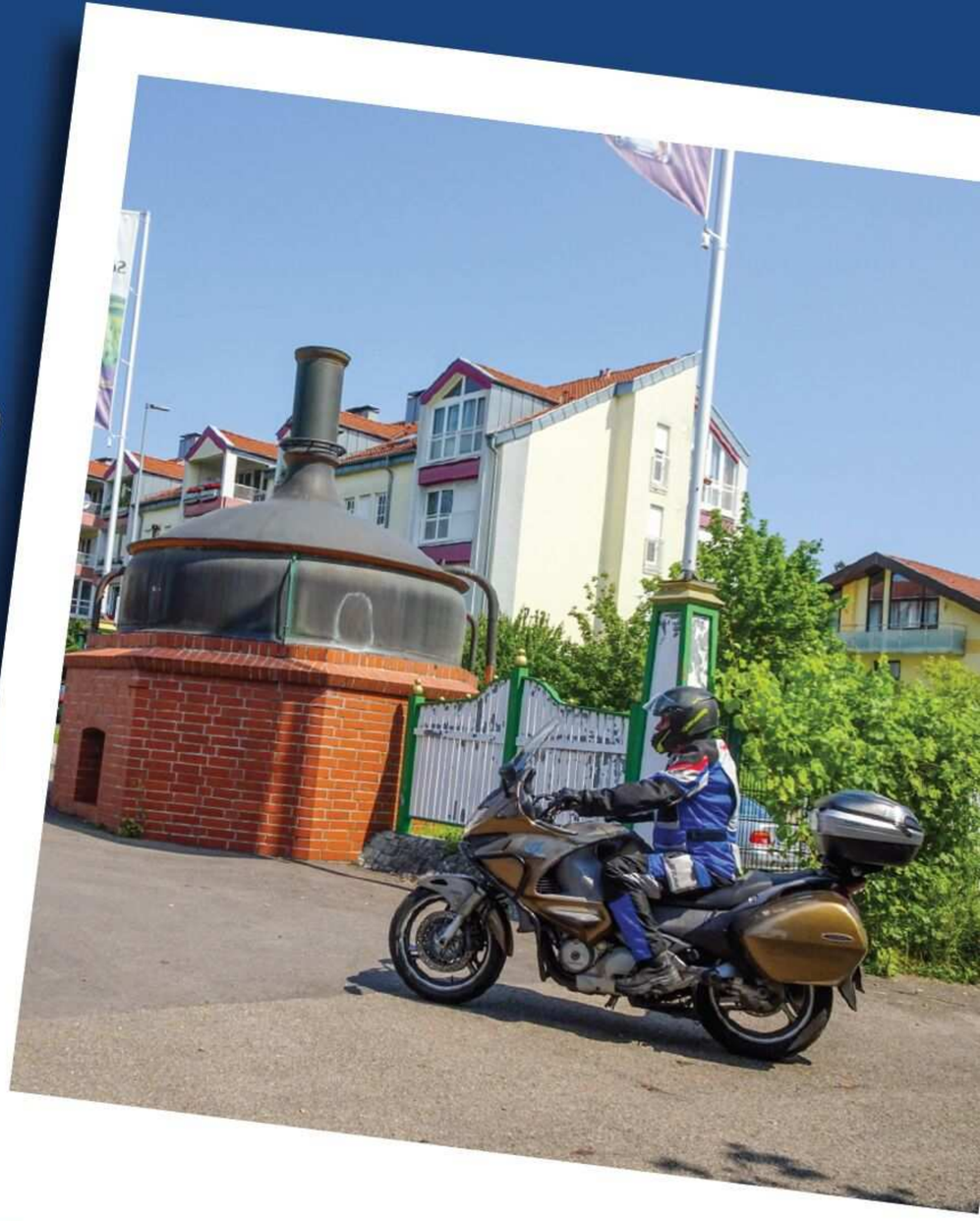
BMW R 18 B **in Racingblue metallic und mit Option 719 „Black Pearl“**



BMW R 18 Transcontinental **in Mineralweiß mit Paketerweiterung „Moonstone“**

Durch Deutschlands Südwesten

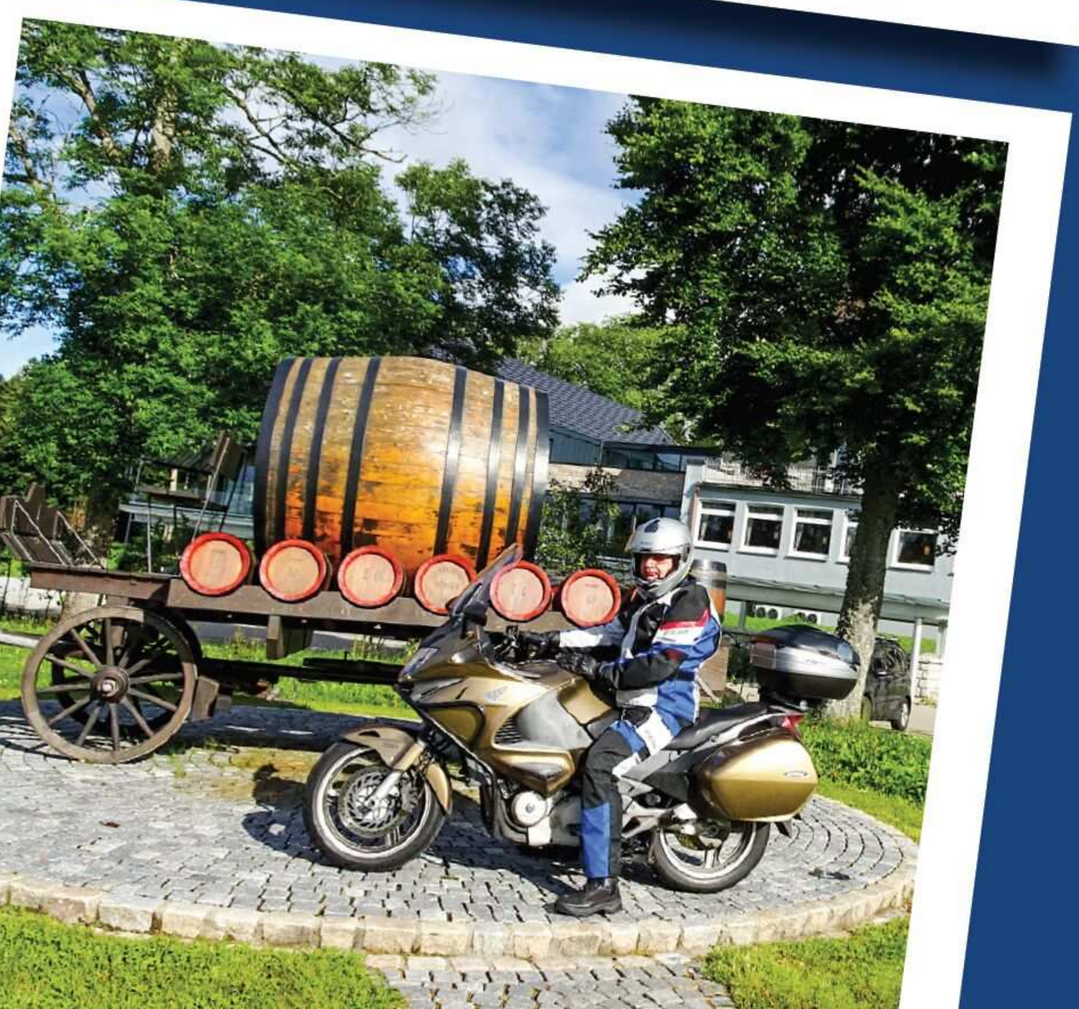
Entlang von Brauereien











Text und Fotos: Dietrich Hub

Im Schwarzwald gibt es mehr als dunkle Wälder und Schwarzwälder Schinken. Klar, die Schwarzwälder Kirschtorte gehört auch zu dem, was einem spontan beim Begriff „Schwarzwald“ einfällt. Und Seen und Wasserfälle. Und Kuckucksuhren. Nicht so sehr bekannt ist, dass im Schwarzwald das Bierbrauen eine lange Tradition hat. Autor Dietrich Hub hat sich in Südwestdeutschland auf Spurensuche nach Bier begeben. Nicht nur im Schwarzwald, sondern auch südlich von Stuttgart und im Donautal. In früheren Jahrhunderten gab es noch viel mehr regionale Brauereien als heute, was einen einfachen Grund hatte: Vor der Erfindung der Eisenbahn und dem Ausbau des Schienennetzes waren Transporte schwierig.



Das Reinheitsgebot: unverändert – und zwar nicht nur auf dem Papier, sondern auch in der Praxis – seit 1517



Der Diana-Brunnen in Donaueschingen vor dem Bräustüble der Brauerei Fürstenberg

Alles, was man brauchte, wurde entweder vor Ort hergestellt oder es war sehr teuer. Donaueschingen beispielsweise, Sitz der Fürstenberg-Brauerei, wurde erst 1868 an das Eisenbahnnetz angeschlossen.

Bierbrauen ist ein Jahrtausende alter Vorgang, wobei in früheren Zeiten vieles dem Zufall überlassen blieb. Man kannte zwar die einzelnen Zubereitungsstufen, aber die dabei ablaufenden biochemischen Vorgänge hatte man noch nicht im Einzelnen erkannt. Louis Pasteur entdeckte 1857, dass Hefe für den Gärungsprozess verantwortlich ist. Zu diesem Zeitpunkt war aber schon lange genau festgelegt, wie Bier gebraut werden muss. Denn jedenfalls in Deutschland wird Bier seit mindestens 500 Jahren mit denselben Inhaltsstoffen hergestellt: Hopfen, Malz, Hefe und Wasser dürfen zum Bierbrauen verwendet werden, und sonst nichts. Gar nichts anderes. So steht es im Reinheitsgebot von 1517. Nur für Biermischgetränke wie Radler dürfen noch weitere Zutaten verwendet werden, wobei solche Mischgetränke erst eine neuzeitliche Erfindung sind.


Gut sortiert: in der Schönbuch-Brauerei

Wie man mit diesen vier Inhaltsstoffen trotzdem so unterschiedliche Biere brauen kann, das hat der Autor bei diversen Brauereibesichtigungen gesehen und dabei viel gelernt. Das fängt schon bei den Begriffen an, was beispielsweise eigentlich Malz ist. Malz ist gekeimtes Getreide. Dazu wird Gerste in Wasser mit einer Temperatur zwischen 12 und 17 Grad eingelegt. Man gaukelt dem Getreide also vor, dass es in feuchtem Boden liegen würde, und deshalb fängt es brav an, zu keimen. Bis zur neuen Pflanze gelangt das Getreide aber nicht, denn die Keimung wird bald gestoppt und es folgt das Darren. „Darren" heißt der Trockungsvorgang der Maische. Je nachdem, wie schnell und wie lange und wie heiß getrocknet wird, hat das Auswirkungen auf den Geschmack des Bieres. Schon jetzt merkt man, dass Bierbrauen nicht so einfach ist. Bierbrauer ist ein Ausbildungsberuf, in dem auch die Meisterprüfung abgelegt werden kann. Es gibt noch weit höhere Qualifikationen: An der Technischen Universität München gibt es in Weihenstephan einen Lehrstuhl für Brau- und Getränketechnologie. Zur Ausstattung dieser Universität gehört natürlich auch eine Lehr- und Versuchsbrauerei. Trotzdem, nicht nur in Bayern haben das Bierbrauen und Biertrinken eine lange Tradition.

Im Schwarzwald gibt es viele kleine und große Brauereien, von welchen die Brauerei Rothaus wohl die bekannteste ist. Immerhin steht diese Brauerei im Eigentum des Landes Baden-Württemberg. „Tannenzäpfle" heißt das bekannteste Bier aus der Rothaus-Brauerei. Jeder, der eine (oder eher mehrere) dieser bekannten 0,33-Liter-Flaschen ansetzt, tut dies zum Wohl des baden-württembergischen Staatssäckels. Statistisch gesehen trinkt jeder Deutsche – da sind also auch Babys schon mit eingerechnet – etwa 100 Liter Bier pro Jahr. In der Corona-Epoche ging der Bierverbrauch zurück, weil Bier häufig in Gemeinschaft getrunken wird.

DIE ROUTE

Baden-Baden

Unsere zweitägige Tour beginnt in Baden-Baden. Dieser weltberühmte Kurort wurde im Juli 2021 mit zwei anderen deutschen Kurorten, mit Bad Kissingen und Bad Ems, ins Weltkulturerbe aufgenommen. Von dort aus fahren wir über die B 500, die Schwarzwaldhochstraße, durch den Nationalpark Schwarzwald in Richtung Süden. Man kommt am Schlosshotel Bühlerhöhe vorbei, in welchem einstmals Politiker und Weltstars residierten. Das mondäne Luxushotel wurde 2010 geschlossen,



Der Kurpark in Baden-Baden

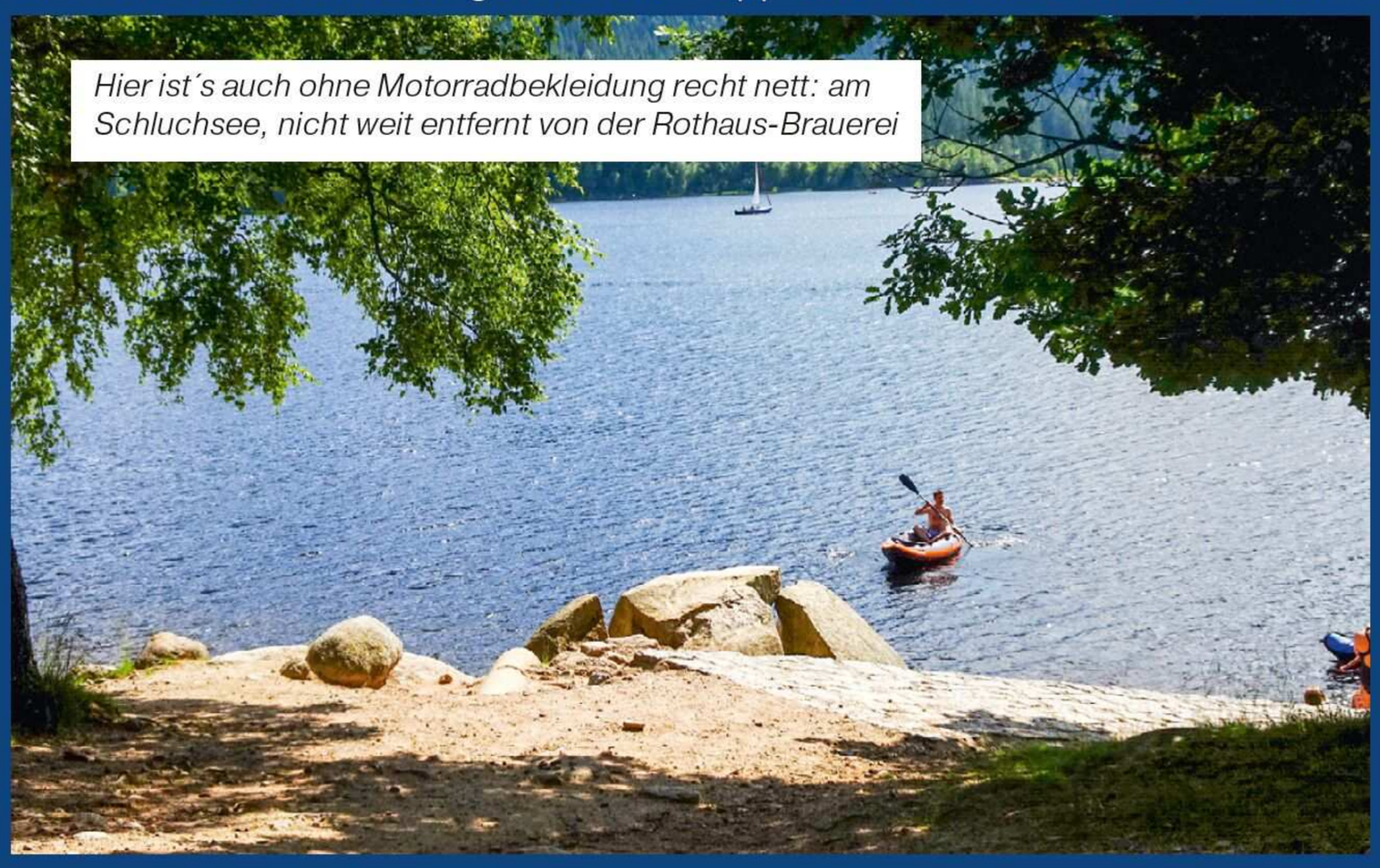


An der Rothaus-Brauerei

Homepage inklusive Hinweis auf den Limousinenservice ist noch online. In Hundseck sieht man ein weiteres ehemaliges Hotel im Endstadium – Beispiel für die Häuser vieler Hoteliers im Schwarzwald, welche die Weiterentwicklung im Tourismus verschlafen haben. Wir folgen der B 500 „Schwarzwaldhochstraße“, der badischen „Route 66“, durch traumhafte Landschaften. Der Platz vor dem Hotel am Mummelsee und den Kiosken dort ist ein sehr beliebter Motorradfahrertreffpunkt. Beim Ort „Zuflucht“ verlassen wir die B 500 und fahren weiter nach Süden in Richtung Hausach. Zu den Triberger Wasserfällen gelangt man vom Parkplatz in der Haarnadelkurve der B 500 zwischen Triberg und Schönwald. Von dort aus weiter nach Furtwangen und weiter nach Süden in Richtung Titisee. Kurzer Schlenker hinauf zum Feldberg und wieder zurück in Richtung Schluchsee. Im Schluchsee kann man trotz seiner Höhenlage auf 940 Metern im Sommer baden.
Über Faulenfürst zu der Brauerei, die für Besucher wohl am meisten zu bieten hat, die landeseigene Brauerei Rothaus. Die Abzweigung, an der man am Schluchsee die B 500 verlässt, ist unübersehbar durch zwei Eisenbahn-Bierkühlwaggons gekennzeichnet, die als Dauerwerbung immer an dieser Stelle stehen. Die Brauerei Rothaus hat als einzige der Brauereien an unserer Strecke ein eigenes Hotel. Das nächste Ziel ist die Brauerei Fürstenberg in Donaueschingen. Es gibt hier deutlich weniger zu sehen als bei der Rothaus-Brauerei, aber die Gaststätte und der Biergarten sind sehr nett. Über Tuttlingen durchs obere Donautal nach Sigmaringen. Die Besonderheit am Zoller-Hof in Sigmaringen ist, dass der Inhaber die ehemalige Abfüllhalle (direkt bei bzw. in der Brauerei) als Museum für Zündapp-Zweiräder nutzt. Die Brauerei in Zwiefalten ist – wie manche andere Brauereien auch – ein Relikt aus der Zeit, als Zwiefalten ein großes Kloster war und die Brauerei zur Selbstversorgung der Mönche wichtig war. Auf dem Platz vor der Klosterkirche treffen sich öfters Motorradfahrer. Das Clubhaus des MC Hayingen liegt auch direkt an diesem Platz. Die Brauerei Zollern-Bräu in Albstadt-Ebingen ist in einer ehemaligen Lagerhalle neben dem Bahnhof untergebracht. In der Gaststätte sitzt man – wie beim „Neckarmüller“ in Tübingen – direkt an den Messingkesseln. In Tübingen liegt direkt an der Eberhardbrücke über den Neckar die Brauerei „Neckarmüller.“ Die Kupferkessel stehen direkt im Gastraum, zusätzlich gibt es am Neckarufer einen schönen Biergarten. Über Bebenhausen fahren wir weiter zur Schönbuch-Brauerei in Böblingen. Auch hier sind Besichtigungen möglich.



Ein Teil der Produktionsgebäude der Schönbuch-Brauerei stammt noch aus den Anfangsjahren



Hier ist´s auch ohne Motorradbekleidung recht nett: am Schluchsee, nicht weit entfernt von der Rothaus-Brauerei

An der Brauerei gibt es auch einen großen Braumarkt, ebenso eine gute Gaststätte mit großem Außenbereich. Das Brauhaus in Calw ist eine Gaststätte, die in einer ehemaligen denkmalgeschützten Turnhalle eingerichtet wurde. Auch hier kann man sowohl drinnen als auch draußen sitzen. Über Bad Wildbad geht es zurück nach Baden-Baden.

BIERBRAUEN SCHRITT FÜR SCHRITT

Das Mälzen

Der erste Schritt beim Bierherstellen ist das sogenannte Mälzen. Die Gerste wird unter Zugabe von warmem Wasser zum Keimen gebracht. Für Weizenbier wird anstelle von reiner Geste mindestens 50 Prozent Weizen verwendet. Weizen durfte in früheren Zeiten nicht zum Bierbrauen, sondern nur zum Brotbacken verwendet werden, denn Weizen eignet sich besser als Gerste, um Mehl und damit Brot daraus herzustellen. Im warmen Wasser werden die Enzyme im Malz aktiviert und dadurch wird die Stärke im Malz in Zucker umgewandelt. Ebenso werden Feststoffe und Aromastoffe aus dem Malz gelöst. Diese geben dem Bier danach den jeweiligen Geschmack.

Das Darren

Das gekeimte Getreide wird getrocknet. Dies wird Darren genannt. Dauer und Temperatur der Trocknung – man könnte eher von Rösten sprechen – entscheiden darüber, ob helles oder dunkles Malz entsteht, woraus am Ende helles oder dunkles Bier entsteht. Nach dem Trocknen wird das Malz in Silos gelagert.

Das Schroten

In der Schrotmühle wird das Malz gemahlen.

Das Maischen

Vermischt mit Wasser kommt das Malz in die Maischebottichpfanne. Die im Malzschrot enthaltene Stärke löst sich auf und Zucker, Eiweiß und Gerbstoffe werden freigesetzt. Das Ergebnis ist der sogenannte Malzextrakt.



Im Kühlkeller der Schönbuch-Brauerei

Das Läutern

Im Läuterbottich – das ist einer der großen Messingkessel – setzen sich die unlöslichen Bestandteile der Maische ab. Die Flüssigkeit, die nach dieser Trennung übrig bleibt und weiter verarbeitet wird, ist die „Würze“ oder „Bierwürze.“ Die Flüssigkeit wird durch die Spelzen gefiltert. Spelze wird die harte Hülle des Getreidekorns genannt. Da Weizen keine Spelzen enthält, muss bei der Herstellung von Weizenbier trotzdem zusätzlich Gerste als Grundstoff verwendet werden. Die Flüssigkeit, die nun übrig bleibt, heißt Würze. Die festen Stoffe werden als Treber bezeichnet. Treber wird als Viehfutter verkauft. Die Flüssigkeit wird in der Würzepfanne gesammelt.

Das Kochen

In der Sudpfanne – das ist der zweite Kupferkessel – wird die Würze gekocht. Jetzt kommt der Hopfen dazu. Hopfen, das grüne Gold, wächst in bis zu sieben Meter hohen Stauden. Durch die enorme Höhe der Pflanzen sind Hopfenfelder schon von weitem zu erkennen. Die größte Hopfenanbauregion ist die Hallertau zwischen Regensburg, Freising und Ingolstadt. Ein weiteres Hopfenanbaugebiet gibt es in der Region Tettnang. Je mehr Hopfen verwendet wird, umso herber schmeckt das Bier. Wichtig für den Geschmack ist ebenso das Brauwasser. Viele Brauereien stellen an die Qualität des von ihnen verwendeten Wassers höhere Anforderungen, als sie für Trinkwasser gelten. Einige Brauereien haben sogar eigene Quellen.

Die Würzeklärung

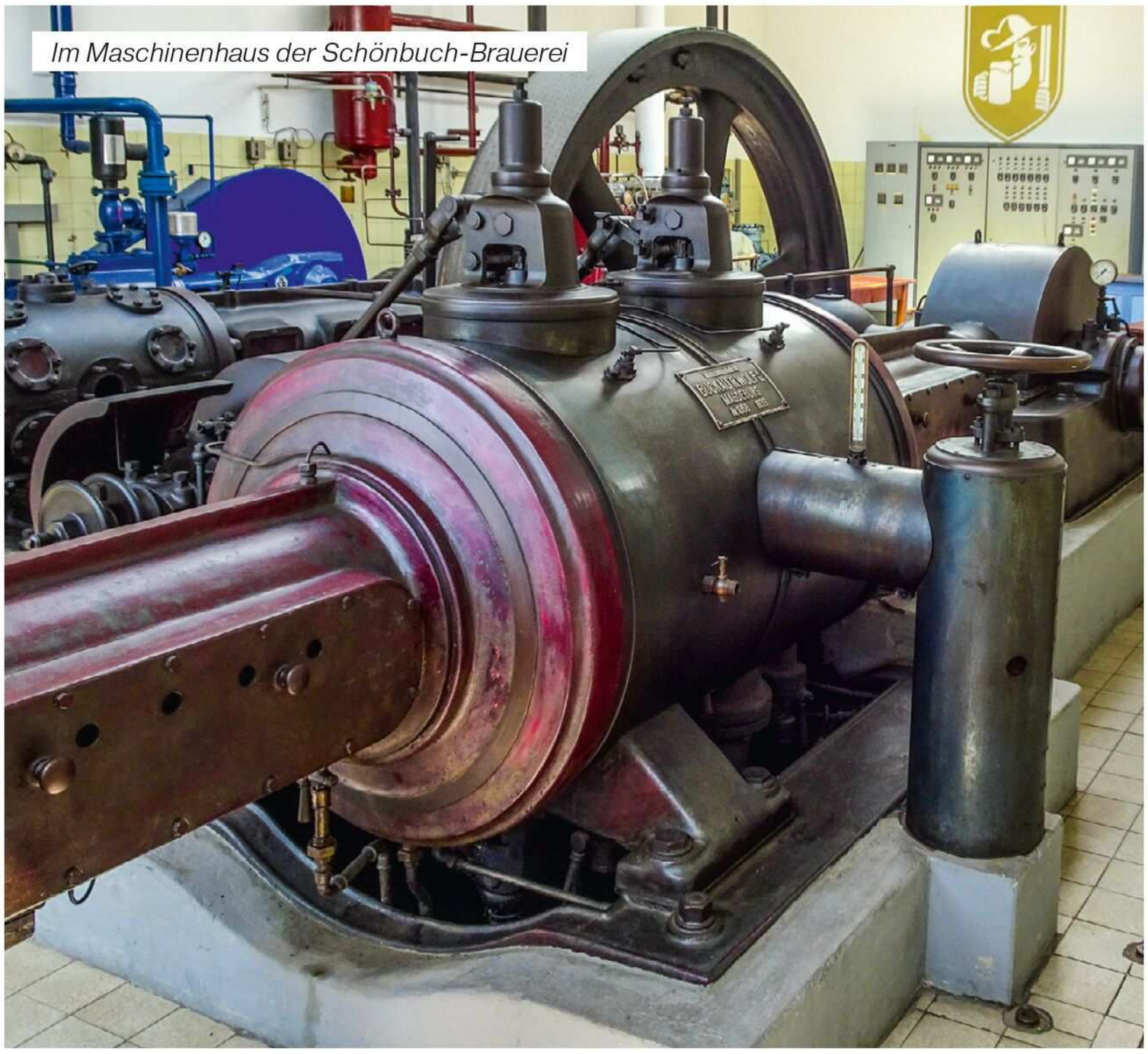
Im „Whirlpool“ wird die Würze durch Rotation geklärt. Feste Stoffe setzen sich in der Mitte des „Whirlpools“ als Kegel ab. Seitlich kann die klare Würze abgezogen werden. Anschließend wird die Würze gekühlt.

Die Gärung

Im Gärtank wird Brauhefe zugesetzt. Die Hefe verwandelt den Malzzucker in Alkohol und Kohlensäure. Die Hefen sind je nach produzierter Bierart unterschiedlich. Hier wird je nach Biersorte zwischen obergärig und untergärig entschieden. Obergärige Hefe steigt während der Gärung nach oben. Am Ende des Gärprozesses sinkt sie wieder nach unten. Untergärige Hefe bleibt unten. Obergärige Hefe führt zu einem Bier, das aromatischer schmeckt. Zu den obergärigen Bieren gehören Alt, Kölsch und Weizenbier. Untergärige Biere sind unter anderem die Sorten Lagerbier, Pils, Export und Märzen.
Die im Gärprozess verbrauchte Hefe wird häufig an die Pharmaindustrie verkauft. Hefeprodukte sollen die Haut, Haare und Fingernägel schön machen.

Die Lagertanks

Anschließend bleibt das Jungbier mehrere Wochen gekühlt in einem Lagertank, bis es fertig gereift ist.



Im Maschinenhaus der Schönbuch-Brauerei

Die Abfüllung

Das Bier wird in Abfüllstraßen vollautomatisch in Flaschen oder Fässer abgefüllt und geht in den Vertrieb. Pfandflaschen können übrigens bis zu 40-Mal wiederverwendet werden. Das Etikett wird aber immer neu aufgeklebt, denn beim vorherigen Waschen mit sehr heißem Wasser löst sich auch das Etikett. Arbeitsaufwändig für alle Brauereien ist, dass das Leergut häufig nicht „sortenrein“ zurückkommt. In den Leergutannahmestellen werden die Leergutbierkästen häufig auch mit fremden Flaschen bestückt. Sehr gut dargestellt sind die einzelnen Schritte beim Bierbrauen auf der Homepage der Fürstenberg-Brauerei: Brauprozess | Fürstenberg Brauerei (fuerstenberg.de).



Der edle Gerstensaft fließt durch Edelstahl …



… bis er maschinell in Flaschen abgefüllt wird

BRAUEREIEN AUF EINEN BLICK

Donaueschingen: Fürstenberg

Mit dem Gründungsdatum 1283 ist Fürstenberg zweifellos die älteste der hier beschriebenen Brauereien. Der Text auf der Homepage zeugt auch von einer geschichtsbewussten Gelassenheit: „Kaiser kommen und gehen – Fürstenberg bleibt." Die Gaststätte samt Außenbereich ist recht schön, die Brauerei macht von außen einen eher industriellen Eindruck. Auch diese Brauerei kann besichtigt werden.



Eine wichtige Tür für die Mitarbeiter der Brauerei Fürstenberg, siehe rechte Seite unten

Fürstlich Fürstenbergische Brauerei GmbH & Co. KG
Postplatz 1–4
78166 Donaueschingen
Telefon +49 771 86-0
service@fuerstenberg.de
www.fuerstenberg.de

Alpirsbach: mit Museum und Bierseminar

Die Brauerei Alpirsbach gehörte wie viele andere Brauereien einstmals zum Kloster. Vom Kloster Alpirsbach zeugt noch die eindrucksvolle romanische Kirche in der Ortsmitte. Die Brauerei mit ihrem Museum befindet sich direkt daneben. In der Brauerei Alpirsbach werden täglich um 12 und um 14.30 Uhr Führungen durch das Museum angeboten. Interessant sind die angebotenen Ticket-Kombinationen: So gibt es ein „Brotzeit-Ticket", d. h. Museumsführung samt Vesper und Bierschnaps, und ein „Erlebnis-Ticket", in dem zusätzlich zur Museumsführung und zum Vesper noch eine Führung durch die Klosterkirche enthalten ist. Umfassend ist wohl das „Bierseminar" für 29 Euro: Zur Führung durch das Museum werden die Geschichte und die Herstellung von Bier erklärt, dazu gibt es eine Bierprobe, einen Imbiss und ein Bierkenner-Diplom. Zu den Bierseminaren muss man sich vorab anmelden: www.alpirsbacher.de

Alpirsbacher Brauwelt
Marktplatz 1
72275 Alpirsbach
Telefon +49 7444 67149
brauwelt@alpirsbacher.de

Nähe Schluchsee: Rothaus-Brauerei



Die Lieferwagen haben sich im Laufe der Jahrhunderte geändert

Die Rothaus-Brauerei, mit vollem Namen „Badische Staatsbrauerei Rothaus AG" steht im Eigentum des Landes Baden-Württemberg. Ihr Sitz ist in Grafenhausen westlich des Schluchsees. Hier macht die Brauerei einen ganzen Ortsteil aus. Zur großen Brauereianlage gehört unter anderem ein Gasthaus, ein Hotel und der „Zäpfle-Markt", an dessen Theke und in dessen Außenbereich die Produkte des Hauses auch gleich konsumiert werden können. Vorstände der Brauerei waren früher unter anderem ehemalige Innen- und Finanzminister des Landes Baden-Württemberg. Im Jahr 2013 wurde erstmals ein Nicht-Politiker zum Vorstand ernannt. In der Öffentlichkeit war es zunehmend schlecht angekommen, dass bis dahin die landeseigene Brauerei offensichtlich auch dazu genutzt wurde, ausrangierte Minister fachgerecht zu recyceln. Meistverkauftes Produkt der Rothaus AG ist das Pils „Tannenzäpfle", das wie fast alle Biersorten der Rothaus-Brauerei in 0,33-Liter-Flaschen verkauft wird. Auf dem Etikett jeder Tannenzäpfle-Flasche sind sieben hängende Tannenzapfen abgebildet. Was eigentlich falsch ist, denn nur bei Fichten hängen die Zapfen, bei Tannen stehen diese auf den Zweigen.
Es gibt zwei Begründungen, dass es sich dennoch nicht um einen Fehler handelt: Das Tannenzäpfle-Bier wird vorwiegend aus der Flasche getrunken. (Deshalb wird der Kronkorken nur mit Druckluft, nicht aber mit einem Kleber verschlossen, um keinen schlechten Geschmack beim Ansetzen der Flasche am Mund zu verursachen). Wenn man ein Tannenzäpfle-Bier ordentlich aus der Flasche trinkt, stehe die Flasche kopfüber und damit stimme wieder alles. Die andere Erklärung ist, dass auf dem Etikett die heimische Rottanne abgebildet sei, die trotz ihres Namens tatsächlich eine Fichte ist.

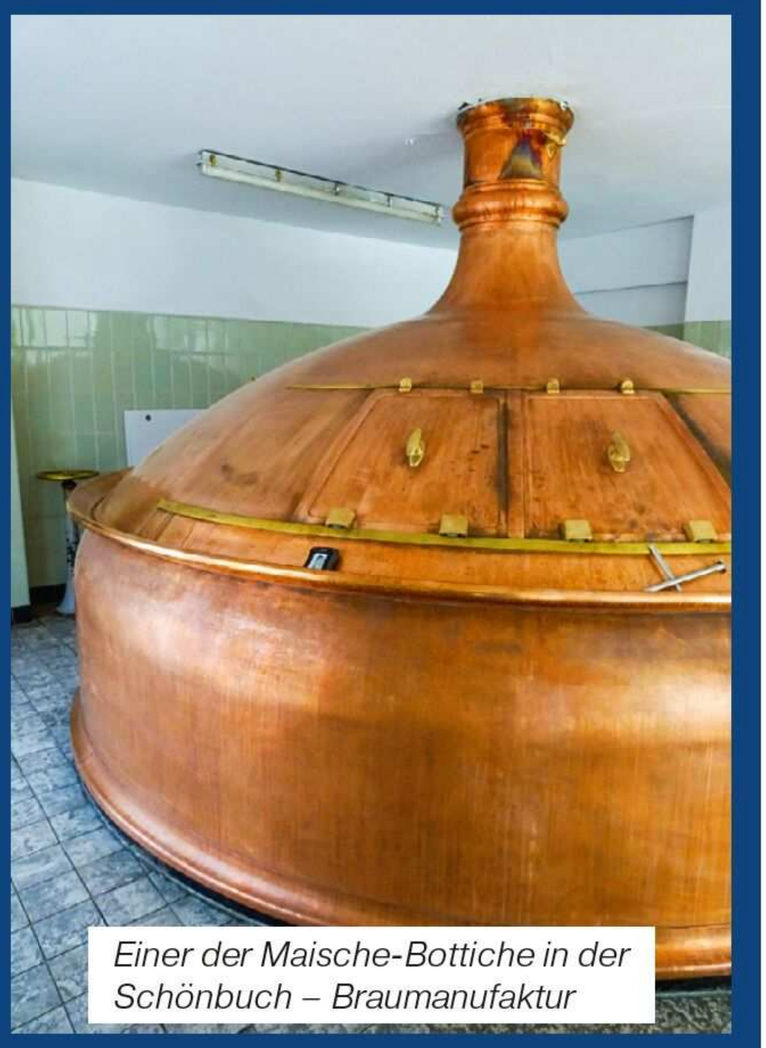
Badische Staatsbrauerei Rothaus AG
Rothaus 1
79865 Grafenhausen-Rothaus
Telefon +49 7748 522-0
www.rothaus.de

Tübingen

In der Tübinger Gaststätte Neckarmüller wird tatsächlich Bier gebraut. Die Messingkessel stehen direkt im Gastraum. In der Universitätsstadt Tübingen kann man sich in dieser Gaststätte auch zum Bierseminar anmelden, selbstverständlich mit Bierverkostung. Einladend ist beim Neckarmüller auch der Biergarten direkt am Neckar.

Gasthausbrauerei Neckarmüller
Gartenstraße 4
(direkt an der Eberhardbrücke)
72074 Tübingen
Telefon +49 7071 27848
info@neckarmueller.de
www.neckarmueller.de

Die Schönbuch-Braumanufaktur in Böblingen



Einer der Maische-Bottiche in der Schönbuch – Braumanufaktur

Auch in der Schönbuch Braumanufaktur kann die Brauerei besichtigt werden. Es gibt dort auch einen Braumarkt, eine Gaststätte mit großem Außenbereich und sogar ein kleines Hopfen-Feld, das freilich nur einen Bruchteil des benötigten Hopfen liefert. Die Besichtigungs-Runde beginnt im Sudhaus am Maischebottich. Dies ist der erste der Kupferkessel, in dem die Gerste in warmem Wasser keimt. Die Tour geht weiter im Gärkeller. Man kommt an den riesigen Gärtanks vorbei. Hier verwandelt die Hefe den Malzzucker zu Alkohol und Kohlensäure. Die nächste Station ist der Lagerkeller, in dem das Bier gekühlt fertig reift. Die Schönbuch Braumanufaktur hat weitere Standorte in Stuttgart und in Calw. Die Brauereigaststätte in Calw befindet sich in einer ehemaligen, jetzt denkmalgeschützten Turnhalle. Führungen werden nur am Standort Böblingen angeboten.

Brauhaus Böblingen
Lange Straße 20
71032 Böbingen
Telefon +49 7031 681323
info@brauhaus-bb.de
www.braumanufaktur.com

Brauhaus Zollernalb in Albstadt-Ebingen

In der kleinen Brauerei Brauhaus Zollernalb kann man eigene Versuche mit Bierbrauen machen. Die Teilnehmer arbeiten selbst beim ersten Teil des Bierbrauens mit. Etwas Theorie gibt's dazu natürlich auch. Gemeinsam mit dem Braumeister arbeiten die Teilnehmer am Brauprozess mit und erleben dann, wie die fertige „Würze" aus dem Läuterbottich fließt. Eine Frühstücks- und eine Mittagspause mit etwas Ordentlichem zum Essen und Trinken gehören auch zum Seminar. Abgeschlossen wird das Ganze am Nachmittag mit einer Bierprobe.

Brauhaus Zollernalb
Bahnhof 4
72458 Albstadt-Ebingen
Telefon +49 7431 9482941
info@brauhaus-zollernalb.de
www.brauhaus-zollernalb.de

Die Brauerei Zoller-Hof in Sigmaringen



Löst bei vielen Motorradfahrern freudige Erinnerungen an die Jugendzeit aus: Kleinkrafträder von Zündapp

Auch diese Brauerei kann besichtigt werden. Das Besondere an dieser Brauerei ist, dass in ihren Räumen Zweiräder und einige weitere Produkte der ehemaligen Firma Zündapp ausgestellt sind. Die Firma Zündapp (das Wort ist die Abkürzung von Zünder-Apparatebau-Gesellschaft m. b. H.) wurde 1917 gegründet und produzierte in Nürnberg Rüstungsgüter. Nach dem Ersten Weltkrieg begann die Produktion von Zweirädern. Zündapp war vor allem bekannt für seine leichten Motorräder, ebenso für Motorroller, Mopeds und Leichtkrafträder. Zündapp stand aber auch für altbackenes Design und baute immer noch Fahrzeuge mit Kickstarter, obwohl vergleichbare japanische Fahrzeuge längst mit Elektrostartern ausgestattet waren. 1984 ging das Werk Konkurs. Der Grund dafür war die Konkurrenz aus Japan, ebenso aber auch, dass die damaligen Kleinkrafträder (50 Kubik, aber ohne Geschwindigkeitsbeschränkung) nach der Änderung der Zweiradführerscheine nicht mehr verkauft werden konnten. Nach dem Konkurs wurde die Firma von Chinesen gekauft und die Produktion ging in Deutschland unter chinesischen Eigentümern weiter. Seit 2008 sind in der ehemaligen Flaschen-Abfüllhalle der Brauerei Zoller-Hof etwa 100 Exponate der Firma Zündapp ausgestellt. Dazu gehören auch Militärgespanne und ein Post-Motorroller. Die neue Flaschenabfüllhalle wurde direkt daneben gebaut: Durch eine Glaswand kann man von der Zündapp-Ausstellung zusehen, wie im Gebäude daneben Bierflaschen befüllt werden.

Zündapp-Museum
Die Ausstellung ist von April bis Oktober an Wochenenden und Feiertagen geöffnet.

Leopoldstraße 40
72488 Sigmaringen
Telefon +49 7571 721-33
zuendappmuseum@zoller-hof.de
www.zuendappmuseum.de

Bier selbst brauen

Bier selbst herstellen ist legal, sofern man nicht mehr als zwei Hektoliter pro Jahr produziert und man das Bier ausschließlich selbst konsumiert. Ansonsten muss Biersteuer entrichtet werden. Man muss allerdings bedenken, dass man zum Bierbrauen neben den Grundstoffen auch die speziellen teuren Behältnisse braucht – und auch fundierte Kenntnisse über biochemische Prozesse.

Der Haustrunk

Zur Tradition der Brauereien gehört auch, dass die Angestellten monatlich eine bestimmte Menge Bier ihrer Wahl kostenlos erhalten. Üblich sind neun Kästen pro Monat, egal welche Biersorte oder auch Biermischgetränke. Dies wird „Haustrunk" genannt. Der Gesetzgeber hat das natürlich auch schon mitbekommen und verlangt, dass diese nette Zuwendung als „geldwerter Vorteil" versteuert werden muss.

Informationen zur Tour

Allgemeines

Die Tour ist 573 Kilometer lang. Ein ganzes Wochenende mit zwei Übernachtungen sollte man sich dafür schon Zeit nehmen.

Beste Reisezeit

Im Schwarzwald liegen viele Teile dieser Route um die 1.000 Meter hoch. Wer den Abstecher hinauf auf die Passhöhe des Feldbergs unternimmt, gelangt auf 1.231 Meter Höhe. Insofern ist diese Tour von Mai bis Oktober sinnvoll.

Sehens- und erlebenswert

Die Brauereien! Sinnvollerweise sollte man sich schon vorher für eine Führung anmelden. Als Gruppe bekommt man in vielen der Brauereien auch Extratermine. Ansonsten sind schon allein die Schwarzwaldhochstraße B 500 und die L 277 durchs obere Donautal ein Erlebnis wert. Auch die Serpentinenstrecke „Stich“ zwischen Albstadt-Onsmettingen und Bisingen ist traumhaft zu fahren.

Unterkunft

Schwarzwaldhotel Roter Bühl
Pfauß 4
77796 Mühlenbach
Telefon +49 7682 533



Gasthof zum Löwen
Freudenstädter Str. 131
75337 Enzklösterle
Telefon +49 7085 7321



Pension Haas - Hotel am Turm
Balinger Straße 133
78628 Rottweil
Telefon +49 741 4800 1834

Anfrage & Buchung unter:
www.mrhotels.de

Anreise

Hängt davon ab, woher man kommt: Von der A 8 Karlsruhe, Stuttgart oder Ulm oder auch von der A 81 von Singen kommend, kann man an vielen Stellen „einsteigen“.

Karten & Bücher

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

Bezug: www.mundr.de/KN4

Routenverlauf

Gesamtkilometer: 573 km
Höchster Punkt: 1.177 m ü. NN

Routenverlauf:

Baden-Baden – Mummelsee – Bad Peterstal – Wolfach – Furtwagen – Hinterzarten – Schluchsee – Donaueschingen – Tuttingen – Sigmaringen – Zwiefalten – Albstadt – Tübingen – Böblingen – Bad Wildbad – Baden-Baden





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

www.motorradundreisen.de - Download-Code: BRAUEREI



GROßE FÜHRERSCHEINÄNDERUNG FÜR SENIOREN

DAS PLANT DIE EU

Die CDU und auch der FDP-Verkehrsminister sind dagegen, die Grünen dafür. Persönliche Freiheit oder Sicherheitsaspekte – was wiegt mehr? Und was würde eine regelmäßige Fahrtüchtigkeitskontrolle tatsächlich bringen?

Erklärungsbedarf – was will die EU?

Die EU möchte die Regelungen, wer Auto und Motorrad fahren darf und wer nicht, weiter vereinheitlichen. Das kann auch Vorteile mit sich bringen. So profitierte auch die B196-Klausel von einer europaweiten Gültigkeit. Es geht also um die Frage, ob Auto- und Motorradfahrer, die in dem einen EU-Land den Führerschein verlieren würden, ihn in einem anderen Land weiter benutzen können. Die Frage, ob ältere Menschen EU-weit regelmäßige Fahrtests absolvieren sollen, stellt sich deshalb, weil dies in EU-Ländern wie Italien oder Spanien bereits der Fall ist. In der Unfallstatistik liegt Italien weit hinter Deutschland zurück, Spanien ist auf Augenhöhe. Der Führerschein auf Lebenszeit, wie es ihn in Deutschland gibt, könnte trotzdem schon bald der Vergangenheit angehören. Der Vorschlag der EU lautet: Fahrtauglichkeitstests mindestens alle fünf Jahre für alle ab 70.

Analyse der Unfallursachen – Unfallverursacher Pkw

Wenn wir aus Sicht eines Motorradfahrers schauen, so ist die häufigste Unfallursache nicht die allseits propagierte überhöhte Geschwindigkeit, sondern das Auto. Aktuelle Quellen zeigen, dass rund drei Viertel aller verunfallten Motorradfahrer in Kollisionen verwickelt sind. Dabei handelt es sich bei acht von zehn Unfällen um einen Pkw, der – je nach Quelle – mindestens zu zwei Dritteln die Schuld trägt. Die häufigste Unfallursache ist dabei das Missachten der Vorfahrt. Überdurchschnittlich oft sind ältere Pkw-Fahrer involviert.

Schwerverletzte und fehlende Fahrtüchtigkeit

Schaut man sich die Unfallstatistiken des Statistischen Bundesamts an, so schaut es reichlich düster aus, sobald der Pkw-Fahrer älter als 74 Jahre ist. Zwar nimmt die Kilometerleistung stark ab und infolgedessen die Aktivität im Straßenverkehr. Wenn es jedoch kracht, trägt der Senior in einem Pkw in Deutschland zu 75,9 % die Hauptschuld an dem Unfall. Erschwerend kommt hinzu, dass der Anteil an Unfallursachen, die auf fehlende Fahrtüchtigkeit zurückzuführen sind, deutlich höher ist als bei jüngeren Fahrergruppen. So ist das Missachten der Vorfahrt bei unter 65-Jährigen zu 16,7 % Unfallursache, bei älteren zu 21,5 %. Auch Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren kommen zu häufig vor. Aber auch für die Senioren selbst ist die Fahrt im Pkw gefährlicher als in jungen Jahren. 24,8 % der an Unfällen beteiligten älteren Menschen werden schwer verletzt, bei den Jüngeren sind es lediglich 15,7 %.

„Die aktuellen Unfallzahlen zeigen, dass immer noch zu viele Menschen im Verkehr sterben, mit steigender Tendenz besonders bei Menschen, die Rad fahren und zu Fuß gehen. [...] Ich unterstütze auch den Vorschlag der EU-Kommission, die Verlängerung des Führerscheins mit einer Überprüfung der Fahrtauglichkeit ab 70 Jahren zu verbin-

Text: Alexander Klose, Fotos: adobestock.com – Peter Maszlen

den und die Gültigkeitsdauer auf 5 Jahre zu reduzieren. Das stärkt die Verkehrssicherheit für alle, denn ab einem Alter zwischen 70 und 75 Jahren nimmt die Unfallhäufigkeit im Verhältnis zur Fahrleistung deutlich zu. Wie genau eine Überprüfung der Fahrtauglichkeit aussehen kann, muss jetzt diskutiert werden. Bereits erprobte Verfahren in anderen europäischen Ländern können hier als Vorbilder dienen.“
Swantje Michaelsen, Fraktion Bündnis 90/DieGrünen im Deutschen Bundestag

Gegenargumente – Gesetzestreue und weniger Unfallbeteiligungen

Für ältere Menschen, vor allem in ländlichen Gegenden, ist das Auto oft die einzige Möglichkeit, alltägliche Dinge wie Einkaufsfahrten zu erledigen. Bewegen sie sich in diesem bekannten Umfeld, sind sie rein zahlenmäßig nur an unterdurchschnittlichen 14,5 % der Unfälle beteiligt, machen aber rund 22,1 % der Bevölkerung aus. Auch wenn man die geringere durchschnittliche Kilometerleistung berücksichtigt, schneiden Senioren in dieser Statistik etwas besser ab als der Durchschnitt. Sie fahren weniger oft zu schnell, drängeln seltener und stehen nicht so häufig unter Alkoholeinfluss am Steuer wie jüngere Menschen.
„Die Zahlen der Unfallstatistik lassen in Deutschland nicht erkennen, dass von älteren Kfz-Fahrern ein größeres Unfallrisiko ausgeht. Darum sollten Gesundheitsuntersuchungen nur anlassbezogen erfolgen, also falls konkrete Anhaltspunkte für körperliche oder geistige Fahreignungsmängel vorliegen. Eine anlasslose Pflicht zu Gesundheitsuntersuchungen ab einem bestimmten Alter – wie die EU-Kommission sie vorschlägt – lehnen wir Freien Demokraten ab. [...]“
Bernd Reuther, Verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion

Ärztliche Fahrverbote – nur in Ausnahmefällen

Ärzte unterliegen der Schweigepflicht. Sie dürfen die Polizei nur dann informieren, wenn Gefahr im Verzug ist. Ein rechtlich verbindliches Fahrverbot dürfen sie nur aussprechen, wenn eine Krankheit, wie beispielsweise Epilepsie, ein Risiko darstellt. Viele unserer Nachbarn haben bereits verpflichtende Tests, die mit unterschiedlich hoher Seriosität durchgeführt werden. Ob dies zielführend ist, muss jeder für sich entscheiden, jedoch ist eines klar: Jemand, der fahruntüchtig ist, hat auf der Straße nichts zu suchen. Dabei ist es egal, ob er betrunken, zu alt oder anderweitig eingeschränkt ist und auch ob er nicht oder nicht mehr in der Lage ist, ein Fahrzeug zu führen. Das wird in anderen Fällen nicht der freiwilligen Selbstkontrolle überlassen und sollte es auch hier nicht. Ob regelmäßige Prüfungen oder Tests mit einem Pauschalverdacht der Nichteignung für alle ab einem gewissen Alter dabei zielführend sind, darüber gehen die Meinungen von Experten in Deutschland und seinen Nachbarstaaten auseinander.

„Es gibt auch 80-Jährige, die super fahren können, und 65-Jährige, die bereits Schwierigkeiten haben.“
Siegfrid Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer

Aktuelle Regelungen unserer Nachbarländer

Schweiz
In der Schweiz müssen Autofahrer über 75 im Abstand von zwei Jahren oder häufiger, wenn angeordnet, zur „Verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchung“.

Spanien
Wer in Spanien Auto fahren will, muss ab einem Alter von 65 Jahren den Führerschein alle fünf Jahre erneuern lassen. Jüngere Fahrer müssen dies lediglich alle zehn Jahre vornehmen.

Italien
Autoführerscheine in Italien sind generell nur maximal zehn Jahre gültig. Ab einem Alter von 50 Jahren muss man sie alle fünf Jahre erneuern lassen, ab 70 alle drei Jahre, ab 80 alle zwei. Ein medizinischer Check gehört immer dazu, ab einem Alter von 80 mit dazugehörigem schriftlichem Attest.

Deutschland
Seit 2013 gibt es in Deutschland den neuen EU-Führerschein. Das Dokument im Scheckkartenformat gilt jeweils für 15 Jahre. Bei einer Verlängerung sind bislang keine Gesundheitschecks vorgesehen, außer für Fahrzeuglenker mit Extra-Verantwortung wie Busfahrer.

„Pauschale Überprüfungen sind nicht nur übertrieben, sondern auch altersdiskriminierend.“
Joachim Herrmann, Innenminister Bayern, CSU

Pensionistenverbände und konservative Politiker sehen Diskriminierung

Spätestens, wenn das Wort Diskriminierung bemüht wird, hört man als Motorradfahrer besonders aufmerksam zu. Der durchschnittliche Motorradfahrer fährt genussorientiert, ist ein gesetzestreuer Tourenfahrer und genießt die Bergluft beim entspannten Dahingleiten, wird aber trotzdem zügig mit einem Motorradfahrverbot belegt und in Sippenhaftung genommen, während der Raser, der mitverantwortlich an der Streckensperrung ist, mit dem Pkw diese Route theoretisch weiter befahren darf. Für uns wäre die Möglichkeit, eine Prüfung abzulegen, die uns erlauben würde, auf allen Straßen mit den gleichen Tempolimits fahren zu dürfen, mittlerweile schon ein Fortschritt. Wenn wir die Diskriminierungskarte spielen, dann ab sofort bitte für alle Beteiligten im Straßenverkehr. Aber dafür bedarf es vielleicht eines Ministers, der selbst Motorradfahrer ist.

„Die über 65-Jährigen sind gemessen an ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung seltener an Verkehrsunfällen beteiligt als jüngere Verkehrsteilnehmer. Die Pläne der EU-Kommission für eine obligatorische Überprüfung der Fahrtauglichkeit alle fünf Jahre ab dem siebzigsten Lebensjahr sind deshalb völlig unverhältnismäßig und gehen an der Lebenswirklichkeit vorbei.

[...] Diesen massiven Eingriff in die persönlichen Freiheitsrechte ohne Not lehnen wir als CDU/CSU in aller Deutlichkeit ab.“
CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag

Nachgefragt – was sagt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr?

„Der Vorschlag der Europäischen Kommission für eine neue EU-Führerscheinrichtlinie ist derzeit Gegenstand der Verhandlungen im Rat. Deutschland ist der Ansicht, dass Gesundheitsuntersuchungen bei Pkw- und Motorradfahrern nur anlassbezogen, also bei Vorliegen von konkreten Anhaltspunkten für körperliche oder geistige Fahreignungsmängel, dann aber durch ausreichend qualifiziertes Personal erfolgen sollten. Dies gilt auch für Senioren. Dies hat Deutschland im Vorfeld des Richtlinienvorschlags wiederholt gegenüber der Europäischen Kommission so vorgetragen und wird diese Position auch bei den nun anstehenden Verhandlungen im Rat so vertreten.

Der Nutzen regelmäßiger Gesundheitsuntersuchungen ohne konkreten Anlass konnte für die oben genannte Fahrergruppe bislang wissenschaftlich nicht bewiesen werden. Auch die von der Europäischen Kommission initiierte Evaluation der 3. EU-Führerscheinrichtlinie kommt zu diesem Ergebnis. Die Zahlen der Unfallstatistik lassen jedenfalls für Deutschland derzeit auch nicht den Schluss zu, dass von älteren Kraftfahrern oder Kraftfahrerinnen ein erhöhtes Unfallrisiko ausgeht. Unter Berücksichtigung des jeweiligen Bevölkerungsanteils sind ältere Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen (65 Jahre und älter) deutlich seltener Unfallverursacher als jüngere Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen (18–24 Jahre). Bezieht man die Fahrleistung mit ein, dann ergeben sich 2020 für die Gruppe der 65+ Pkw-Fahrenden 556 Beteiligte je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer und für die 18- bis 25-jährigen Pkw-Fahrenden 1.147 Beteiligte je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer. Auch das fahrleistungsbezogene Risiko, als Pkw-Fahrer an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt zu sein, ist bei den Senioren damit deutlich niedriger als bei der Gruppe der jüngeren Verkehrsteilnehmenden.“



Kompromiss in Sicht – Selbsteinschätzung alle 15 Jahre

Das BMDV teilt weiterhin mit: „Die Ratspräsidentschaft hat in der Zwischenzeit einen ersten Kompromissvorschlag vorgelegt, nach dem die Mitgliedstaaten selbst darüber entscheiden können, ob sie ab dem 75. Lebensjahr regelmäßige Gesundheitsuntersuchungen oder Auffrischungskurse vorsehen. Nach dem Vorschlag in der Fassung des aktuellen Kompromisses müssen jedoch Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klassen AM, A1, A2, A, B und BE alle 15 Jahre und über 75-Jährige alle 5 Jahre bei Erneuerung ihres Führerscheindokuments eine Selbsteinschätzung der körperlichen und geistigen Tauglichkeit abgeben.“

Sollte die Fahrtauglichkeit im Alter per Gesetz obligatorisch überprüft werden?

Ja, ab 70 Jahren. — *6,8 %*

Ja, ab 75 Jahren — *13,3 %*

Nein, das ist überflüssig — *77,6 %*

Mir egal — *2,3 %*

Die Umfrage ist weiterhin aktiv. Abgestimmt werden kann unter: www.mundr.de/FR5

NEUE MODERN CLASSICS VON TRIUMPH



Triumph kündigt mit den Modellen Speed 400 und Scrambler 400 X gleich zwei neue Motorräder noch in diesem Jahr an. Die Modern Classics bleiben dabei dem klassischen Retro-Design ihrer größeren Modellschwestern treu, bieten sonst aber viel Neues und Modernes.

Beide Motorräder teilen sich einen im britischen Stammwerk der Marke in Hinckley selbst entworfenen flüssiggekühlten Einzylinder mit 398 ccm Hubraum. Das Aggregat entwickelt daraus 40 PS Leistung bei 8.000 U/Min und 37,5 Nm Drehmoment liegen bereits ab 6.500 U/Min an. Verbaut wird dabei ein DOHC-Zylinderkopf mit vier Ventilen und einer Kurbelwelle, die speziell entwickelt wurde, um das Trägheitsmoment für ein gutes Fahrverhalten bei niedrigen Drehzahlen zu optimieren. Ein leichter Schlepphebel-Ventiltrieb mit reibungsarmer DLC-Beschichtung soll ebenfalls zur Leistung des Motors beitragen und dabei drehfreudig und durchzugsstark sein. Übertragen wird die Kraft des Motors durch ein 6-Gang-Getriebe und eine Drehmoment-unterstützte Kupplung mit Anti-Hopping-Funktion. Auch die Ride-by-wire-Drosselklappe sowie Traktionskontrolle und ABS sind bei beiden Motorrädern serienmäßig verbaut. Bei der Scrambler lassen sich praktischerweise beide Assistenten für die Fahrt ins Gelände deaktivieren. Die übersichtlichen Doppelinstrumente besitzen einen analogen Tachometer sowie ein integriertes LCD-Display mit digitalem Drehzahlmesser, Reichweiten- und Ganganzeige. Der Zugriff auf diese Anzeigen erfolgt über eine Auswahltaste am Lenker. Eine praktisch platzierte USB-C-Ladebuchse ermöglicht das Aufladen von am Lenker befestigten Geräten wie Smartphones und Navigationssystemen.

Traditionelle Elemente wie der verrippte Zylinderkopf und die auf traditionelle Art verschraubten Auspuffkrümmer verbinden sich mit modernen Details wie dem hochgezogenen Schalldämpfer, eleganten Grafiken und integrierter Technologie, beispielsweise Flüssigkeitskühlung und der Auspuffführung mit verstecktem Vorschalldämpfer. Die zweifarbigen Lackierungen der Speed 400 kommen inklusive einer markanten Triumph-Tankgrafik und sollen den dynamischen Roadster-Stil widerspiegeln. Erhältlich sind die Farben Carnival Red, Caspian Blue und Phantom Black. Die Allroad-Ambition der Scrambler 400 X wird durch eine Vielzahl zweckmäßiger und praktischer Ausstattungsmerkmale unterstrichen. Darunter sind Protektoren für Scheinwerfer, Kühler und Ölwanne sowie Handprotektoren, eine Lenkerstrebe mit Polster und ein längeres vorderes Schutzblech.

Die Scrambler 400 X ist in drei Farbkombinationen erhältlich, die jeweils den unverwechselbaren „Scrambler“-Streifen und das Dreiecksemblem von Triumph auf dem Tank tragen. Zur Wahl stehen mattes Khakigrün mit Fusion White, Carnival Red mit Phantom Black sowie Phantom Black mit Silver Ice. Für die Speed 400 und die Scrambler 400 X sind mehr als 25 Original-Zubehörteile erhältlich. Interessenten können ihr neues Motorrad im Online-Konfigurator konfigurieren und das Original-Zubehör bei jedem Triumph-Vertragshändler erwerben. Alle originalen Zubehörteile werden zusammen mit den Motorrädern entwickelt und unterliegen der gleichen vierjährigen Garantie ohne Kilometerbegrenzung, sofern das Zubehör mit dem Neufahrzeug zusammen gekauft wird.

Verfügbarkeit und Preis

Beide Modelle werden gegen Ende des Jahres auf allen Märkten erhältlich sein. Die Preise werden erst dann noch bekannt gegeben.

Triumph verspricht „sehr viel Motorrad fürs Geld“ sowie Wartungsintervalle von 16.000 Kilometern und vier Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

TRIUMPH	Speed 400	Scrambler 400 X
Motor	flüssiggekühlter Einzylinder, 4 Ventile DOHC	
Bohrung x Hub	89 x 64 mm	
Hubraum	398 ccm	
Nennleistung	40 PS (29 kW) bei 8.000 U/Min	
max. Drehmoment	37,5 Nm bei 6.500 U/Min	
Maße/Gewichte		
Breite	795 mm	825 mm
Sitzhöhe	790 mm	835 mm
Gewicht fahrfertig	170 kg	179 kg
Fahrzeugpreis	**noch nicht bekannt**	

Text: Florian Brings, Triumph, Fotos: Triumph

Triumph: Alle neu verfügbaren Designs für das Modelljahr 2024 in der Übersicht



Speed Triple 1200 RS in Carnival Red



Triumph Trident 600 in Jet Black & Triumph Racing Yellow



Triumph Rocket 3 R in Sapphire Black & Carnival Red mit Silver Ice



Triumph Rocket 3 GT in Sapphire Black & Carnival Red mit Silver Ice



Triumph Tiger Sport 660 in Snowdonia White & Jet Black und Jet Black & Graphite

Neue Farben für die Modern Classics von Triumph



Speed Twin 900 in Carnival Red & Phantom Black und Competition Green & Phantom Black



Speed Twin 1200 in Carnival Red & Storm Grey und Matt Ironstone & Matt Storm Grey



Scrambler 900 in Cosmic Yellow & Graphite



Bonneville T100 in Competition Green & Ironstone



Bonneville T120 in Jet Black & Fusion White



Bonneville T120 Black in Graphite & Matt Graphite



Bonneville Bobber in Jet Black & Ash Grey



Bonneville Speedmaster in Pacific Blue & Silver Ice



Thruxton RS in Jet Black & Silver Ice



Scrambler 1200 XE und Scrambler 1200 XC in Matt Sandstorm & Matt Jet Black

MAGAZINE, BÜCHER, DVDs ...

Ausgabe verpasst?

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



Sonderhefte und Specials

Alle Touren- & Reisespecials inkl. GPS Daten via Downloadlink

ab 2,-- Euro



M&R Roadbooks

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



MARCO POLO Karten & FolyMaps

Die passende Karte zur Tour findest du immer auf der Infoseite unserer Reisen und Touren. ab 9,95 Euro



M&R-Heft-DVDs

M&R 76: Panorama-Tour Salzburger Land
M&R 79: Streifzug durch den Nordschwarzwald
M&R 81: Fototour durch die Dolomiten
M&R 85: Mit der Harley durch Südafrika
M&R 86: Abenteuer „Bayerischer Wald"
M&R 87: Mit dem Motorrad am Gardasee
M&R 92: The Great Mile
M&R 98: Bretagne – Nantes nach Saint-Malo
M&R 104: Roadtrip durchs La Vendée
M&R 110: „Sardinien – Sandkasten des Mittelmeers"

DVDs ab 3,50 Euro



M&R Touren-DVDs

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

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

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



Motorradlust PUR – Motorräder

132 Seiten Zweiradspaß



je 5,90 Euro

16GB SD-Karte mit 111 GPS-Touren

Inkl. Adapter SD/Micro SD, digitalem Tourenheft & Quickstart-Anleitung für 18,95 Euro

(Abopreis, regulär 19,95 Euro)

111 GPS-Touren auf 16GB SD-Karte



M&R Atlas der Alpenstraßen

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

nur 10,-- Euro



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

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

NAVIGATIONSGERÄTE & ZUBEHÖR

TomTom Rider 550 World oder
TomTom Rider 550 World Premium Pack

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

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



HSE SPORTEYES mit Leseteil

Das Modell Sprinter bietet eine integrierte Nahsichtkorrektur bis zu +3 Dioptrien. Die extreme Biegung der Linse sorgt für einen optimalen Schutz und einen weiten Blickwinkel. Erhältlich in „Smoke“ und „Klar“ für je 35,95 Euro (Abopreis, regulär ab 39,95 Euro)

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



T-Shirt

Stylische Shirts mit dem DLZG-Logo in verschiedenen Designs

Größen:
Damen S–XXL
Herren S–5XL

22,95 Euro



M&R Coolshirt

Nur bei uns im Onlineshop: Das beliebte atmungsaktive Funktionsshirt aus 100 % Polyester ist wollefrei und verhindert so, dass Schweiß aufgenommen wird und ist somit perfekt unter der Motorradbekleidung zu tragen.

Erhältlich in den Größen: S–5XL
24,95 Euro



„DLZG BIKERWEAR“ BEI M&R

10 % ABONENNTEN-RABATT

Collegejacken
Sportlich, lässige und strapazierfähige Collegejacken
Größen: Damen S–XXL/Herren M–5XL
75,-- Euro

Poloshirts
Elegante Kurzarm Poloshirts für Damen und Herren
Größen: Damen S–XXL/Herren S–5XL
35,-- Euro

Kapuzensweatjacken
Zipjacken aus weichem Sweatmaterial
Größen: Damen S–XXL/Herren M–5XL
69,-- Euro

Fleecejacken
In kuscheliger Fleecequalität
Größen: Damen S–XXL/Herren S–5XL
49,-- Euro




DMP 842






1000
BMW







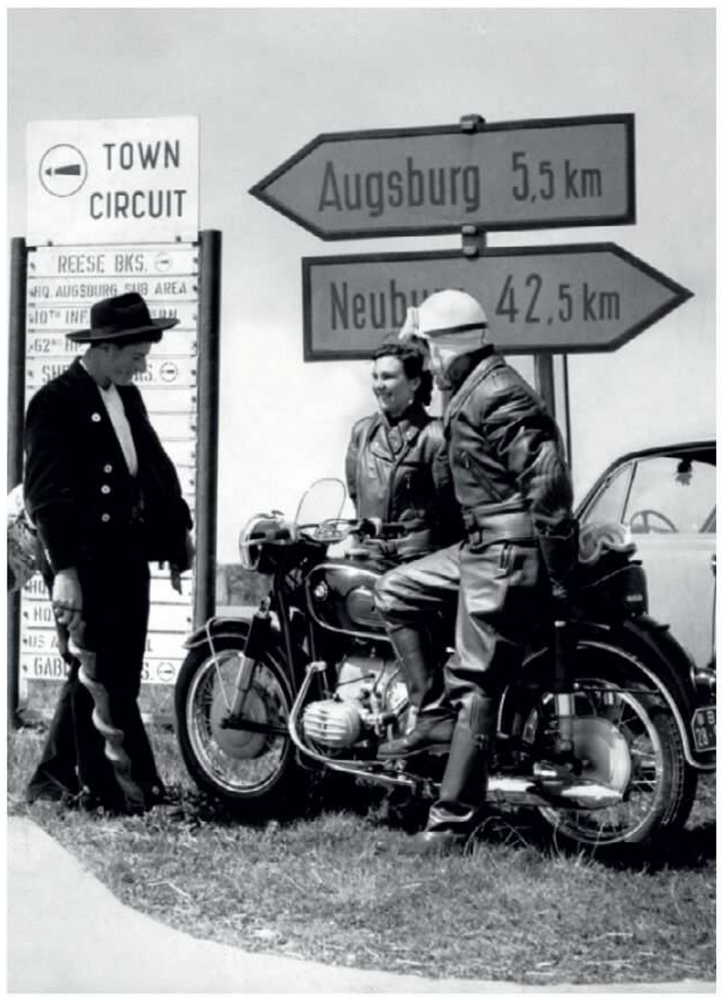


100 1923–2023 Hundert Jahre

BMW Motorrad feiert dieses Jahr sein 100-jähriges Bestehen – und damit 100 Jahre Boxer-Historie. Krönender Abschluss der Jubiläums-Sause wird die Präsentation der neuen R 1300 GS am 28. September. Diese Bikes haben die Marke groß gemacht – und den BMW-Boxermotor.

Texte: Ralf Bielefeldt, Archiv
Fotos: BMW, Bernhard M. Höhne, Archiv





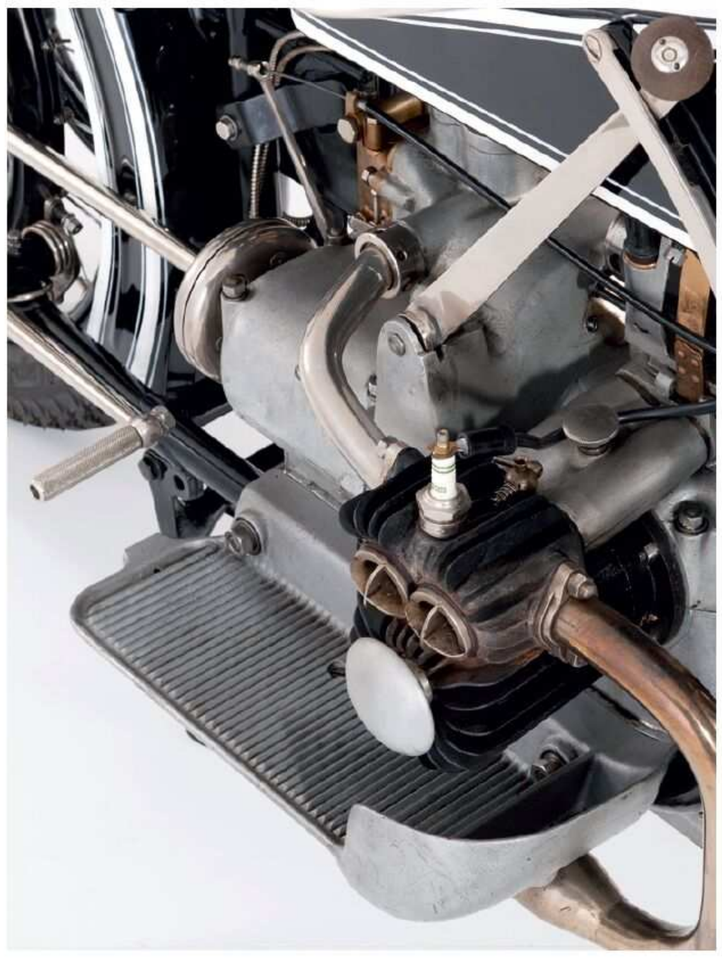
R 32

1923–1926
3.090 verkaufte Einheiten
6,25 kW/8,5 PS
494 ccm



Stark in jedem Gelände: die BMW R 32 bei der „Allrussischen Zuverlässigkeitsfahrt“

Aller BMW-Boxer-Modelle Anfang: Am 28. September 1923 präsentiert BMW in Berlin die R 32. Premierenort ist die 15. Deutsche Automobilausstellung – die Geburtsstunde der BMW Motorradsparte. Bis dahin hatten sich die noch jungen Bayerischen Motoren Werke (Gründung 1916 als Bayrische Flugzeug-Werke AG) auf Flugzeug-, Boots- und Lkw-Motoren konzentriert. Die R 32, das erste von BMW selbst hergestellte Motorrad, zeigt bereits alle typischen Merkmale heutiger Boxermodelle: längs eingebauter Zweizylinder-Boxer, angeblocktes Getriebe und Kardanantrieb. Aus 494 ccm Hubraum holen Max Friz (Technischer Direktor) und sein Team 8,5 PS bei 3200 Touren – eine beachtliche Leistung für damalige Verhältnisse. Innerhalb von drei Jahren entstehen 3090 Einheiten der R 32, die BMW schon damals den Ruf eines Premiumherstellers einbringt – und jahrzehntelang das Design prägt.







Durchatmen: 2.200 Reichsmark kostet die BMW R 32 – ein kleines Vermögen. Technisch setzt sie Maßstäbe: Der Wettbewerb orientiert sich in der Regel noch an der Fahrradgeometrie

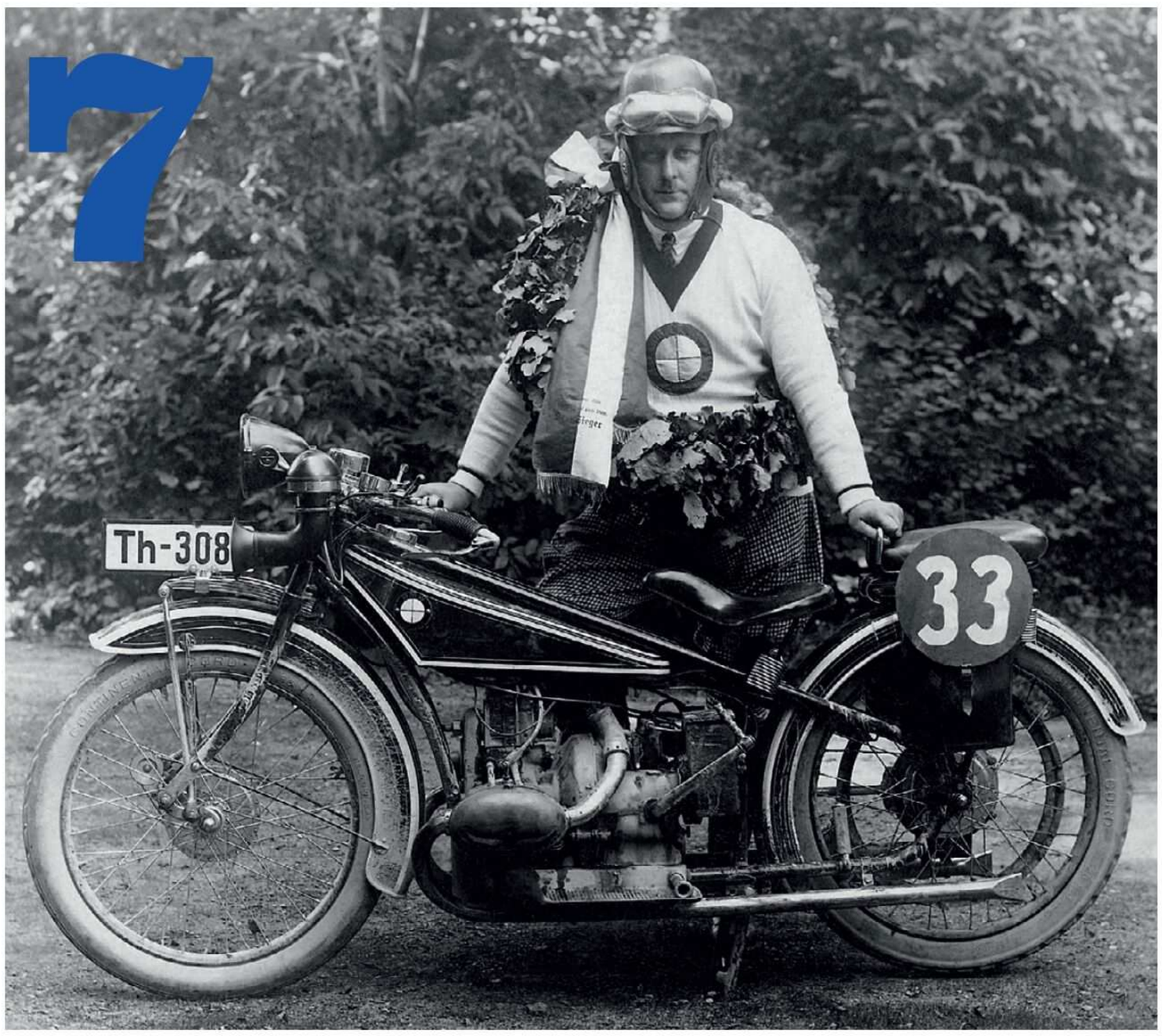


BMW R 37 beim Start zum Schleizer Dreieck-Rennen 1926

Nachdem BMW mit der R 32 eindrucksvoll die Motorradwelt betreten hat, kommt Rudolf Schleicher, später langjähriger Entwicklungsleiter der BMW-Rennabteilung, auf die glorreiche Idee, die Maschine für den harten Sporteinsatz zu überarbeiten. Das Ergebnis ist die R 37. Erste Prototypen starten bereits 1924, dann gibt es das 115 km/h schnelle Bike auch für Privatkunden. Statt seitengesteuert sind die Ventile hängend im Zylinderkopf angeordnet. Die Leistung können die Ingenieure nahezu verdoppeln. Heute existieren von der R 37 vielleicht noch eine Handvoll originaler Exemplare sowie einige Repliken. Der Neupreis beträgt stolze 2.900,-- Reichsmark. Nicht darin enthalten: Lichtanlage, Hupe, Tacho und Soziussitz – „Straßenkram“, sozusagen. Die Produktion wird 1926 nach nur 152 Einheiten beendet. BMW konzentriert sich auf die R 42. Bis 1928 werden von BMWs zweiter Tourenmaschine 6502 Einheiten gefertigt – doppelt so viele wie vom Premierenbike R 32.

R 37

1925–1926
152 verkaufte Einheiten
12 kW/16 PS
494 ccm



So sehen Sieger aus: Privatfahrer Bruno Oehms 1925 in Langensalza. Die R 37 eilte von Sieg zu Sieg – und war das teuerste Motorrad ihrer Zeit



Doppelpack: R 17 bei einem Seitenwagenrennen in Australien

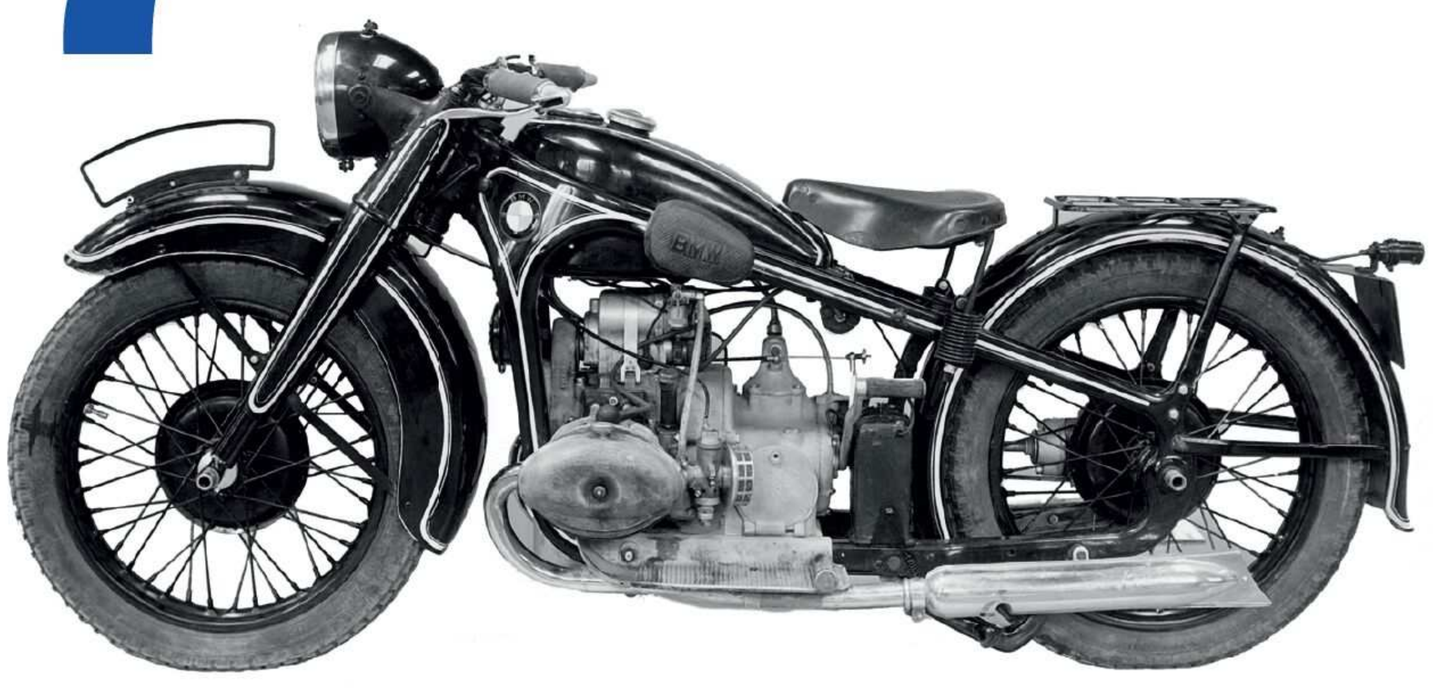
Auf der 25. Automobilausstellung in Berlin präsentiert BMW im Februar 1935 die sportliche R 17 und ihr Schwestermodell R 12 (18/20 PS). Beide haben erstmals im Motorradbau eine hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel (88 mm Federweg) statt der üblichen Blattfedergabel.
Die Technologie – heute bei nahezu allen Motorrädern und Kleinkrafträdern üblich – war im Rennsport ausgiebig erprobt worden, unter anderem bei Rundstreckenrennen und den Rekordfahrten von BMW-Werksfahrer Ernst Jakob Henne; als „Schneller Henne“ bringt er es von 1929 bis 1937 auf insgesamt 76 Geschwindigkeitsweltrekorde, unter anderem erreicht er 279,5 km/h auf einer vollverkleideten BMW 500 Kompressor.
Mit 33 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h zählt die BMW R 17 zu den stärksten und schnellsten Serienmotorrädern ihrer Zeit. Erstmals bei BMW hat sie einen Pressstahlrahmen und eine ins Hinterrad integrierte Halbnabenbremse. Im 2. Weltkrieg kommt die R 12 als Wehrmachtsgespann zum Einsatz.



Premiere: erste hydraulische Teleskopgabel

R 17

1935–1942 (R 17/ R 12)
36.000 verkaufte Einheiten
22 kW/33 PS
736 ccm



R 5

1936–1937
2.652 verkaufte Einheiten
18 kW/24 PS
494 ccm



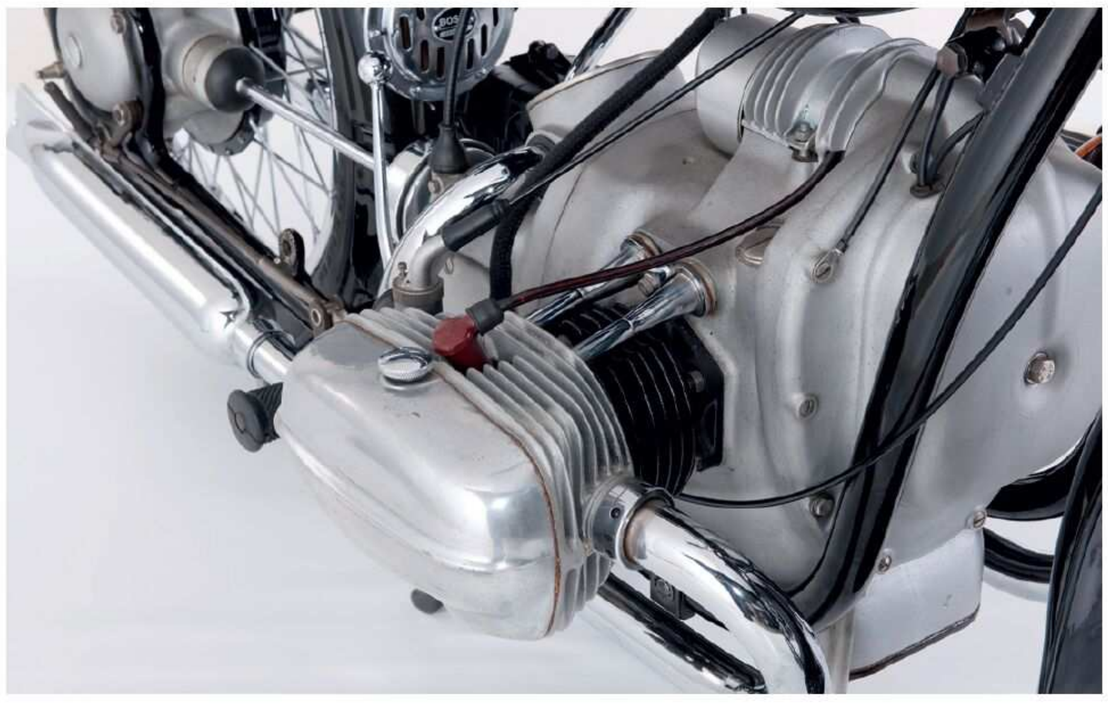
Allrounder für 1.150 Reichsmark: Die BMW R 5 eignet sich auch für artistische Einlagen

Frühjahr 1936. BMW stellt ein neues 500-ccm-Sportmodell vor. Die Besucher der Automobil- und Motorradausstellung in Mailand reiben sich erstaunt die Augen. Die R 5 machte einiges anders als die bisherigen Pressstahlmodelle; geradezu filigran steht sie da und deutlich sportlicher, der Stil erinnert an die Kompressor-Werksrennmaschinen von BMW. Als erstes Sportmotorrad der Marke verfügt die ikonische R 5 über eine dreistufig dämpfende Teleskopgabel. Hinten bleibt der Rahmen weiterhin starr. Wie üblich gibt nur die Sattelfederung dem Fahrer Komfort. Der Motor ist eine komplette Neuentwicklung: Er verfügt über zwei Nockenwellen, die per Steuerkette angetrieben werden. Mit 24 PS ist die R 5 für eine 500-ccm-Maschine nach damaligen Maßstäben bestens ausgestattet. Neu auf dem Markt ist auch das Viergang-getriebe mit Fuß- statt Handschalthebel. Bin in die Fünfzigerjahre bleibt die bis zu 140 km/h schnelle R 5 richtungsweisend. Mit Modifizierungen wie einem gemeinsamen Ölkreislauf für beide Zylinder, schräg montierten Vergasern und verrippten Ventildeckeln dienen Motor und Chassis als Basis für die BMW 51/2, das erste Nachkriegs-Boxer-Modell von BMW (1950/51, 5000 Einheiten).









R 68

1952–1954
1.452 verkaufte Einheiten
26 kW/35 PS
594 ccm



In der Vorkriegszeit kann sich BMW mit seinen Modellen und internationalen Erfolgen im Motorsport als „die Motorradmarke schlechthin" etablieren. Während der Kriegsjahre wird die zivile Produktion eingestellt, BMW fertigt Gespanne der Typen R 12 und R 75 für die Wehrmacht. Nach 1945 gestaltet sich der Neuanfang durch die strengen Auflagen der Besatzungsmächte schleppend; wichtige Maschinen und Werkzeuge fehlen. Erst Ende 1948 läuft die Motorradproduktion mit dem Einzylindermodell R 24 wieder an. Drei Jahre später stellt BMW seine neue Modell- und Motorengeneration vor. Spitzenmodell wird die R 68, ein 600-ccm-Boxer-Modell mit 35 PS und circa 160 km/h Spitze. Das schmale Vorderrad-Schutzblech und das optionale Sitzkissen hinter dem Fahrersitz unterstreichen den sportlichen Charakter. In erster Linie soll das Brötchen dem Fahrer – die Füße auf den hinteren Fußrasten – eine extrem flache Sitzposition ermöglichen; einen Beifahrer kann er bei Bedarf ebenfalls darauf platzieren. Für die notwendige Verzögerung sorgt eine Duplexbremse im Vorderrad. Die R 68 ist mehr als „nur" ein Fortbewegungsmittel: Für viele Besitzer ist sie vor allem Sport- und Freizeitgerät. Ein Hobby, das nur wenigen vergönnt ist: Der hohe Neupreis von 3.950,-- DM garantiert den Besitzern Exklusivität. Die meisten Fahrer sind froh, wenn sie sich in diesen Jahren ein Einzylindermotorrad leisten können. Von den leichten Modellen R 25, R 25/2 und R 25/3 verkauft BMW von 1950 bis 1956 insgesamt fast 110.000 Einheiten.

Modernste Fertigung in den 1950er-Jahren: Endmontage der BMW R 68 am Fließband



Ganz schön verwegen: Die belgische Motorjournalistin Marianne Weber testet die R 68 für die französische Zeitschrift „Motorcycle". Beim Geschwindigkeitstest in der Nähe von Waterloo schafft sie 162,895 km/h

R 75/5

1969–1973
38.370 verkaufte Einheiten
37 kW/50 PS
745 ccm

Ab Mitte der 1950er-Jahre erlebt die Motorradindustrie ihre bis dahin tiefste Krise. Kleinwagen lösen die Zweiräder als einfache Transportmittel ab, der Motorradmarkt bricht massiv ein. Viele renommierte Hersteller verschwinden vom Markt oder konzentrieren sich auf die Produktion von Mofas und Mopeds. Auch BMW bekommt den Rückgang drastisch zu spüren: Werden 1954 noch knapp 30.000 Motorräder verkauft, sind es 1957 nur noch 5429 Exemplare, bis Ende der 1960er-Jahre bleiben die Verkaufszahlen im vierstelligen Bereich. Mitte der 1960er-Jahre dann der Imagewandel des Motorrads – weg vom billigen Transportmittel hin zum sportlichen Instrument von Freiheit und Abenteuer. Filme wie „Easy Rider“ oder „On any Sunday“ transportieren ein neues Lebensgefühl: Motorradfahren ist plötzlich wieder cool. 1968/69 wird der Markt mit neuen 750er-Modellen geradezu geflutet. Bikes rücken wieder ins öffentliche Interesse. Auch BMW überrascht 1969 mit einer neuen Modellgeneration: Mit der /5 spielen die Bayern wieder vorne mit. Von 1969 bis 1973 verkaufen sie fast 69.000 Stück. Spitzenmodell wird die R 75/5. Mit 50 PS aus 745 ccm Hubraum ist sie die bis dahin stärkste Serien-BMW. Lediglich die Grundkonzeption – Boxermotor im Doppelschleifenrohrrahmen und Kardanantrieb zum Hinterrad – gleicht den Vorgängermodellen, ansonsten handelt es sich um eine komplette Neukonstruktion. Das Motorrad ist ausschließlich auf Einspurbetrieb ausgelegt: Die immer kleiner werdende Gruppe der Gespannfahrer spielt als Zielgruppe keine Rolle mehr. Dass BMW auch optisch in der Neuzeit angekommen ist, zeigt die immer breiter werdende Farbpalette. Die Verkaufszahlen ziehen stetig an. Erstmals in der BMW-Geschichte avanciert das Spitzenmodell zum meistverkauften Typ einer Baureihe.



Motorradfahren als Lebensgefühl: BMW R 75/5 von 1969



Perfekter Imagewandel: Die BMW R 75/5 überzeugt als sportliches Freizeitgerät

R 80 G/S

1980–1987
21.864 verkaufte Einheiten
37 kW/50 PS
798 ccm



Große Federwege, Einarmschwinge zum Hinterrad, unverkennbarer Look

Mitte der 1970er-Jahre ist für BMW die Motorradkrise endgültig überwunden. Der Markt hat sich verändert, und BMW ist bestens aufgestellt mit begehrenswerten Maschinen, beispielsweise mit der BMW R 90 S mit lenkerfester Cockpitverkleidung und Zweifarb-Verlaufslackierung – heute ein gesuchter Designklassiker – oder mit der BMW R 100 RS mit der weltweit ersten im Windkanal entwickelten Vollverkleidung eines Serienmotorrads. 1980 folgt ein weiterer Meilenstein: die R 80 G/S, Mutter aller Reiseenduros und damit Wegbereiterin einer neuen, bis heute erfolgreichen Fahrzeugklasse. BMW spricht von einem „universell nutzbaren Freizeitinstrument für neue Erlebnisformen“. Auf der einen Seite ist die G/S – das Kürzel steht für Gelände/Straße – ein komfortables Reisemotorrad für längere Strecken, auf der anderen Seite eine Maschine, die sich auch abseits befestigter Straßen handlich und sicher bewegen lässt.

Wie perfekt die Offroad-Eigenschaften sind, belegt eindrucksvoll der Sieg von Hubert Auriol bei der Rallye Paris–Dakar 1981; drei weitere G/S-Triumphe sollen folgen. Mit knapp 800 ccm Hubraum, 50 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 168 km/h stößt die BMW R 80 G/S in neue Dimensionen auf dem Enduromarkt vor. Die Einarmschwinge zum Hinterrad hebt die Boxer-Ikone technisch und optisch von der Konkurrenz ab. Schnell avanciert die robuste BMW zum Liebling der Globetrotter. Reiseberichte aus aller Welt sind die denkbar beste Werbung. Bis heute dominiert „die große GS“ das Segment der hubraumstarken Reiseenduros und ist das wichtigste Modell von BMW Motorrad.





Im Gelände eine Macht: Die R 80 G/S bescherte BMW vier Siege bei der Rally Paris–Dakar(1981/83/84/85)

R 100 GS

1987–1996
34.007 verkaufte Einheiten
44 kW/60 PS
980 ccm



Der Hubraum wächst: erste GS der Einliterklasse

Nachfolgerinnen der R 80 G/S werden die BMW R 100 GS und die zehn PS schwächere R 80 GS. Bei ihrer Vorstellung im August 1987 gilt die R 100 GS als hubraumstärkste Reiseenduro der Welt. Bereits 1988 avanciert sie zum meistverkauften Motorrad in Deutschland. 60 PS stehen jetzt an bei 6.500 U/min. Dank ihrer Höchstgeschwindigkeit von 187 km/h hält die erste „große GS“ locker mit klassischen Straßenmaschinen mit. Die Lampenmaske hält den gröbsten Fahrtwind ab. Mit der R 100 GS führt BMW die Paralever-Hinterradaufhängung ein. Lastwechsel steckt diese deutlich besser weg als die Monolever-Aufhängung. Ab September 1990 und nach einer umfangreichen Modellpflegemaßnahme wird die GS vorerst nicht mehr weiterentwickelt: Der Boxer – konstruktiv noch auf dem Motor der R 32 beruhend – kann angesichts der immer strenger werdenden Abgas- und Lärmschutzbestimmungen nicht mehr mit modernen OHC-Motoren mithalten. Im August 1994 läuft die Produktion des Serienmodells aus. Bis 1996 bleibt das Sondermodell R 100 GS „Paris–Dakar“ (PD) im Programm – eine Art Vorgängerin der GS Adventure mit Zutaten wie größerem Tank und massiverem Motorschutz. Inklusive der R 80 GS fertigt BMW im Werk Spandau insgesamt 45.390 Einheiten dieser GS-Baureihe.



Hochbeinig: Der Federweg beträgt 225 mm vorn und 180 mm hinten





Stilvoll über Stock und Stein: eckiger Scheinwerfer, 200 mm Bodenfreiheit und passende Fahrerausstattung

Von 1994 bis 1999 baut BMW die R 1100 GS. Für Vortrieb sorgt ein luft-/ölgekühlter Zweizylindermotor mit vier Ventilen pro Zylinder und jeweils einer oben liegenden Nockenwelle. Erstmals bei der GS-Reihe kann die Sitzhöhe variabel eingestellt werden (840/860 mm). Dank einer Leistungssteigerung von 30 Prozent beißen jetzt 80 PS bei 6.750 U/min in den frei wählbaren Untergrund. Die Höchstgeschwindigkeit klettert auf 195 km/h, das Gewicht mit vollem Tank auf 243 kg. Mit 1085 ccm ist sie die erste Reiseenduro mit mehr als einem Liter Hubraum. Beim Fahrwerk setzt BMW auf eine mittragende Motor-Getriebe-Einheit mit angeschraubtem Hilfsrahmen – ein Novum bei Enduros. Die neu konstruierte Telelever-Vorderradführung und die Paralever-Hinterradführung sorgen für ein komfortables, fast sänftenartiges Fahrerlebnis. Der Preis startet bei 17.450,— DM. Als aufpreispflichtige Extras gibt es unter anderem ABS und Griffheizung. Als kleine Schwester bietet BMW zeitweilig eine R 850 GS an.

R 1100 GS

1993–1999

43.628 verkaufte Einheiten

59 kW/80 PS

1.085 ccm



Familienausflug (von links): BMW R 1100 GS, R 1100 RS und R 1100 R



Rückwirkend betrachtet echt schräg, die Bike-Fahrer-Farbabstimmung um die Jahrtausendwende. Aber nun: Kleider machen GS-Leute

Von Herbst 1999 bis 2003 baut BMW die R 1150 GS. Mit der Weiterentwicklung der R 1100 GS treffen die bayerischen Ingenieure genau ins Schwarze: Schon im ersten Jahr steht die 1150er ganz oben in der Verkaufsstatistik und bleibt es bis zum Produktionsende. Das Gesamtpaket aus Boxer, Kardanantrieb, mittragendem Motor und „Schnabel"-Design funktioniert einfach. Dank der erneuten Leistungssteigerung um fünf auf nun 85 PS kann man auf der bislang hubraumstärksten GS nun fast die 200er-Marke knacken: 199 km/h (solo) lautet die eingetragene Höchstgeschwindigkeit. Das Drehmoment beträgt satte 98 Nm bei 5.250 U/min. Alternativ wird die 1150er auch als GS Adventure angeboten. Diverse Anbauteile verbessern die Offroad-Eigenschaften, ein größerer Tank (30 l) sorgt für mehr Reichweite.



R 1150 GS

1999–2003
58.023 verkaufte Einheiten
62,5 kW/85 PS
1.130 ccm



R 1200 GS

2004–2012 (K25)
184.399 verkaufte Einheiten
77 (81) kW/105 (110) PS
1.170 ccm



Die erste Generation der R 1200 GS (K25) hatte den Endtopf der Auspuffanlage noch auf der linken Seite

Schon bevor BMW eigene Motorräder baute, wurde der Boxermotor „M2B15“ ab 1920 für verschiedene Motorradhersteller (unter anderem Victoria-Werke, Bison) produziert und zugeliefert. Auch das erste Motorrad von BMW, die R 32 von 1923, hatte diesen gegenläufigen Zweizylinder – auch „BMW-Kleinmotor“ genannt – als Antrieb. Selbst wenn sich in BMW-Motorrädern heute vom Ein- bis zum Sechszylinder ein breites Spektrum an Aggregaten findet, gilt der Boxer nach wie vor als der BMW-Motorrad-Antrieb schlechthin. Schließlich ist es auch jener, der – bis auf den Produktionsanlauf der frühen Nachkriegszeit – von Anfang an bis heute ununterbrochen im BMW-Programm vertreten war. Der ab 2004 eingesetzte 1200er-Boxer garantiert souveränen Durchzug, satten Sound und gute Performance. Und beweist, dass er auch nach acht Jahrzehnten noch längst nicht zum alten Eisen zählt. Seit der R 80 G/S von 1980 setzt BMW die Maßstäbe im selbstgeschaffenen Segment der großen Reiseenduros. Zuverlässiges Globetrotter-Bike und perfekter Allrounder, die große GS ist beides – und deutlich leichter als ihre Vorgängerin: 229 kg bringt sie betankt auf die Waage, die R 1150 GS wog noch 249 kg. Weniger ist mehr: Die 1200er avanciert zum meistverkauften Motorradmodell der Welt. Und punktet mit Innovationen wie dem neuen Dynamic-ESA-Fahrwerk und umfangreicher Sonderausstattung und Zubehör. 2009 spendiert BMW dem Boxer im Zuge einer Modellpflege unter anderem zwei oben liegende Nockenwellen für (noch) mehr Freude am Fahren. Die Leistung steigt von 105 auf 110 PS.



R 1200 GS



2012–2018 (K50)
160.336 verkaufte Einheiten
92 kW/125 PS
1.170 ccm

Gleicher Name, anderes Motorrad: Anfang 2013 lädt BMW Motorrad zu Testfahrten mit der neuen R 1200 GS nach Spanien. Die intern mit dem Modellcode K50 versehene Maschine stellt ihre Vorgängerin in fast allen Disziplinen in den Schatten. Sie ist stärker (plus 15 PS, plus 15 Nm), schneller (über 200 km/h), geländegängiger und sieht deutlich moderner aus. Kein anderes Modell von BMW Motorrad könnte also besser geeignet sein, um mit dem komplett neuen Boxermotor das 90-jährige Jubiläum der Marke zu zelebrieren. Die vielleicht wichtigste technische Neuheit des Boxermotors ist die Umstellung von Luft-/Ölkühlung auf eine kombinierte Luft-/Flüssigkeitskühlung. Als sogenannte Präzisionskühlung ausgeführt, werden hier nur die thermisch kritischen Motorelemente mit Flüssigkeit gekühlt, wovon Gewicht und Baugröße des Motors profitieren. 1,2 Liter Flüssigkeit durchströmen die besonders heißen Motorbereiche, 65 Prozent der Luft-/Wasserkühlung steuert der Fahrtwind über die neu geformten Kühlrippen bei. Der in die Einarm-Hinterradschwinge integrierte Kardanantrieb wandert nach links, der Auspuff dafür nach rechts. Links am Lenker sitzt jetzt ein Bedienrad (Multicontroller) für die Steuerung des Bordmenüs. Die Instrumente mischen analoge und digitale Anzeigen. Auf Wunsch gibt es einen Voll-LED-Scheinwerfer mit Tagfahrlicht. Die eigens entwickelten Räder (vorne 19 Zoll, hinten 17 Zoll) und das komplett neue Fahrwerk bescheren der 2013er-GS deutlich verbesserte Kurven- und Handlingeigenschaften. Auf Tempo 100 beschleunigt sie in 3,6 Sekunden. Maximales Drehmoment: 125 Nm bei 6500 U/min. Statt der leicht antiquierten Einscheiben-Trockenkupplung sorgt eine moderne Mehrscheiben-Ölbadkupplung für die Gangwechsel. Große Koffersets erleichtern den Gepäcktransport.



Den durchschlagenden Erfolg dieses Modells unterstreicht ein Blick auf die Produktions-Jubiläen: Im März 2014 läuft im Werk Berlin-Spandau die 500.000ste GS vom Band – 34 Jahre nach dem Start der Baureihe. Nicht einmal zehn Jahre später, im Juni 2023, rollt bereits die millionste GS auf die Straße – eine R 1250 GS im Style Triple Black.





Das Basismodell der R nineT bekam zahlreiche Geschwister spendiert. Hier zu sehen sind die „R nineT 100 Years“ (links) und die BMW R nineT/5 (rechts im Hintergrund), die anlässlich des 50. Geburtstags der /5-Baureihe entworfen wurde, gemeinsam mit einem ihrer Urahnen, der R 75/5.

2013 – pünktlich zum 90-jährigen Jubiläum – steigt BMW ins Heritage-Segment ein. Im Oktober präsentiert die Motorradsparte die R nineT, im März 2014 startet der Verkauf. Der Motor ist ein guter alter Bekannter: Der luftgekühlte Boxer mit 1170 ccm feiert hier mit anfangs 110 PS (Euro 5: 80 kW / 109 PS) seine Wiederauferstehung und treibt alle Modellvarianten der R nineT an. Mit druckvollen 1119 Nm (Euro 5: 116 Nm) bei 6000 Touren liefert er souveräne Power in allen Lebenslagen. Handling, Kurvenlage und Bremsen sind ausgezeichnet. Spitze: „über 200 km/h“ – entsprechende Nehmerqualitäten des Fahrers vorausgesetzt.

Ohne Windschutz sind Geschwindigkeiten oberhalb von 160 km/h kein dauerhaftes Vergnügen. Aber ums reine Tempo geht es eh nicht bei der BMW R nineT. Das Heritage-Bike glänzt vor allem auf kurvigen Passagen. Der Sound betört. Ein geradezu zenartiges Fahrvergnügen. Im Laufe der Jahre schiebt BMW zahlreiche Modelle nach. Scrambler, Pure und Urban G/S gehören zum festen Bestand, die Racer fiel wieder aus dem Programm, limitierte Sondermodelle wie die /5 oder „100 Years“ bringen regelmäßig frischen Wind in die BMW-Heritage-Welt. Für Farbe

R nineT

seit 2013
> 110.000 verkaufte Einheiten (bis Juli 2023)
81 kW/110 PS
1.170 ccm



BMW R nineT Urban G/S





Vorhang auf für Generation fünf! Auf der Intermot im Oktober 2018 präsentiert BMW Motorrad die neue R 1250 GS. Umfangreiche Modifikationen an Elektronik und Motor und vor allem mehr Hubraum bescheren der langjährigen Königin der Neuzulassungen die neue Modellbezeichnung. Die bislang leistungsstärkste GS (plus 11 PS, plus 18 Nm) kommt mit BMW ShiftCam-Technologie, einer neuen Technik zur Variierung der Ventilsteuerzeiten und des Ventilhubs auf der Einlassseite. Außerdem wurden die Einlassnockenwellen so gestaltet, dass sich eine asynchrone Öffnung der beiden Einlassventile ergibt, was zu einem verstärkten Drall des einströmenden Frischgases und damit zu einer effektiveren Verbrennung führen soll. Spürbares Ergebnis sind die sanftere Gasannahme und ein fulminanter Punch. Die Fahrdynamik beeindruckt: Extreme Schräglagen, enge Kehren, steile Anstiege – einmal im Rollen, fährt sie wieselflink, vertrauenseinflößend und souverän wie ein hubraumstarkes Premium-SUV über Asphalt, Stock und Stein. Der mächtige neue Boxermotor leistet 136 PS und bullige 143 Nm Drehmoment. Die analog-digitalen Instrumente weichen einem großen TFT-Display mit Konnektivität per Smartphone und BMW Motorrad Connected App. LED-Schwenkscheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht ermöglichen eine nahezu perfekte Ausleuchtung von Straße und Gelände. Sieben Fahrmodi sorgen je nach Untergrund für bestmöglichen Grip. Charakteristische Designmerkmale bleiben der GS-Schnabel und die technische Anmutung eines Hightech-Arbeitstiers. Die GS Adventure setzt wie üblich noch einen drauf: 30-Liter-Tank, Sitzhöhe 790 bis 910 mm, Touring-Paket und massiver Motorschutz. Die aktuellen Preise: ab 18.350,-- und ab 19.950,-- Euro.

R 1250 GS

2018-2023
19.000 verkaufte Einheiten (bis Juli 2023)
100 kW/136 PS
1.254 ccm



Riesiger Tank, Speichenräder, auffällige Grafik: Die GS Adventure hebt sich markant vom Wettbewerb ab

R 18

seit 2020
23.000 verkaufte Einheiten (bis Juli 2023)
67 kW/91 PS
1.802 ccm



„Berlin Built"-Cruiser: Die Füße ruhen Boxer-typisch hinter (oder vor, wie man es sehen will) den dicken Zylindern, die bei der R 18 rechts und links lenkerbreit in den Wind ragen. Gegen Aufpreis gibt es unter anderem eine Rückfahrhilfe sowie Hill Start Control fürs Anfahren am Berg

Mit der R 18 feiert BMW Motorrad im September 2020 einen pompösen Aufschlag im absatzstarken Cruiser-Segment. Der 1,8-Liter-Zweizylinder ist der größte Boxermotor, den BMW jemals auf den Markt gebracht hat. Der „Big Boxer" leistet 91 PS (67 kW) bei 4.750 Umdrehungen pro Minute. Maximales Drehmoment: bärige 158 Nm bei 3.000 Touren. Schon ab 2.000 U/min reißen mehr als 150 Nm den Asphalt auf – mit standesgemäßem Sound. Der Spurt auf Tempo 100 ist in 4,8 Sekunden erledigt. Die Höchstgeschwindigkeit gibt BMW mit „über 180 km/h" an. Optisch und in Teilen auch technisch steht das „Berlin Built"-Bike ganz in der Tradition der historischen BMW-Ikone R5 von 1936. Bis in die Fünfzigerjahre hinein war die sportliche Maschine richtungsweisend für die Motorräder aus Bayern. Zweizylinder-Boxer, Doppelschleifenrahmen, schwarzer Tropfentank mit weißen Zierlinien, endlos lange, barock anmutende Auspuffrohre – all das prägt auch die neue BMW R 18. Spektakulärstes Beispiel der erfolgreichen Transformation in die Moderne ist die offen laufende Kardanwelle, die bis 1955 untrennbar mit der Boxermotor-Optik verbunden war. Heute ist die glanzvernickelte, frei rotierende Welle ein Alleinstellungsmerkmal. Das Starrahmenkonzept der historischen Vorbilder überträgt BMW mittels Zweiarmschwinge und einem versteckten Federbein in Cantilever-Anordnung in die Neuzeit. Die „good vibrations" der kurzen Federwege passen perfekt zu den drei Fahrmodi Rock, Roll und Rain.



Die Transcontinental-Version der BMW R 18 sieht nicht nur mächtig aus, sie ist es auch.

Im Februar 2021 folgt als zweites Modell die R 18 Classic mit Lederbags und großem Windschild. Im Juli 2021 legt BMW die Reise-Cruiser Transcontinental und R 18 B nach. Bislang jüngstes Modell ist die 2023 eingeführte R 18 Roctane mit Seitenkoffern im Bagger-Style und hohem Lenker. Hinzu kommen Dutzende spektakuläre Umbauten.

Zeitstrahl

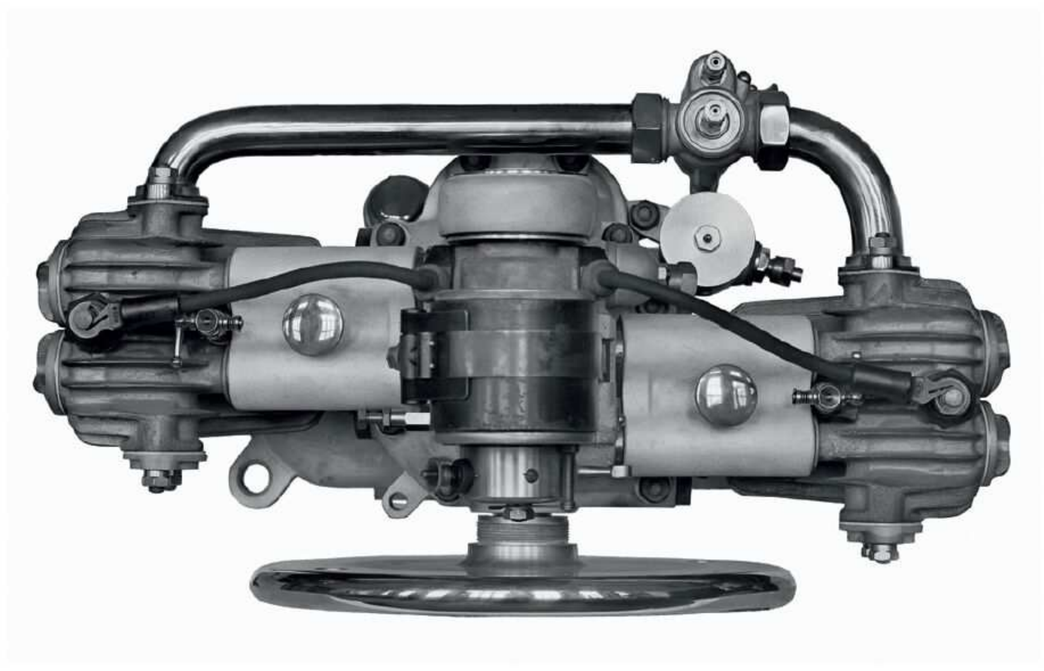
Auf der Automobilausstellung in Berlin präsentiert BMW am 28. September 1923 das erste eigene Motorrad, die von Max Friz konstruierte R 32. Das Gesamtkonzept mit Boxermotor, Wellenantrieb und Doppelschleifenrohrrahmen kann auf Anhieb überzeugen.



1920

1923

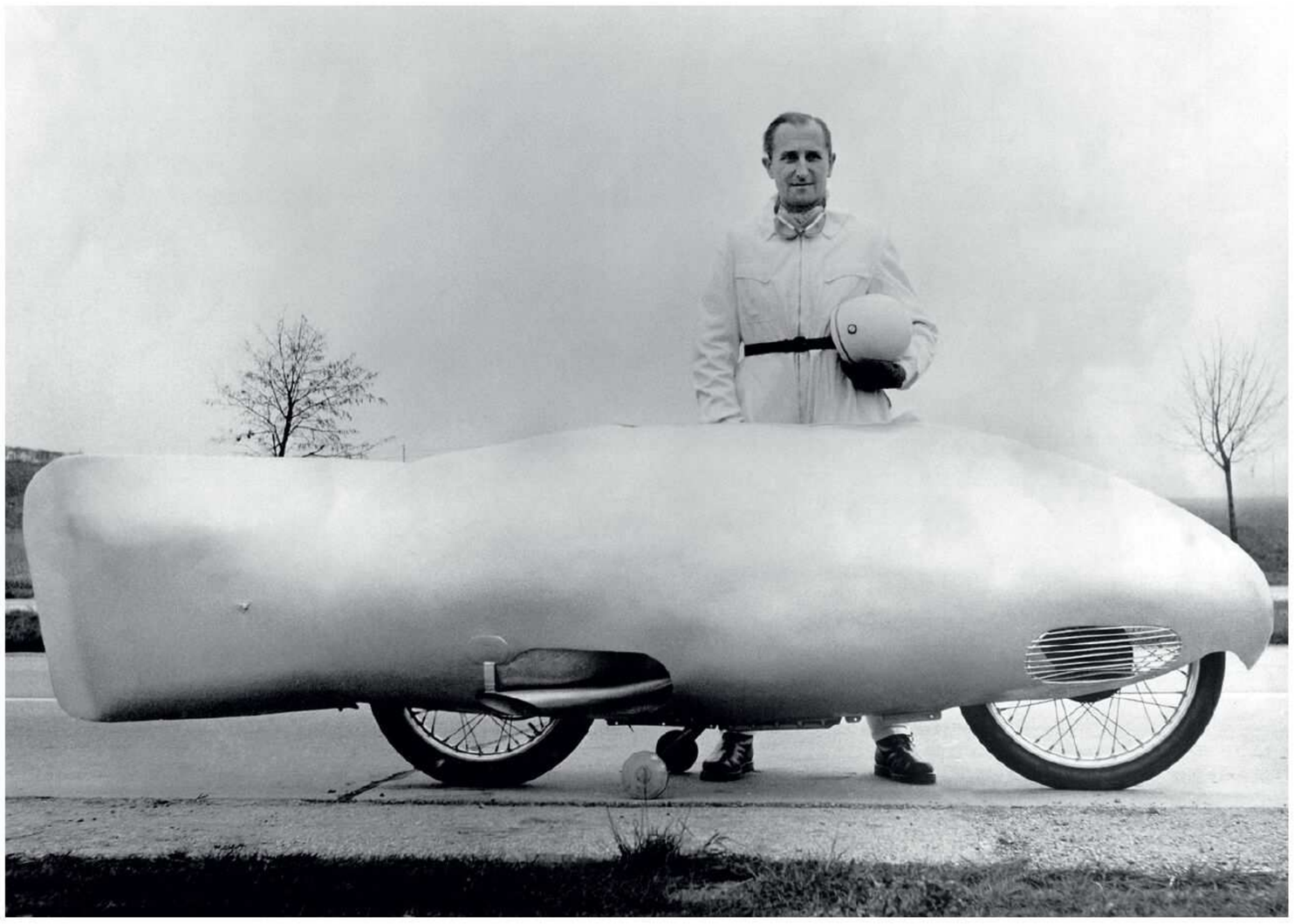
BMW fertigt mit dem BMW M 2 B 15 den ersten Motorradmotor. Es handelt sich um einen Zweizylinder-Boxer mit 500 ccm Hubraum und 6,5 PS. Der Motor, der an verschiedene Hersteller geliefert wird (bei BMW längs eingebaut), ist auch die Basis für den Antrieb der BMW R 32, die drei Jahre später vorgestellt wird.



1924

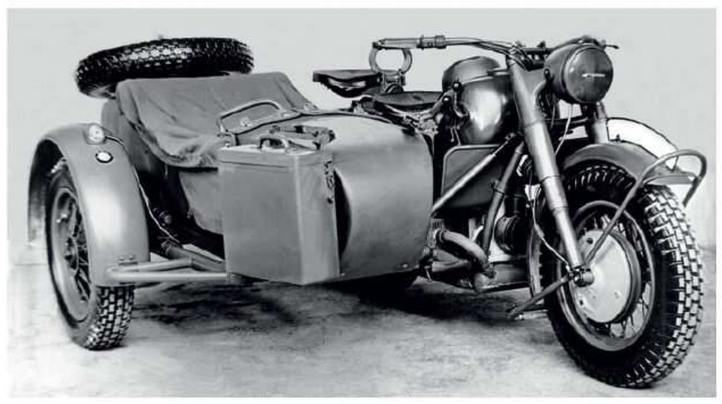


Noch im ersten Produktionsjahr gewinnt Franz Bieber die erste Deutsche Meisterschaft für BMW. Damit hat sich BMW sofort unter den Topmarken auf dem Motorradmarkt etabliert.



Rekorde von Ernst Henne:
1929: 216,75 km/h
1932: 246 km/h
1935: 256 km/h
1936: 272 km/h
1937: 279,5 km/h

Ernst Henne erzielt mit 216,75 km/h den ersten Geschwindigkeitsweltrekord für BMW. Er verbessert die Rekordmarke immer weiter und erreicht 1937 unglaubliche 279,5 km/h. Bis 1951 konnte er den Weltrekord halten.



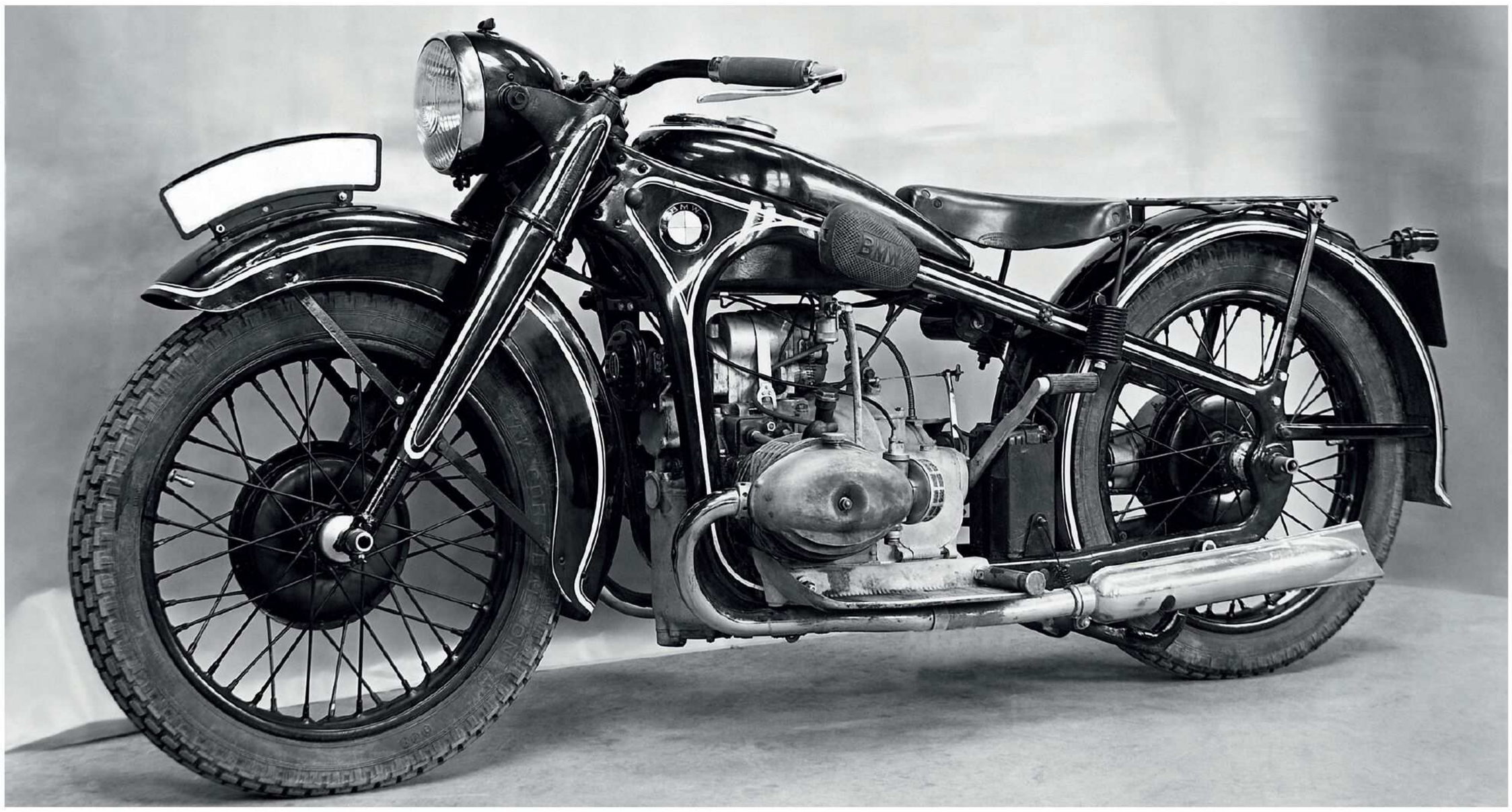
Kriegsbedingt wird die Fertigung ziviler Fahrzeuge bei BMW eingestellt. Im Werk Eisenach laufen nun Wehrmachtsgespanne vom Typ R 75 von den Bändern.

1929

1935

1942

Als weltweit erster Hersteller präsentiert BMW eine hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, heute die meistverbreitete Art der Vorderradführung im Motorradbau. Bei den Modellen R 12 und R 17 führt sie zu bisher nicht gekanntem Fahrkomfort.





Versuche zur Fahrerhaltung: Wie sitzt es sich am besten bei hohen Geschwindigkeiten? Oder auf der Landstraße? Lange Zeit war der Schwingsattel gesetzt. Mit der R 69 S stellte BMW Motorrad 1960 auf Sitzbänke um – ein deutlicher Komfortgewinn.

1948

Mit der BMW R 24 läuft in München die Nachkriegsproduktion wieder an. Bis dahin hatte sich BMW mit der Herstellung von Dingen des täglichen Gebrauchs, wie Kochtöpfen und Baubeschlägen sowie Reparaturaufträgen der amerikanischen Armee über Wasser gehalten.



1951

Mit den Modellen R 50 und R 69 startet die Ära der Vollschwingenmodelle bei BMW. Es beginnt eine 15 Jahre anhaltende Motorradkrise, der zahlreiche deutsche und europäische Hersteller zum Opfer fallen. BMW spürt die Krise auch, kann sich aber dank eines wachsenden Exports und eines stabilen Behördengeschäfts am Markt behaupten.

1955



Mit Produktionsanlauf der /5-Baureihe wird die Motorradfertigung komplett nach Berlin verlagert. Die Krise ist überwunden, das Motorrad hat sich vom einfachen Transportmittel zum begehrten Freizeitgerät gewandelt.



BMW begründet mit der R 80 G/S das Segment der großen Reiseenduros. Die Geländetauglichkeit wird bei der Rallye Paris–Dakar zwischen 1981 und 1985 mit jeweils zwei Siegen von Hubert Auriol und Gaston Rahier unter Beweis gestellt.

1969

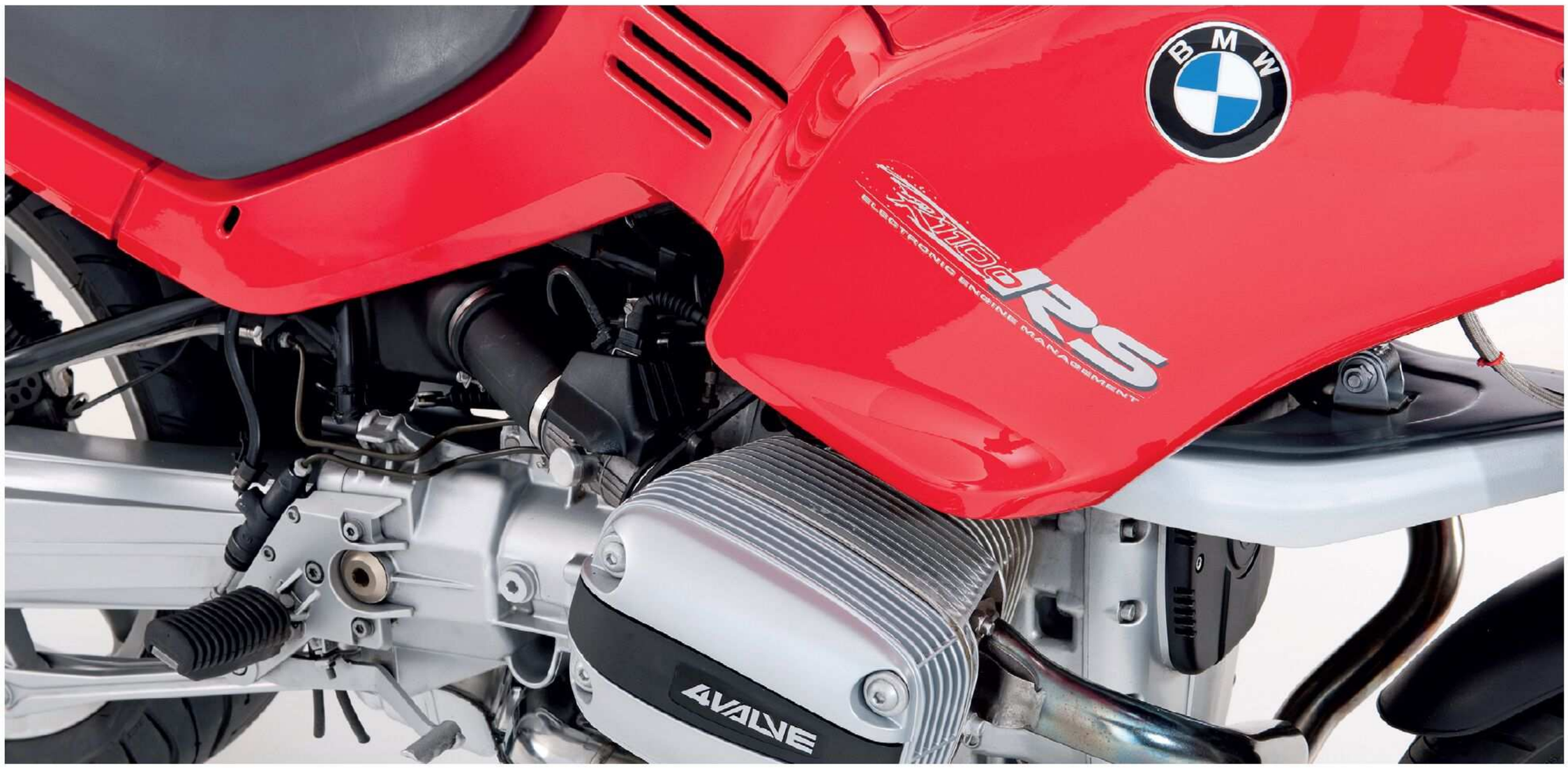
1973

1980

Mit der BMW R 90 S kommt das weltweit erste Großserienmotorrad mit lenkerfest montierter Verkleidung auf den Markt. Ein Meilenstein in der Geschichte der aerodynamischen Optimierung. Noch konsequenter wird die Windkanal-Forschung bei der BMW R 100 RS umgesetzt. Sie ist das erste Serienmotorrad mit Vollverkleidung.

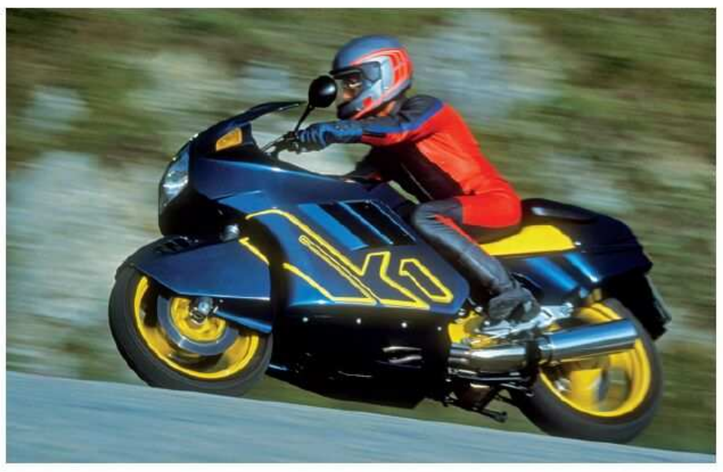






Mit Vierventiltechnik, digitalem Motormanagement, Dreiwege-Katalysator und einem komplett neuen Telelever-Fahrwerk startet die R 1100 RS in eine neue Boxer-Ära. Als erster Großserienhersteller verzichtet BMW komplett auf den bislang üblichen Hauptrahmen. Der Motor fungiert nun als tragendes Element.

1988



Premiere im Vierzylindermodell K1: BMW hat als erster Motorradhersteller ein Antiblockiersystem (ABS) im Angebot. Die Bremssicherheits-Technik wird kontinuierlich optimiert und gehört ab 2013 zur Serienausstattung aller BMW-Motorräder.

1993



Die BMW HP 2 Sport ist das bis dahin stärkste Serien-Boxer-Modell. Ihr Motor erzeugt mit je zwei oben liegenden Nockenwellen pro Zylinder eine Höchstleistung von 98 kW/133 PS. Die ESA-Technologie (elektronisch geregeltes, semiaktives Fahrwerk) gibt es mit erweiterten Einstelloptionen nun auch für die BMW R 1200 GS.

2007



BMW feiert 90 Jahre Motorenbau. Neben drei Sondereditionen zum Jubiläumsjahr kommt eine neue Generation des Bestsellers R 1200 GS zu den



BMW Motorrad stellt den weiterentwickelten Boxermotor mit ShiftCam-Technologie vor. Die neue Technik zur Variierung der Ventilsteuerzeiten und des Ventilhubs auf der Einlassseite verbessert Laufkultur und Laufruhe, speziell bei niedrigen Drehzahlen.

2013

BMW schenkt seinem luftgekühlten 1200er-Boxer ein neues Leben: Mit der R nineT steigen die Münchener ins Heritage-Segment ein. Zahlreiche Ableger wie R nineT Scrambler (rechts), Racer, Urban G/S und Pure erweitern die Erfolgsbaureihe. 2024 geht die nächste Generation an den Start. Neuer Name: R 12 nineT.

2014

2018



BMW präsentiert seinen „Big Boxer“. Mit 1.802 ccm Hubraum schlägt in der BMW R 18 (rechts) das größte Boxer-Herz, das jemals in einem Serienmotorrad zum Einsatz kam. Im Jahr darauf folgen die bekofferten Modellvarianten Classic, Transcontinental und R 18 B (unten), 2023 kommt mit der Roctane das fünfte R-18-Modell auf den Markt.





2020



Krönung der 100-Jahr-Feierlichkeiten (unter anderem diverse Sondermodelle): Am 28. September 2023 zieht BMW in der neuen BMW Motorrad Welt auf dem Werksgelände in Berlin-Spandau das Tuch von der neuen R 1300 GS.

2023



Neuer luft-/ölgekühlter Motor, neuer Name, neues Design: BMW Motorrad gewährt einen ersten Blick auf die nächste Generation seiner R (12) nineT, die 2024 auf den Markt kommen wird.

2024

Nur für kurze Zeit!

Bei Abschluss eines M&R-Premium-Abonnements erhaltet ihr ein „DLZG Bikerwear“ T-Shirt oder ein M&R Coolshirt erhältlich für Herren und Damen gegen eine Zuzahlung von nur 10,-- Euro



Gültig bis 27. Oktober 2023

Jetzt abonnieren und viele Vorteile sichern!

	Premium	Kompakt	e-Paper
M&R Print-Ausgaben	✓	✓	✗
M&R e-Paper	✓	✗	✓
Rabatte auf Downloads	✓	✓	✓
Aborabatte im M&R Shop	✓	✓	✓
Aborabatt bei M&R Leserreisen & bei teilnehmenden M&R Hotels	✓	✓	✓
Sonderbeilagen, Heft-DVDs	✓	✗	✗
Zugriff auf alle Plus-Inhalte auf motorrradundreisen.de	✓	✗	✗

bis zu 37 % sparen!**

im Abonnement

Gewünschte Abo-Variante (bitte ankreuzen)

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

Prämie:
❑ M&R Coolshirt Größe ___ (zzgl. 10,-- Euro)
❑ „DLZG Bikerwear“ T-Shirt (schwarz) Größe ___ (zzgl. 10,-- Euro)
❑ „DLZG Bikerwear“ T-Shirt (weiß) Größe ___ (zzgl. 10,-- Euro)

Name | Vorname

Straße | Hausnummer

PLZ, Wohnort | Land

Datum | Unterschrift

E-Mail | Telefon

❑ Ich zahle bequem per Lastschrift ❑ Ich zahle per Rechnung

SEPA-Einzugsermächtigung

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

Kreditinstitut

IBAN

BIC | Unterschrift des SEPA-Mandatsträgers

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

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

Motorrad & Reisen

**im Abonnement

bis zu 37 % sparen!**

**im Vergleich zum Einzelkauf

Text: Florian Brings, Fotos: Florian Brings



HELMNORM

ECE 22.06

HJC RPHA 91

HJC
RPHA 91

Größen: XS–2XL
Herstellungsland: Vietnam

Tragekomfort 19/20

+ gute Passform
+ sehr gut ausbalanciert
+ großes Sichtfeld
– Brille verrutscht gelegentlich

Material/Verarbeitung 20/20

+ hochwertige Verarbeitung
+ Klappmechanismus hervorragend
+ außergewöhnlich angenehmes Innenfutter an Ohren und Wangen
+ hochwertige Bedienelemente, Ratschenverschluss aus Metall

Sicherheit 8/10

+ ECE 22.06
+ reflektierende Lackierung
+ P/J-Homologation
– kein Emergency-Release

Windgeräusche 13/15

+ auch geöffnet gutes Geräuschniveau
– bei hohen Geschwindigkeiten starke Windgeräusche

Gewicht 5/10

– mit 1754 Gramm recht schwer

Ausstattung 13/15

+ gute, tiefreichende Sonnenblende
+ schnelltrocknend
+ vielstufig und ohne Werkzeug wechselbar
+ alle Innenteile herausnehmbar
+ HJC-Intercom vorbereitet
– kein Brillenkanal

Belüftung/Beschlag 10/10

+ jederzeit beschlagfrei
+ Pinlock im Lieferumfang enthalten
+ vier Be- und eine Entlüftungsöffnung, sehr wirksam



Neue Schale, neues Design, neue Norm – der HJC RPHA 91 ist das jüngste Topmodell der HJC-Klapphelme. Im Test konnte er überzeugen, obwohl er ein Schwergewicht ist.Einige Tausend Kilometer, zwischen Adria und Nordseeküste, on- und offroad hatte ich den RPHA 91 von HJC nun auf dem Kopf. Das Ergebnis vorweg: Ein Helm, der unter unterschiedlichsten Bedingungen einwandfrei funktioniert, praktisch nie negativ auffällt und gut verarbeitet ist, ist ein hervorragender Allrounder und Tourenhelm.

Material und Verarbeitung auf höchstem Niveau

Nichts klappert, nichts rappelt und alle mechanischen Teile lassen sich leichtgängig bedienen. Auch das Innenfutter ist hochwertig und lässt sich mit sanftem Zug an der Lasche einfach entfernen und wieder anbringen.

Einwandfreie Belüftung und angenehmes Geräuschniveau

Durch das mitgelieferte Pinlock bleibt das Visier auch bei starkem Regen und großen Temperaturunterschieden klar und ohne Beschlag.
Insgesamt vier Belüftungsöffnungen, eine am Kinn, zwei auf und eine große Belüftung über der Stirn sorgen zusammen mit der großen Entlüftung am Hinterkopf für eine gut regulierbare Lüftung und einen angenehm kühlen Kopf. Auch Wind- und Motorgeräusche sind sowohl im offenen als auch im geschlossenen Zustand auf ein angenehmes Maß reduziert. Nur bei hohen Geschwindigkeiten ist der Helm lauter als erwartet.

Überzeugende Ausstattung

Die Ausstattung des RPHA 91 ist für einen Tourenhelm angemessen und funktioniert akkurat. Hervorzuheben sind hier eindeutig das große Visier und das ausgezeichnete Innenfutter, besonders das 3-D-Kontur-Wangenpolster. Das verwendete Gewebe ist dabei nicht nur antibakteriell, sondern lässt auch im Zusammenspiel mit der Lüftung Feuchtigkeit schnell trocknen. Die in drei Positionen einstellbaren Sonnenblende hat außerdem eine Anti-Beschlag-Beschichtung. Punktabzüge gibt es für das doch recht hohe Gewicht und das fehlende Emergency-Release.

Fazit

Umfangreiche Ausstattung, tadellose Verarbeitung und Komfort – der RPHA 91 ist ein ausgezeichneter Klapphelm, nur das hohe Gewicht und das fehlende Emergency-Release trüben das Bild etwas.

Preisvergleich unter: www. mundr.de/E31

Text: Florian Brings, Fotos: Florian Brings

John Doe Motoshirt Red

Größen: XS–5XL
Herstellungsland: Polen

Passgenauigkeit 12/**15**

+ Sitz an den Schultern und der Taille perfekt
+ Armlänge und Kragenweite hervorragend
– Verstellmöglichkeit nur am Ärmel
– Jeansstoff nur mäßig elastisch

Material/Verarbeitung 20/**20**

+ Stoff fühlt sich hochwertig an
+ erstklassige Verarbeitung
+ sehr akkurate Nähte

Tragekomfort 13/**15**

+ Protektoren nicht spürbar
+ kann auch im Alltag getragen werden
– durch dicken Stoff kein Leichtgewicht (1.755g, Größe L)

Praxistauglichkeit 13/**15**

+ auch bei schneller Fahrt kein Flattern
+ komplette Bewegungsfreiheit
+ Verschlüsse mit Handschuhen bedienbar
– saugt sich bei Regen voll

Ausstattung 4/**10**

– kleine Taschen
– keine zusätzlichen Verstellmöglichkeiten

Wetter 6/**10**

+ sehr gut an warmen und normalen Tagen
– absolut nicht regentauglich
– keine zusätzlichen Belüftungen

Sicherheit 12/**15**

+ AAA-zertifiziert
+ XTM-Fiber-Innenfutter
+ Protektoren für Ellbogen und Schulter enthalten
+ Level-2-Protektoren nachrüstbar
– Tasche für Rückenprotektor nur vorbereitet
– Level-1-Protektoren





Das Motoshirt Red genannte Hemd sitzt genau so, wie ein Hemd sitzen muss. Enger Sitz an den Schultern, die Brust betont und weder zu eng noch zu weit an der Taille. Auch an den Armen sitzt es ausgesprochen gut und lässt dabei Platz, um in den kühlen Morgen- oder Abendstunden einen Pullover oder eine dünne Thermojacke unterzuziehen.

Berührt man den Flanellstoff spürt man sofort, dass John Doe beim Material auf Qualität gesetzt hat. Trotz der etwas gröberen Struktur fühlt sich das Material weich an und auch die Verarbeitung der Übergänge, Nähte und Taschen fällt qualitativ nicht ab. Alles ist sauber und fein verarbeitet. Reißverschlüsse und Druckknöpfe sind aus Metall, das Innenmaterial aus XTM-Fiber ist ebenfalls sauber und akkurat eingenäht.

Die Protektoren sind weder auf dem Motorrad noch beim Tragen jenseits der Maschine spürbar, der Einstieg in das Hemd ist easy, es verdreht sich kein Protektor oder Ärmel und sowohl Stoff als auch Innenfutter fühlen sich hervorragend an. Mit 1.755 Gramm Gewicht bei Größe L ist das Hemd allerdings auch nicht besonders leicht.

Solange man sich vom Regen fernhält, kann man das Hemd auch ohne Bike im Alltag tragen. Gerät man doch mal in einen Schauer, saugt sich der Baumwollstoff jedoch schnell voll und lässt die Feuchtigkeit auch nach innen durch. Reinigung und Wäsche sind kein Problem – Protektoren herausnehmen und bei 30 Grad im Schongang in der Waschmaschine wird die Klamotte schnell und knitterfrei sauber. Ebenfalls positiv ist, dass alle Verschlüsse auch mit Handschuhen bedienbar sind.

Es ist und bleibt ein Hemd und das merkt man natürlich auch an der Ausstattung. 2 Innentaschen, 2 Brusttaschen und 2 Seitentaschen und die auch nicht besonders groß, that's it. Aber sind wir ehrlich, mehr braucht es bei einem Hemd auch nicht. Wer sich vom Regen fernhält und nicht im tiefsten Winter fährt, wird sich gerade an warmen Tagen am Motoshirt erfreuen können. Durch Ärmel, Kragen und den Stoff weht allzeit eine angenehme Brise und auch an der Ampel erhitzt die Sonne den Stoff nicht sofort bis zum Garpunkt hitzegeplagter Fahrer. Mit einer AAA-Zertifizierung kann nicht jedes Motorradhemd aus Textil aufwarten und auch das Innenfutter aus XTM-Fiber sorgt beim Sturz für abriebfesten Schutz. Die Level-2-Protektoren an Schultern und Ellbogen sitzen exzellent und bieten ebenfalls Sicherheit. Eine Tasche für den im Zubehör erhältlichen Rückenprotektor ist bereits vorbereitet, es passen allerdings auch Protektoren anderer Hersteller hinein.

Größen, Preise und Fazit

Erhältlich ist das Motoshirt Red in insgesamt elf Farben und den Größen XS bis 5XL.

Die unverbindliche Preisempfehlung laut Hersteller liegt bei 259,-- Euro. Sicher, schick anzuschauen und perfekt für warme Tage, das John Doe Motoshirt Red ist mit Sicherheit eine gute Wahl.

SHOEI EX-ZERO



Helmnorm

ECE 22.05

Viel cooler kann man kaum behelmt sein: Der EX-Zero kombiniert den lässigen Crosshelm-Look der 1980er-Jahre mit Jethelm-Luftigkeit und modernen Features.

In den seligen Achtzigerjahren gehörte die EX-Serie von Shoei zu den angesagtesten Cross- und Enduro-helmen. Heute sind Retro-Neuauflagen wie Bell Moto-3, AGV X101 und HJC V60 so ziemlich das Coolste, was man auf einem Scrambler (am besten mit Schirm) oder einem klassischen Roadster (ohne Schirm) auf dem Kopf tragen kann.

Sport, Tour, City – Shoei empfiehlt seine „Neo Classic Serie“ für ein breites Einsatzspektrum. Der Fokus liegt auf City. Und das zeigt schon, worum es in erster Linie geht: saugut aussehen. Die EX-Zero-Serie fällt mit ihren ausgefallenen Farben und Dekoren auf, vor allem der von uns getestete Equation TC-2. Weiße Grundfarbe, dazu umlaufende Streifen in Orange, Rot und Knallblau. Am Hinterkopf verlaufen die Farben mittig in Grellgelb und Hellorange. Ein schwarzes Gummi rahmt Gesichtsfeld und Halsausschnitt.

Je drei senkrechte, unterschiedlich große Lüftungsschlitze mit Metallgittereinsatz – rechts und links im Kinnteil – sorgen für permanente Belüftung, auch wenn man mit großer Crossbrille unterwegs ist. Theoretisch braucht man die Goggles nicht, denn der Shoei EX-Zero verfügt über ein integriertes CJ3-Visier, das stufenlos eingestellt und wahlweise in klar, getönt, verspiegelt oder gelb getönt geordert werden kann. Alternativ gibt es auch das sehr zu empfehlende, selbsttönende Photochromic-Visier (Transitions, 179,95 Euro). Allzu empfindlich sollte man allerdings nicht sein, wenn man das integrierte Visier nutzt: Der Fahrtwind pfeift erbarmungslos rein. Bei hohen Tempi zieht es spürbar um die Augen, außerdem wird es sehr laut unterm Helm. Ohrenstöpsel seien hiermit jedem wärmstens ans Herz gelegt. Dafür ist der EX-Zero dafür nahezu so luftig, als trüge man einen Jethelm. Das macht den sehr leichten Retro-Crosshelm (ca. 1.150 g) zur nahezu perfekten Kopfbedeckung für heiße Sommertage. Doppel-D-Verschluss, komplett herausnehm- und waschbares Futter, Rescue-Straps, Fiberglas-Schale in drei Größen, drei Druckknöpfe zur Schirmbesfestigung.

Shoei Ex-Zero

Größen: XS - XXL
Herstellungsland: Japan

Passgenauigkeit/Tragekomfort 18/**20**

+ 3 Helmschalen, angenehm große Kopföffnung, großes Gesichtsfeld
+ Aussparung für Headset an der Polsterung der Ohren
+ großes Sichtfeld
– leichter Stirnabdruck auf längeren Touren
– Zugluft um die Augen bei heruntergeklapptem, integriertem Visier

Material/Verarbeitung 20/**20**

+ schöner Materialmix, herausnehm- und waschbar, Befestigung per Druckknopf
+ dreistufige Höhenvoreinstellung fürs integrierte Visier, Doppel-D-Verschluss aus Metall, Druckknopf für Gurtbandbefestigung

Sicherheit 7/**10**

+ alle notwendigen Zulassungen
+ Rescue-Straps für Wangenpolster, ausreichend langes Gurtband, Helmabnahme im Notfall
+ Visier leicht zu öffnen, guter Zugang zum Gesicht, freier Atemraum

Windgeräusche 10/**15**

+ bei VMAX/hohem Tempo gute Aerodynamik, da sehr glatt und keine Kanten, mit Motocrossbrille leiser als mit integriertem Visier
– ab 100 km/h ohne Ohrstöpsel eher laut

Gewicht 10/**10**

+ 1.181 g bei Größe 59/60 (L)

Ausstattung 12/**15**

+ integriert Sonnenblende, sehr gute Brillenführung
+ integriertes, einstellbares Visier, ohne Werkzeug wechselbar
+ Innenfutter ist antiallergen, schnell trocknend

Belüftung/Beschlag 4/**10**

+ integriertes Visier, bei gutem Wetter beschlagfrei
+ Pinlock nicht notwendig
– keine Verschlussmöglichkeit des Gesichtsfelds, immer auf Durchzug



Text: Ralf Bielefeldt, Fotos: Shoei, Yamaha

Preisvergleich unter: www. mundr.de/E31

Text: Florian Brings, Fotos: Schuberth

SCHUBERTH E2

Schuberth E2

Größen: XS–3XL
Herstellungsland: Deutschland

Passgenauigkeit/ Tragekomfort	19/**20**
+ Passform exzellent + komfortable Polsterung + sehr gut ausbalanciert + gute Rundumsicht	
Material/Verarbeitung	20/**20**
+ exzellente Verarbeitung + Klappmechanismus hervorragend + hochwertiges Innenfutter + Verschlüsse und Schieber sehr gut verarbeitet	
Sicherheit	7/**10**
+ ECE 22.06 + P/J-Homologation – wenige reflektierende Elemente – kein Emergency-Release	
Windgeräusche	15/**15**
+ allgemein sehr leiser Helm + auch geöffnet niedriges Geräuschniveau	
Gewicht	4/**10**
– 1.849 Gramm schwer (Helmgröße L)	
Ausstattung	13/**15**
+sehr wirksame, nicht zu dunkle Sonnenblende + Schirm ist verstellbar + Visier fünfstufig und ohne Werkzeug wechselbar + Intercom SC 2 vorbereitet	
Belüftung/Beschlag	9/**10**
+ jederzeit beschlagfrei + gute Belüftung, Filter waschbar – Pinlock nur vorbereitet	





HELMNORM

ECE 22.06



Hochwertige Materialien und Komponenten wie die Helmschale aus Glasfaser, der große und in drei Positionen verstellbare Schirm und die sehr angenehme Innenpolsterung fallen sofort positiv auf. Schuberth selbst betont, der Helm sei eine Mischung aus „dem Komfort der berühmten ‚C'-Klapphelm-Serie und dem aggressiven Aussehen eines Offroad-Helms." Das gilt tatsächlich ausschließlich für die Optik. Die Ausstattung ist umfangreich und nahezu identisch mit der des C5. Gut so, denn von Komfort versteht Schuberth wirklich was. Was die hervorragende Passform vielleicht noch nicht bei jedem Kopf schafft, kann durch austauschbare und optimal dämpfende Polster passend gemacht werden. Das Visier, leider nur für Pinlock vorbereitet, bietet eine gute Rundumsicht und lässt sich in fünf verschiedenen Positionen öffnen. Sicherheitstechnisch hat Schuberth im Rahmen der neuen ECE-22.06-Helmnorm auch dem E2 ein Sicherheitsupdate verpasst. Neben der erforderlichen Norm hat der Helm auch eine P/J-Homologation, um auch bei geöffneter Klappe gefahren werden zu dürfen. Weiterhin wurde der Kinnriemen verbessert und sitzt nun enger am Hals, um im Falle eines Sturzes ein Abstreifen des Helms zu verhindern. Die Belüftung des Helms ist ordentlich und wird von zwei übereinanderliegenden und regulierbaren Öffnungen am Kinnstück sowie einer großen Entlüftung geregelt. Bemerkenswert: Hinter den Öffnungen sitzt ein waschbarer Filter, um beim Einsatz im Gelände oder Regen das Eindringen von Schlamm, Staub, Schmutz, Insekten oder Regen zu verhindern. Bei Erprobungsfahrten über staubige Feldwege und anschließender Heimfahrt durch Gewitterzellen konnte ich mich von der Wirksamkeit ausreichend überzeugen. Alles andere war nass, das Innere des E2 blieb trocken und frei von Beschlag. Auffällig war der sehr niedrige Geräuschpegel. Sowohl Wind- als auch Motorengeräusche werden sehr wirksam gedämmt. Einziges Manko: Mit 1.849 Gramm (Helmgröße L) ist der Schuberth E2 trotz Glasfaserschale vergleichsweise schwer. Durch die gute Balance des Helms fällt das nicht sofort auf, nach einem langen Fahrtag wird man das Gewicht dennoch spüren. Egal, ob reine Straßentour oder offroad mit Groß-Enduros, der Schuberth E2 schafft den Spagat bravourös und überzeugt vor allem durch hochwertige Verarbeitung und viel Komfort.

MICHELIN COMMANDER III

Text: Florian Brings, Fotos: Alexander Klose



Der Michelin Commander 3 ist ein Reifen für Cruiser auf der Langstrecke. Vor allem bei schönem Wetter zeigt er seine Stärken, doch wie fährt er sich bei Nässe?

In unserem Test war auch bei über 6.000 gefahrenen Kilometern noch kein nennenswerter Verschleiß feststellbar. Weder bei sportlichen Fahrten auf der Landstraße mit der inklusive Fahrer deutlich über 400 Kilogramm schweren R 18 Classic, noch auf langen und am Stück absolvierten Autobahnetappen ließ der Reifen Federn. Auch die Erfahrungswerte anderer Fahrer sprechen für Laufleistungen jenseits von 20.000 Kilometern.

Das Handling des Reifens ist insgesamt ausgezeichnet. Die Bremsleistung kann sich auch bei schweren Motorrädern sehen lassen und auch das sonst typische Aufstellmoment großer Cruiser hält sich beim Michelin Commander 3 in Grenzen. Hervorragend ist die Spurtreue im Geradeauslauf. Dabei zeigt der Reifen keinerlei Schwächen oder die Tendenz, selbst zu entscheiden, welcher Spur denn nun zu folgen sei.

Geht es in die Kurven, wird der Kompromiss, den der Reifen eingehen muss, spürbar. Zum einen muss er die enormen Kräfte auf die Straße übertragen, die Gewicht und Motor großer Cruiser in den Kurven erzeugen. Gleichzeitig wird ein gleichmäßiges, neutrales Kippverhalten und gute Präzision erwartet. Der Spagat gelingt dem Michelin Commander 3 insgesamt gut, zum Kurvenräuber wird man damit allerdings nicht.

Auf feuchtem Terrain wird es kritisch. Unabhängig voneinander sind gleich vier Testfahrer zu dem Ergebnis gekommen, dass der Reifen bei Nässe wirklich nicht zu gebrauchen ist. Dabei reicht bereits leichte Feuchtigkeit bei mittleren Temperaturen auf der Straße und der Reifen verliert beinahe jegliche Haftung. Selbst bei sanfter Hand am Gasgriff bricht gelegentlich das Heck aus. Im Kreisverkehr oder bei engen Autobahnauffahrten spürt man außerdem ein leichtes Schieben übers Vorderrad. Die 0 Punkte holt sich der Reifen allein deshalb nicht ab, weil er, paradoxerweise, eine ziemlich gute Wasserverdrängung bei starker Nässe und im Geradeauslauf hat.

Fazit

Der grundsätzlich wirklich gute Michelin Commander 3 verhagelt sich eine deutlich bessere Bewertung durch sein miserables Nasslaufverhalten. Im Trockenen hui, bei Regen pfui.

Michelin Commander III Touring

Laufleistung	**25/25**
+ hohe Laufleistung	
+ wenig Verschleiß	
Handling	**22/25**
+ ordentliche Bremsperformance	
+ spurtreu	
+ gute Dämpfung	
Kurvenverhalten	**18/20**
+ geringes Aufstellmoment	
Nasslaufverhalten	**3/25**
+ gute Wasserverdrängung	
– kaum Haftung	
– kaum Haftung auf Bitumen-Streifen	
– miserable Kraftübertragung	
Schotter	**3/5**
+ unbefestigte, trockene Feldwege: kein Problem	



Text: Ralf Bielefeldt, Fotos: BMW Motorrad

SPIDI ORIGINALS ENDURO



Spidi Originals Enduro

Größen: S–3XL
Herstellungsland: Pakistan

Passgenauigkeit 13/**15**

+ Anpassung am Oberarm, Ärmeln und Taille möglich
+ Größe und Schnitt wie erwartet
+ Gummizug am unteren Rücken
– Material nicht elastisch

Material/Verarbeitung 18/**20**

+ 100 % Polyester
+ hochwertig Druckknöpfe
+ Verschlüsse gut und funktional
– Polyesterglanz

Tragekomfort 11/**15**

+ angenehm leicht, winddicht
+ luftiges Netzfutter, Innenfutter
– Protektoren am Ellbogen spürbar
– Polyestergeräusche bei Reibung
– nicht leicht für eine Sommerjacke (1.511 Gramm)

Praxistauglichkeit 15/**15**

+ große wasserfeste Außentaschen
+ sehr gute Bewegungsfreiheit
+ mit Handschuhen bedienbar
+ leichtgängiger Reißverschlus
+ schmutzabweisend
+ bequem und alltagstauglich

Ausstattung 6/**10**

+ vier große Außentaschen, eine Innentasche
– keine Verbindungen zur Hose
– Außentaschen nicht wasserdicht

Wetter 7/**10**

+ zeitweise (50 % wasserdicht)
+ Klima an warmen Tagen okay
+ guter Windschutz, Vorrüstung für optionalen Thermalayer
– Regenlayer erforderlich
– Belüftung nur am Unterarm

Sicherheit 9/**15**

+ Sicherheitsnähte
+ Reflektoren an Brust/Rücken
– Rückenprotektor nicht enthalten
– Level-1-Protektoren
– nur Mindestabriebfestigkeit
– keine Vorbereitung für Brustprotektor
– wenige Material-doppplungen



Vier große Außentaschen, Kragen mit Cord, luftiges Innenfutter – die Motorradjacke Originals Enduro von Spidi interpretiert den Look klassischer Wachsjacken neu.

Wachsjacken sind Kult, bedürfen aber regelmäßiger Pflege, wenn sie langfristig wasserabweisend bleiben sollen. Klassiker wie Belstaff Trialmaster oder Crosby prägen seit Jahrzehnten Design und Anmutung dieser Art von Jacken – gewachste Baumwolle für wettergegerbte Haudegen, mittellang, mit großen aufgesetzten Taschen. Spidi greift diesen Look auf und würzt ihn mit italienischer Grandezza und urbaner Coolness. Das Ergebnis ist die Spidi Originals Enduro. Vier große Taschen mit Druckknöpfen, samtiges Cordband auf der Innenseite des kleinen Stehkragens, Hintern latent bedeckt – genau so soll das sein. Gänzlich anders als beim Original ist das Material der Sommerjacke: Polyester statt Canvas. Das macht die Originals Enduro pflegeleicht und nahezu unverwüstlich, aber leider auch recht „laut“. Das ständige Polyesterrascheln bei nahezu jeder Bewegung muss man wollen oder mögen. Wer sich für gewöhnlich eher lautlos durch die Welt bewegt, sollte lieber den Helm auflassen, solange er in dieser Jacke steckt. Regen hält die als Sommerjacke konzipierte Originals Enduro erfreulich lange ab.

Sie ist ausdrücklich „50 % wasserdicht“, nicht wasserfest. Mit einem der zahlreichen H2Out-Layer von Spidi lässt sich dieses Problem aber flott und verlässlich lösen.

An der Innenseite der Jacke gibt es diverse Vorrüstungen, um wahlweise eine leichte Thermojacke oder eben eine Regenhaut – oder im Winter beides – daran zu befestigen, so man keine Regenkombi überziehen mag. „Step-in Wear“ nennt Spidi dieses praktische modulare Lining-System. Kälte stellt den Träger der winddichten Retro-Enduro-Joppe somit nicht vor Probleme, Hitze bedauerlicherweise schon. Einzige Belüftungsmöglichkeit sind die Reißverschlüsse unten an den Ärmeln. Wenn die Sonne so richtig vom Himmel knallt, hilft nur das partielle Öffnen der Jacke gegen eine Fahrt im eigenen Sud. Genau wie beim Original.





Schuberth M1 Pro

Schuberths Jethelm-Topmodell „M1 Pro“ überzeugt im Test mit guter Verarbeitung, großem Sichtfeld und hohem Tragekomfort.
Auch wenn die Waage etwas anderes anzeigt, fühlt sich der „M1 Pro“ nicht schwer an. Das Polster ist komfortabel, der Einstieg großzügig. So wird es auch nach längerer Tragezeit nicht unangenehm. Der Helm sitzt unaufdringlich an seinem Platz, ohne zu nerven. Das Sichtfeld ist riesig und vermittelt stets das Gefühl, alles im Blick zu haben. Die Produktion der Größen XS bis XXL erfolgt in zwei Helmschalen.
Die Verarbeitungsqualität ist ausgezeichnet. Alle Nähte sind sauber und fehlerfrei. Die Lackierung in „Mercury Blue“– ein mattes Blau mit weißschwarzem Design – wirkt wertig. Alle Regler und Schieber sind ordentlich verarbeitet. Der Ratschenverschluss ist ein Materialmix aus Metall und Plastik.
Eine 22.06-Version des „M1 Pro“ war zum Testzeitpunkt noch nicht erhältlich, weshalb es hier Abzüge gibt. Auch sind die Reflektoren ihres Namens nicht würdig. Das Visier ist klar und ohne optische Verzerrungen. Generell ist die Geräuschkulisse gut. Kein Klingeln in den Ohren, bei gleichmäßiger Fahrt liegt der Helm angenehm ruhig im Fahrtwind. Hinter der R18 Classic mit Tourenscheibe wurde es gelegentlich mal etwas lauter, aber wirklich störend wurde es nicht. Da gehen sie dahin – die Punkte in unserem Testschema. Auch unter Berücksichtigung der kompletten Ausstattung gehört der Proband zu den Schwergewichten unter den Jethelmen. Positiv zugutehalten kann man ihm, dass das Gewicht im Alltag gegenüber anderen Modellen nicht negativ auffällt.
Es gibt lediglich eine große Belüftung auf der Oberseite des Helms, die eher den vorderen Bereich mit Frischluft versorgt. Am Hinterkopf ist davon leider nichts zu spüren. Das Visier beschlägt in den üblichen Situationen kurzzeitig. Eine Pinlockscheibe kann nachgerüstet werden.
Der M1 Pro verfügt über eine Sonnenblende sowie eine Intercom-Vorbereitung für die von Schuberth adaptierten Systeme „SC1 M“ von Sena und „SRC M1“ von Cardo. Möchte man die Vorrichtung nutzen, ist man somit auf diese beiden Systeme beschränkt. Zum Lieferumfang gehört zudem ein Schirm für visierloses Fahren, der anstatt der Scheibe montiert werden kann.

Fazit

Der „M1 Pro“ punktet mit hohem Komfort, guter Aerodynamik und aufgrund des einfachen Ein- und Ausstiegs auch mit unkomplizierter Alltagstauglichkeit. Dies gepaart mit dem großen Sichtfeld macht ihn für mich derzeit zur ersten Wahl, vor allem dann, wenn es schnell gehen muss.

Helmnorm
ECE 22.05

Schuberth
M1 Pro

Größen: XS–XXL
Herstellungsland: Deutschland

Tragekomfort 19/20
+ sehr gute Passform
+ gut gepolstert
+ gute Balance
+ riesiges Sichtfeld
+ unkomplizierte Handhabung
– nur zwei Helmschalen

Material/Verarbeitung 19/20
+ sehr gut verarbeitet
+ makellose Lackierung
+ hochwertige Anmutung
– Plastikratsche

Sicherheit 7/10
– ECE 22.05
– unauffällige Reflektoren

Windgeräusche 14/15
+ angenehme Geräuschkulisse
+ liegt gut im Fahrtwind
– etwas laut bei Turbulenzen

Gewicht 4/10
– 1.555 Gramm in Größe XXL (63) inkl. Kommunikation

Ausstattung 13/15
+ Sonnenblende
+ Brillenkanal
+ großes Visier
+ Intercom vorbereitet
+ Schirm für visierloses Fahren
– Intercom mit Markenzwang
– Pinlockscheibe gegen Aufpreis

Belüftung/Beschlag 8/10
+ wirksame Stirnbelüftung
+ Pinlock enthalten
– Beschlag außerhalb des Pinlocks



Text: Alexander Klose, Fotos: Schuberth

Text: Florian Brings, Fotos: Alexander Klose, Continental



Continental ContiRoadAttack 4

Über kaum ein Thema kann so viel gesprochen werden, wie über die Auswahl des richtigen Reifens. Gerade bei Tourenreifen ist nicht nur die Auswahl an Modellen groß, sondern auch die Bandbreite der Anforderungen ist riesig. Wer die richtige Mischung aus Tourentauglichkeit und Sportlichkeit sucht, der wird eher früher als später auch auf den Continental ContiRoadAttack4 stoßen. Die Bedingungen des Tests sind recht schnell beschrieben. 50% der Strecke wurde im Alltag zurückgelegt. Die anderen 50% teilen sich auf in sportlich ambitionierte Tagestouren und längeren Strecken auf der Autobahn. Getestet wurde auf einer Kawasaki Versys 1000, also einer Maschine für die Langstrecke, mit dem Hang zu sportlichen Ausflügen am Wochenende. Der Verschleiß ist dabei sehr moderat. Nach ca. 9.000 gefahrenen Kilometern waren noch 4 mm Profil auf der Lauffläche vorhanden. Insgesamt ergibt das bei ausgewogener Fahrweise eine Laufleistung von 10.000 bis 12.000 Kilometern, was für einen „Hyper-Touring“-Reifen, wie Continental den ContiRoadAttack4 nennt, mit seiner sehr sportlicher Orientierung, ausgezeichnet ist. Continental garantiert beste Haftung ab dem ersten Kilometer und löst dieses Versprechen auch ein. Ohne Einfahrzeit bietet der Reifen auch bei nass-kühlem Wetter jederzeit sicheren Grip. Da die Gummimischung relativ weich ist, verzahnt sich das Profil auch mit glatteren Fahrbahnoberflächen exzellent. Seine ganze Stärke spielt der Pneu aber bei hohen Temperaturen aus. Dann kann er bei Beschleunigung und Verzögerung enorme Kräfte verwalten und händeln. Einzig die allseits gefürchteten Bitumen-Streifen und glatte Fahrbahnmarkierungen sollten bei nassem Wetter unbedingt vermieden werden. Das Einlenkverhalten ist direkt und ohne spürbaren Widerstand lässt sich das Motorrad über die gesamte Breite der Lauffläche in Schräglage bringen. Dabei zeigt sich gerade am Vorderrad, dass Continental bei der Entwicklung die Sportlichkeit in den Vordergrund gestellt hat. Wer im schnellen Wechsel der Kurven Vorderrad-orientiert fährt, wird die Präzision und das geringe Aufstellmoment zu schätzen wissen. Das tiefe und bis an den Reifenrand gezogene Profil führt das Wasser auch bei auf der Straße stehendem Regen und in Schräglage sehr gut ab. Selbst bei Schauern neigt der ContiRoadAttack4 nicht zum schwammigen Verhalten, sondern bleibt gut und vertrauenswürdig in der Spur. Bei vorausschauender Fahrweise sind Regen und Nässe jedenfalls kein Grund mehr, das Motorrad stehenzulassen. Bei aller Sportlichkeit bleibt es ein Reifen für Tourer und wer häufig unterwegs ist, wird irgendwann vor einem Feldweg oder einer Schotterstraße stehen. Umkehren wird man aufgrund des Reifens zumindest bei trockenen Verhältnissen nicht müssen. Matsch und nasse Steinflächen sollten dennoch unbedingt vermieden werden. Trockener und nicht allzu grober Schotter und feste Erde sind jedenfalls kein Problem.

Fazit

Mit dem ContiRoadAttack4 hat Continental einen sehr sportlichen Tourenreifen im Angebot, der ohne Einfahrzeit schnell auf Temperatur kommt und vielseitig einsetzbar ist, mit der Tendenz zur sportlichen Gangart. Die Laufleistung ist für einen Sportreifen sehr gut, für einen Tourenreifen akzeptabel. Bei Nässe, wechselnden Bedingungen und einem breiten Einsatzgebiet ist der ContiRoadAttack4 von Continental eine echte Alternative.

Continental ContiRoadAttack 4

Laufleistung	23/**25**

+ hohe Laufleistung für einen sportlichen Reifen
+ nahezu gleiche Laufleistung auf beiden Reifen
+ gleichmäßige Abnutzung über die gesamte Reifenfläche
– akzeptable Laufleistung

Handling	25/**25**

+ neutrales Handling
+ keine Einfahrzeit nötig
+ schnell auf Temperatur
+ sehr gute Bremseigenschaften

Kurvenverhalten	20/**20**

+ neutrales Einlenkverhalten
+ große Haftungsreserven
+ geringes Aufstellmoment

Nasslaufverhalten	25/**25**

+ gute Nasslaufeigenschaften
+ relativ hohes Gripniveau
+ kein Aquaplaning

Schotter	3/**5**

+ trockener, flacher Schotter und trockene Feld- und Erdwege möglich
– Matsch und Nässe auf unbefestigten Wegen unbedingt meiden



96

- SEHR GUT -

Toptipp

MOTORRAD & REISEN BESTENLISTE

Nahezu täglich kommen auf der M&R Bestenliste neue Produkte und Erfahrungen hinzu. Die Bestenliste mit tausenden Produkten und Wertungen findet ihr online unter: www.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!

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

MOTORRAD & REISEN Toptipp



X-Lite X-903 Ultra Carbon

Tragekomfort	19/20	Material/Verarbeitung	20/20	Sicherheit	10/10	Windgeräusche	15/15
Gewicht	6/10	Ausstattung	15/15	Belüftung/Beschlag	10/10		

95 Punkte



Shoei GT-Air II

Tragekomfort	17/20	Material/Verarbeitung	20/20	Sicherheit	10/10	Windgeräusche	14/15
Gewicht	8/10	Ausstattung	15/15	Belüftung/Beschlag	10/10		

94 Punkte



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

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

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

MOTORRAD & REISEN Preistipp



Shoei Neotec II

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

88 Punkte



X-Lite X-1004

Tragekomfort	18/20	Material/Verarbeitung	20/20	Sicherheit	10/10	Windgeräusche	13/15
Gewicht	4/10	Ausstattung	15/15	Belüftung/Beschlag	8/10		

88 Punkte

Jethelme



HJC FG-70s

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

85 Punkte



Shark Drak

Tragekomfort	18/20	Material/Verarbeitung	18/20	Sicherheit	8/10	Windgeräusche	12/15
Gewicht	8/10	Ausstattung	12/15	Belüftung/Beschlag	8/10		

84 Punkte



Schuberth M1 Pro

Tragekomfort	19/20	Material/Verarbeitung	19/20	Sicherheit	7/10	Windgeräusche	14/15
Gewicht	4/10	Ausstattung	13/15	Belüftung/Beschlag	8/10		

84 Punkte



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

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Fotos: Hersteller

Textiljacken



Rukka Realer

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

96 Punkte

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Rukka Rapto-R

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

96 Punkte

MOTORRAD & REISEN Toptipp



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



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

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

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Büse Porto

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

92 Punkte



Modeka Panamericana

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	9/10	Wetter	8/10	Sicherheit	15/15		

92 Punkte



Modeka Takuya

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	11/15
Ausstattung	8/10	Wetter	7/10	Sicherheit	10/15		

86 Punkte

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Lederjacken



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

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Vanucci ART XIX

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	17/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	15/15
Ausstattung	6/10	Wetter	5/10	Sicherheit	15/15		

88 Punkte



Harley-Davidson Auroral II 3-in-1

Passgenauigkeit	14/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	12/15
Ausstattung	7/10	Wetter	7/10	Sicherheit	11/15		

86 Punkte



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

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Freizeitjacken



Hedon Mirage

Passgenauigkeit	14/15	Material/Verarbeitung	17/20	Tragekomfort	13/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	9/10	Wetter	8/10	Sicherheit	11/15		

85 Punkte



Modeka Glasgow

Passgenauigkeit	12/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	12/15	Praxistauglichkeit	12/15
Ausstattung	7/10	Wetter	8/10	Sicherheit	10/15		

81 Punkte



Rokker Wax Cotton Jacket Long

Passgenauigkeit	13/15	Material/Verarbeitung	18/20	Tragekomfort	13/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	8/10	Wetter	7/10	Sicherheit	8/15		

80 Punkte



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

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Aktuelle Preise vergleichen unter: www.mundr.de/E31

Textilhosen



Rukka Rapto-R

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

98 Punkte

MOTORRAD & REISEN Toptipp



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



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



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

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

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Büse Porto

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

92 Punkte



Modeka Panamericana

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	12/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	9/10	Wetter	8/10	Sicherheit	15/15		

92 Punkte



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

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

MOTORRAD & REISEN Toptipp



iXS Classic AR Jeans Cassidy

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

90 Punkte



Dainese Strokeville

Passgenauigkeit	13/15	Material/Verarbeitung	18/20	Tragekomfort	13/15	Praxistauglichkeit	14/15
Ausstattung	8/10	Wetter	5/10	Sicherheit	13/15		

84 Punkte



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

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Touringhandschuhe



Spidi Ranger LT

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

94 Punkte

MOTORRAD & REISEN Toptipp



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



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

MOTORRAD & REISEN Preistipp



Rukka Airium 2.0

Passgenauigkeit	13/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	8/10	Wetter	5/10	Sicherheit	14/15		

88 Punkte

Aktuelle Preise vergleichen unter: www.mundr.de/E31

Urban/Freizeithandschuhe



Modeka Sonora

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

84 Punkte



Held Rodney

Passgenauigkeit 15/15 | Material/Verarbeitung 15/20 | Tragekomfort 15/15 | Praxistauglichkeit 9/15
Ausstattung 10/10 | Wetter 6/10 | Sicherheit 13/15

83 Punkte



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

MOTORRAD & REISEN Preistipp



Spidi X-Force

Passgenauigkeit 13/15 | Material/Verarbeitung 20/20 | Tragekomfort 15/15 | Praxistauglichkeit 14/15
Ausstattung 6/10 | Wetter 7/10 | Sicherheit 8/15

83 Punkte

Endurostiefel



Touratech Destino Ultimate GTX

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

94 Punkte

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Held Brickland

Passgenauigkeit 15/15 | Material/Verarbeitung 16/20 | Tragekomfort 14/15 | Praxistauglichkeit 15/15
Ausstattung 10/10 | Wetter 10/10 | Sicherheit 13/15

93 Punkte



BMW Gravel

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

93 Punkte



iXS Tour Boot Desert Pro ST

Passgenauigkeit 14/15 | Material/Verarbeitung 15/20 | Tragekomfort 13/15 | Praxistauglichkeit 13/15
Ausstattung 8/10 | Wetter 9/10 | Sicherheit 14/15

86 Punkte

MOTORRAD & REISEN Preistipp

Freizeitstiefel



TCX Blend 2 WP

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

95 Punkte

MOTORRAD & REISEN Toptipp



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



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

MOTORRAD & REISEN Preistipp



Dainese Street Rocker D-WP

Passgenauigkeit 14/15 | Material/Verarbeitung 19/20 | Tragekomfort 14/15 | Praxistauglichkeit 14/15
Ausstattung 8/10 | Wetter 5/10 | Sicherheit 7/15

81 Punkte

Touringstiefel



Daytona Road Star GTX

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

98 Punkte

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Daytona TransTourMan GTX

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

94 Punkte



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

MOTORRAD & REISEN Preistipp



Daytona Strive GTX

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

93 Punkte

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

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Dainese Laguna Seca 4

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	19/20	Tragekomfort	12/15	Praxistauglichkeit	13/15
Ausstattung	8/10	Wetter	6/10	Sicherheit	13/15		

86 Punkte



Alpinestars GP-Tech V3

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	9/15
Ausstattung	8/10	Wetter	5/10	Sicherheit	12/15		

84 Punkte



Spidi Laser Touring

Passgenauigkeit	15/15	Material/Verarbeitung	20/20	Tragekomfort	15/15	Praxistauglichkeit	11/15
Ausstattung	5/10	Wetter	5/10	Sicherheit	12/15		

83 Punkte

Alle Topprodukte im Preischeck

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 **www.mundr.de/E31** auf, sucht euer Lieblingsprodukt und verfasst eine kurze Rezension.

Eure Meinung zählt!

Navigationsgeräte



TomTom Rider 550

Bedienbarkeit	22/25	Material/Verarbeitung	10/10	Funktionen	18/20	Lieferumfang	12/15
Akku	9/10	Touchscreen	17/20				

88 Punkte

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Garmin zūmo XT

Bedienbarkeit	23/25	Material/Verarbeitung	10/10	Funktionen	16/20	Lieferumfang	14/15
Akku	6/10	Touchscreen	17/20				

86 Punkte



Garmin zūmo XT2

Bedienbarkeit	21/25	Material/Verarbeitung*	7/10	Funktionen	17/20	Lieferumfang	15/15
Akku	6/10	Touchscreen*	18/20				

84 Punkte

*Dem zūmo XT2 wurden nachträglich 3 Punkte für das instabile Gehäuse und 2 Punkte für den Ausfalls des Touchscreens abgezogen.



Garmin zūmo 396

Bedienbarkeit	20/25	Material/Verarbeitung	10/10	Funktionen	17/20	Lieferumfang	15/15
Akku	6/10	Touchscreen	14/20				

82 Punkte

Kommunikation



Cardo Packtalk Edge

Praxistauglichkeit	20/20	Material/Verarbeitung	14/15	Ausstattung	20/20	Lieferumfang	8/10
Gewicht/Akku	9/10	Sprachqualität/Reichweite	20/25				

91 Punkte

MOTORRAD & REISEN Toptipp



Sena 50S

Praxistauglichkeit	18/20	Material/Verarbeitung	13/15	Ausstattung	20/20	Lieferumfang	10/10
Gewicht/Akku	8/10	Sprachqualität/Reichweite	20/25				

89 Punkte



Sena 30K

Praxistauglichkeit	16/20	Material/Verarbeitung	13/15	Ausstattung	20/20	Lieferumfang	10/10
Gewicht/Akku	7/10	Sprachqualität/Reichweite	18/25				

84 Punkte



Cardo Packtalk Slim

Praxistauglichkeit	14/20	Material/Verarbeitung	15/15	Ausstattung	18/20	Lieferumfang	9/10
Gewicht/Akku	10/10	Sprachqualität/Reichweite	16/25				

82 Punkte

PLZ: 2****

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

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

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

PLZ: 4****

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.de –

motorrad-navihalter.de



PLZ: 7****

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

PLZ: 8****

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

MRA MOTORCYCLE WINDSHIELDS www.mra.de

PLZ: 8****

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

Neueröffnung April 2023

Classic Superbikes
Motorrad Museum
Glockenpalast Gifhorn





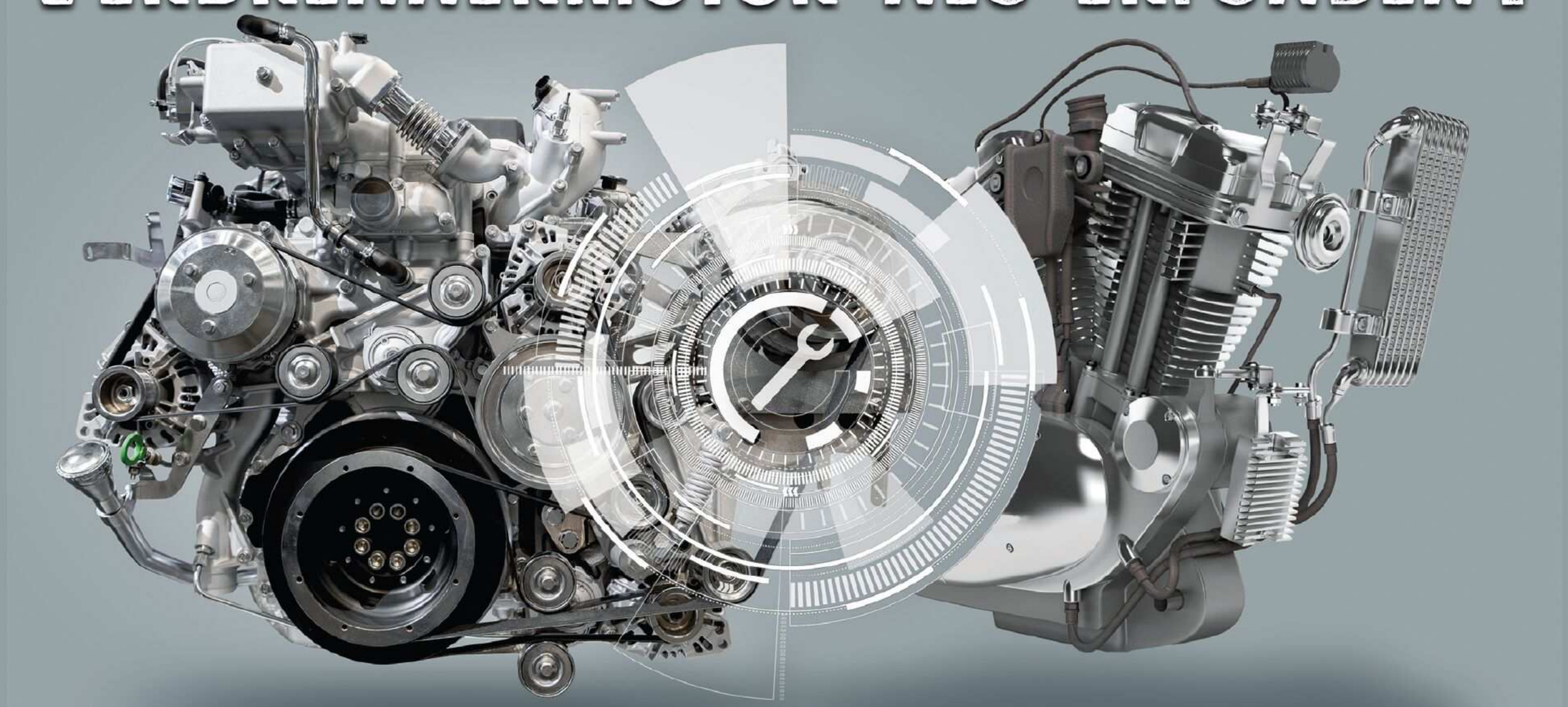
Traummotorräder der 70er, 80er, 90er und 00er Jahre
Auf 3.400 m² im weltweit einzigartigen Gifhorner Glockenpalast
Nähe Harz und Weserbergland
Urlaub in Motorradhotels gleich nebenan

www.classic-superbikes.com





Verbrennermotor neu erfunden?



Text: Alexander Klose, Quelle: ISS National Laboratory, Fotos: preysler, rh2010 – stock.adobe.com

Kühle Flammen könnten den Wirkungsgrad von Verbrennern deutlich erhöhen. Ein interessantes Experiment fand in den vergangenen Monaten auf der ISS statt.

Nachdem das Verbrenneraus vom Tisch ist, wird es, Stand jetzt, Pkws mit Verbrennermotoren auch in absehbarer Zeit – VW spricht von Jahrzehnten – weiterhin geben. Motorräder waren laut offiziellen Angaben von dem geplanten Verbot ohnehin nicht betroffen.

Erhöhung des Wirkungsgrades auf bis zu 60 % möglich

Von einem interessanten Experiment auf der ISS berichtet das Online-Portal ISS National Laboratory. Dabei geht es um das Thema „Kühle Flammen“, deren Verwendung den Wirkungsgrad von Verbrennungsmotoren deutlich erhöhen könnte. Demnach könnte dieser von derzeit 35 Prozent auf bis zu 60 Prozent verbessert werden. Neben der Entwicklung neuer Technologien, wie Elektro- oder Wasserstoffantriebe, die sich am Markt bislang nur schwer behaupten können, erscheint es sinnvoll auch an bestehenden weitverbreiteten Technologien zu forschen und diese weiter effizienter zu machen. Auch neuen Entwicklungen, die den Verbrennungsmotor effizienter gestalten, verbessern schlussendlich die CO_2-Bilanz und reduzieren den Schadstoffausstoß.
Um die Effizienz von Verbrennungsmotoren zu verbessern und den Schadstoffausstoß zu verringern, griffen die ISS-Wissenschaftler auf das Phänomen der „Kühle Flammen“ zurück. Heiße Flammen wie bei einem Erdgasherd erreichen rund 1.700 Grad Celsius. Kalte Flammen brennen jedoch bei viel niedrigeren Temperaturen um etwa 500 Grad Celsius. Die meisten Verbrennungsmotoren verbrennen Benzin mit einem Wirkungsgrad von 35 %. Das bedeutet, dass ein durchschnittliches Fahrzeug nur mit etwa einem Drittel der Energie angetrieben wird, die bei der Verbrennung im Motor entsteht. Dieser Wärmeverlust entsteht auf zwei Arten: durch heiße Abgase, die aus dem Auspuffrohr des Autos austreten und die sich kaum vermeiden lassen, und durch Motorwärme, auf deren Reduktion Motorenhersteller heutzutage ihr Augenmerk lenken. Aktuelle Verbrennungsmotoren laufen sehr heiß. Auch ist ein Kühlsystem erforderlich, um die Motortemperatur für einen dauerhaften und sicheren Betrieb zu senken.

Hohe Temperaturen bedeuten einen hohen Schadstoffausstoß

Hohe Verbrennungstemperaturen erzeugen auch mehr Stickoxide (NOx). Wenn Motoren so konstruiert werden könnten, dass sie das Konzept der Chemie der „Kühlen Flammen“ umsetzen, dann würden sie kühler laufen, was gleichbedeutend damit wäre, dass sie sauberer und viel effizienter laufen könnten. Dies erfordert jedoch ein tiefgreifendes Verständnis der „Kühlen Flammen“, die auf der Erde nur schwer zu untersuchen sind. Wenn man eine Kerze anzündet, bildet sich die Flamme schnell und wandert sofort nach oben, um die typische tropfenförmige Flamme zu bilden. Das liegt daran, dass die heißen Verbrennungsprodukte aufgrund des Auftriebs durch die Schwerkraft nach oben steigen und dadurch frische Luft anziehen. Diese Strömung hält die Flamme in Gang, und der Prozess ist sehr schnell. Im Gegensatz dazu ist die Chemie der kalten Flamme sehr langsam und erzeugt eine schwache Flamme, die länger braucht, um sich zu entwickeln. Auf der Erde bewegt sich der Auftrieb so schnell, dass er kalte Flammen fast sofort erstickt, weshalb die Forscher den Umweg über das All und die ISS wählten. Um „Kühle Flammen“ besser untersuchen zu können, benötigten Wissenschaftler eine Umgebung, in der die Schwerkraft und damit der Auftrieb beseitigt sind. Ein Forscherteam unter der Leitung von Peter Sunderland,

einem Professor für Brandschutztechnik an der University of Maryland, nutzte das National Laboratory der Internationalen Raumstation (ISS). In einer von der US-amerikanischen National Science Foundation finanzierten Untersuchung wollte das Team die Mikrogravitation nutzen, um eine neue, noch nie dagewesene Art von „Kühler Flamme“ zu erzeugen, die wertvolle Daten zur Verbesserung von Verbrennungsmodellen liefern sollte.

„Auf der Erde bekommt man Auftrieb, sobald man eine Flamme entzündet und die Gase bewegen sich so schnell, dass die langsamen chemischen Prozesse nicht beobachtet werden können. Im Weltraum gibt es eine bessere Umgebung, in der die Moleküle für eine Sekunde oder länger in der Flamme verweilen, und dann kann man diese wirklich langsame, seltene Art von Chemie nutzen, sie aufzeichnen und etwas darüber lernen.“ erklärt Peter Sunderland, Leiter des Forscherteams von der University of Maryland.

Übliche Flammen, wie die eines Gasherds, erreichen Temperaturen von 1.700 Grad Celsius. Im Gegensatz dazu brennen kühle Flammen bei viel niedrigeren Temperaturen ab, die in der Regel nicht über 550 Grad Celsius liegen.
Wenn hohe Verbrennungstemperaturen das Problem darstellen, könnte die Chemie der „Kühlen Flamme“ die Lösung sein. Aber indirekt und nicht in der Art und Weise, wie man zunächst annimmt. Kühlere Verbrennungstemperaturen im Motor können nicht durch kühle Flammen selbst erreicht werden – der Motor würde immer noch mit heißen Flammen laufen –, sondern durch die Einbindung einer kühlen Flammenchemie, die es ermöglicht, der Verbrennung zusätzliche Luft hinzuzufügen.
Bei Verbrennungsmotoren erfolgt die Verbrennung, indem Kraftstoff und Luft in einem bestimmten Verhältnis gemischt und anschließend komprimiert werden. Durch eine Zündkerze wird das Kraftstoff-Luft-Gemisch entzündet. Wenn es Motorenherstellern gelänge, die gleiche Menge an Kraftstoff durch den Motor zu leiten, jedoch mit doppelt so viel Luft, würde der Motor deutlich kühler laufen. Der Motor könnte unter Umständen sogar ohne ein herkömmliches Kühlsystem auskommen. Dies würde bedeuten, dass weniger Energie in Form von Motorwärme verloren ginge und auch die Emission von Stickoxidschadstoffen (NOx) würde reduziert. Allerdings würde eine Zündung mit einer Zündkerze bei Motoren, die mit doppelt so viel Luft betrieben werden, nicht mehr funktionieren. Die Flammen würden entweder erlöschen oder sich zu langsam durch das Kraftstoff-Luft-Gemisch ausbreiten, erklärte Peter Sunderland. Stattdessen müsste die Zündung allein durch Kompression erfolgen.

„Bei Motoren ist der Zündzeitpunkt entscheidend. Bei Motoren mit Fremdzündung kann der Zündzeitpunkt genau gesteuert werden, wenn die Flammen heiß und stark sind. Bei künftigen ultraschlanken Selbstzündungsmotoren werden die ersten Reaktionen die kühle Flammenchemie betreffen, die dann die heißen Flammen entzünden, die das Auto antreiben.“

Kühle Flamme wurde bereits 1810 entdeckt

Die erste Entdeckung der kalten Flamme wurde bereits im Jahr 1810 gemacht, als der britische Chemiker Sir Humphry Davy während seiner Untersuchungen zur Verbrennung auf die kalte Flamme stieß. Er machte diese zufällige Entdeckung, während er sicherere Lampen für Bergleute entwickelte. Fast zwei Jahrhunderte später, genauer gesagt im Jahr 2012, wurde auf der Internationalen Raumstation eine andere Art von kalter Flamme entdeckt, diesmal durch einen weiteren zufälligen Vorfall. Bei dieser Entdeckung handelte es sich um kühle Diffusionsflammen. Im Gegensatz zu den kühlen Flammen von 1810 entstehen kühle Diffusionsflammen in Systemen, in denen der Brennstoff und ein Oxidationsmittel, wie beispielsweise Sauerstoff, nicht bereits vorab vermischt sind. Stattdessen diffundieren der Brennstoff und das Oxidationsmittel zueinander, und die Flamme entsteht an dem Ort, an dem sie aufeinandertreffen. Für ihre Experimente auf der ISS nutzten die Forschenden keinen flüssigen, sondern gasförmigen Treibstoff. Zwar entstehen kühle Flammen in der Regel bei Flüssigtreibstoffen, doch die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler wollten die Grenzen der kalten Flamme ausloten. Genauer gesagt ging es darum, den Brennstoff mit den kleinsten Molekülen zu finden, mit dem sich solch eine kühle Flamme erzeugen lässt.

Neue Art von kühler Flamme gesucht und gefunden

Der Versuchsaufbau auf der Raumstation umfasste eine abgedichtete Brennkammer (ungefähr so groß wie ein kleiner Büromülleimer), die mit einem Sauerstoff-Stickstoff-Gemisch gefüllt war. Im Inneren befand sich eine Kugel aus gesinterten Metallspänen, durch die Gas strömte. Ein Zünder startete die Verbrennung. Das Team testete die drei Kraftstoffe (Butan, Propan und Ethan) mit unterschiedlichen Kraftstoff- und Sauerstoffkonzentrationen und unterschiedlichem Druck. Ziel war es, die genauen Bedingungen zu finden, die erforderlich sind, um aus gasförmigem Brennstoff eine kühle Diffusionsflamme zu erzeugen. Die Forschungen waren ermüdend und schlugen zunächst fehl, dachte man zumindest. Es dauerte eine gewisse Zeit, bis das Team die Messungen zu „Kühlen Diffusionsflamme“ richtig interpretierten. Anhand der gewonnenen Daten im Weltraum konnte diese nachgewiesen werden, was im Umkehrschluss bedeuten könnte, dass der Wirkungsgrad von Verbrennungsmotoren von 35 Prozent auf bis zu 60 Prozent durch die Anwendung von kühler Diffusionstechnologie gesteigert werden kann.

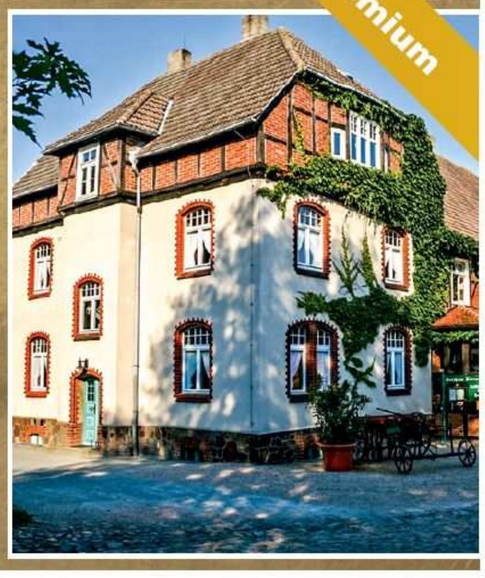
Altmark

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

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

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

Kreta

Traumhafte Serpentinen

Premium



Anissaras Beach Ap.
Beachroad
70014 Anissaras
+49 1725173110
www.anissaras-beach-apartments.com



Kreta Motoweek inkl. Guide – ab 1.349,-- Euro

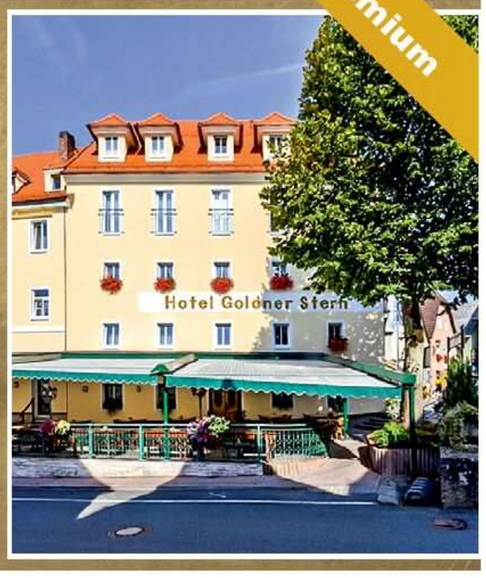
Fränkische Schweiz

Im Herzen Oberfrankens

Premium

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





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

Tirol

Samnaun & Stilfser Joch

Premium

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





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

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

M&R Premiumhotels

Premium

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

Angebot & Buchung unter:
www.mrhotels.de

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



Ederbergland

Hotel Sassor
Berliner Straße 17
35088 Dodenau/Eder
+49 6452 939939
www.hotel-sassor.de



Elbsandsteingebirge

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



Erzgebirge

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



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



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



Harz

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



Holsteinische Schweiz & Ostsee

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



Hunsrück

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





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-Leistungs-verhältnis 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



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



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



Schwarzwald

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



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

Hotel Florian

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



Gasthof Kircher Sepp

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



Wellnesshotel Almhof Call

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



Vorarlberg

s'MATT 3

Hof 244
A-6951 Lingenau
+43 5513 6417
www.smatt3.at



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

Anfrage & Buchung unter:
www.mrhotels.de



Sardinien

Hotel Cardedu

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



Vinschgau

Hotel Lamm

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



Hautes Alpes

La Neyrette

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



Luxemburg

Hotel DAHM

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



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



Luxemburg

wo die Ardennen „Ösling“ genannt werden

Das Großherzogtum Luxemburg ist mit etwas mehr als zweieinhalbtausend Quadratkilometern nicht das größte europäische Land, hat aber für uns Motorradfahrer eine Menge zu bieten. Der Norden des Landes gehört zu den Ardennen und wird das „Ösling“ genannt. Bewaldete Berge und Hügel, in die sich Flüsse eingegraben haben und tiefe Täler bilden, prägen hier die Landschaft und bieten damit ein traumhaftes Terrain für uns Motorradfahrer. Straßen, die in den Flusstälern kurvenreich dem Verlauf des Wassers folgen oder den Weg über die Bergrücken ins nächste Tal nehmen, laden zum Tanz durch das „Ösling“ ein. Diese Tour durch den Nordosten Luxemburgs und die angrenzende Eifel soll euch ein bisschen Appetit machen, unseren Nachbarn einen Besuch mit dem Motorrad abzustatten und die Gastfreundschaft der Luxemburger zu genießen.

Text: Jost G. Martin, Fotos: Sabine und Jost G. Martin



Schloss Colmar-Berg

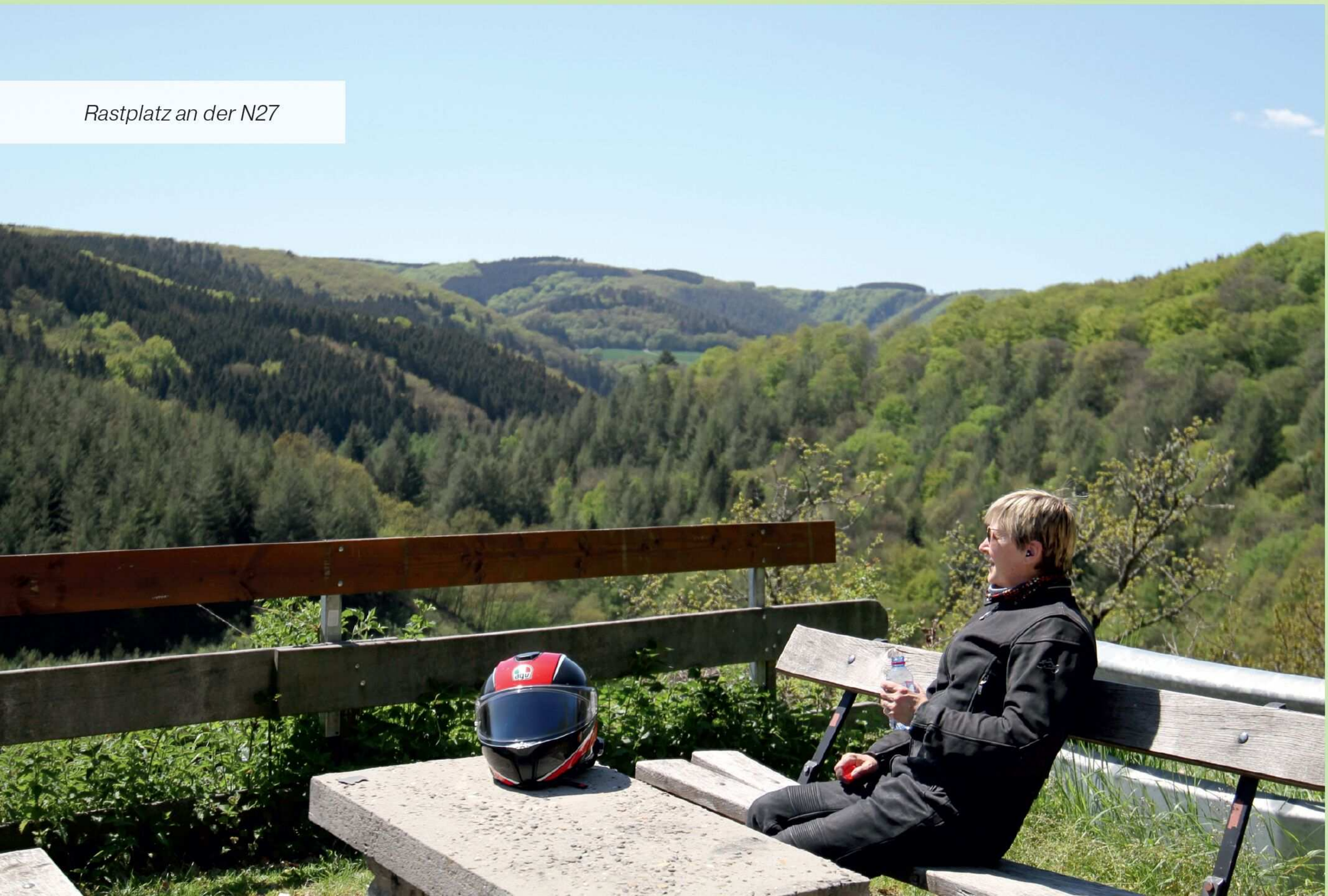
Ausgangspunkt für unsere zweite „Tour de Luxembourg“ ist das kleine Städtchen Mersch, das direkt an der luxemburgischen A 7 liegt und damit hervorragend zu erreichen ist. Wir – das sind Sabine, Thomas und meine Wenigkeit – nutzen die „Nationalstrooss 8“ (N 8) Richtung Westen, um dem Verkehrsgewühl in Mersch rasch zu entfliehen. Nur ein paar Kilometer entlang eines bewaldeten Hügels, in dem sich eine Sandgrube versteckt, biegen wir nach Norden ab und gelangen ins Tal der Attert.
Wir folgen dem Flüsschen bis nach Colmar-Berg, wo wir zunächst auf die Fertigungsanlagen der Firma Goodyear treffen, eines der größten Arbeitgeber in Luxemburg. Auf der dazugehörigen Teststrecke könnte man seine Reifen ja mal richtig auf Temperatur bringen, aber da hier keine Motorradreifen hergestellt werden, fahren wir weiter, um uns die eigentliche Sehenswürdigkeit von Colmar-Berg aus der Nähe anzuschauen. Es ist das Château de Colmar-Berg. Das Schloss ist der Wohnsitz des Großherzogs von Luxemburg, dem Staatsoberhaupt Luxemburgs. Leider ist es für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Kurvenfestival an der Sauer

An der Schlossmauer entlang fahren wir weiter bergan und über den Hügel, um dann scharf rechts auf die Straße nach Ettelbrück abzubiegen. Hier in Ettelbrück treffen wir unseren Begleiter für die nächsten siebenunddreißig Kilometer, hier vereinigt sich die Sauer mit der Alzette, die dann als Sauer weiter zur Mosel fließen. Wir nehmen aber die Route flussaufwärts.
Was nun folgt, lässt sich mit Worten kaum beschreiben: Kurve folgt auf Kurve, mal lang gezogen, mal enger, fast einer Kehre gleich. Dabei bleibt die Straße immer in unmittelbarer Nähe des dahinplätschernden Wassers. Grüne Wälder, nur manchmal unterbrochen von saftigen Wiesen oder kleinen Ortschaften, begleiten uns auf unserem Weg entlang der Sauer. Unter der Woche treffen wir äußerst selten auf andere Verkehrsteilnehmer, keine störenden Lkw oder Reisebusse, sodass wir zügig vorwärtskommen – natürlich immer innerhalb des Geschwindigkeitslimits von in Luxemburg geltenden 90 Stundenkilometern. Nach fünfunddreißig Kilometern Kurvenlabyrinth auf schmaler und gut asphaltierter Straße, begleitet von einer traum-



Nationalstraße 27 an der Sauer

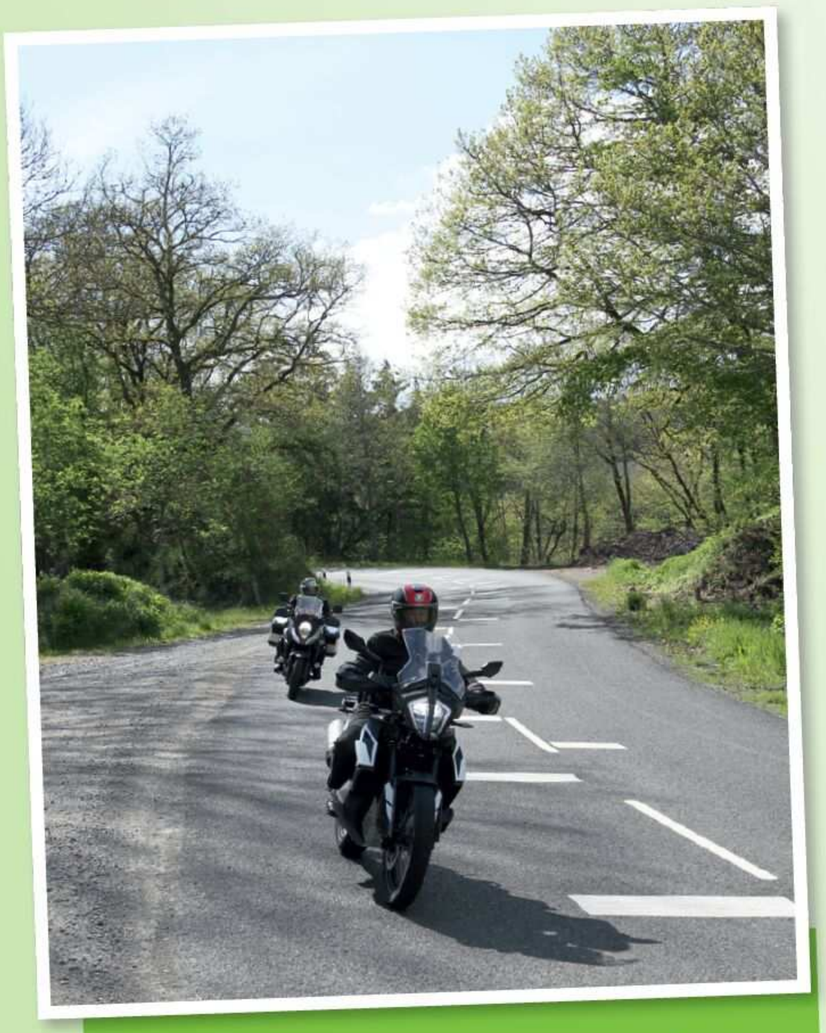


Rastplatz an der N27

haften und weitgehend unberührten Landschaft, haben wir uns eine Pause verdient.

Idyllische Kaffeepause

In einem Bogen der Sauer, fast wie auf einer Insel, liegt das kleine Städtchen Esch-sur-Sûre, zu Deutsch: Esch an der Sauer. Wer hier nicht anhält, sondern einfach durch einen Tunnel weiterfährt, dem ist nicht zu helfen. Hier muss man Station machen, um das beschauliche und idyllische Panorama zu genießen, die schmalen Gassen, alten Gebäude und darüber auf einem Hügel thronend die Ruine des Château d'Esch-sur-Sûre, einfach ein Traum. Wir lassen uns bei einer Tasse Kaffee nieder. Bei der Kaffeebestellung sollte man beachten, dass sich Freundlichkeit in barer Münze auszahlen kann, wenn man den Hinweis auf einer Kreidetafel beherzigt, was wir natürlich getan haben. Freundlichkeit kostet nichts und schont hier sogar die Reisekasse.



Straßenmarkierungen wie in Österreich

Einer hilft dem anderen

Auch drei Motorradfahrer aus dem benachbarten Belgien haben hier eine Rast gemacht und wollen nun weiter, doch die Caponord des einen Belgiers will nicht, ihre Batterie ist am Ende. „Wartet mal, ich hab da was", ruft Sabine und kramt ein Überbrückungskabel – das hat sie immer dabei – aus der Hecktasche ihrer 790er Adventure. Wenig später läuft der Motor der Caponord wieder und die drei Belgier machen sich auf die Weiterreise, wohin auch immer. Schön, wenn man anderen helfen kann. Auch wir verlassen Esch an der Sauer und fahren über die Staumauer – hier wird die Sauer zur Wasserversorgung Luxemburgs, aber auch zur Stromgewinnung aufgestaut – auf die andere Seite des Flusses.

Auf einer Nebenstraße geht unsere



Preisgestaltung der besonderen Art



Starthilfe

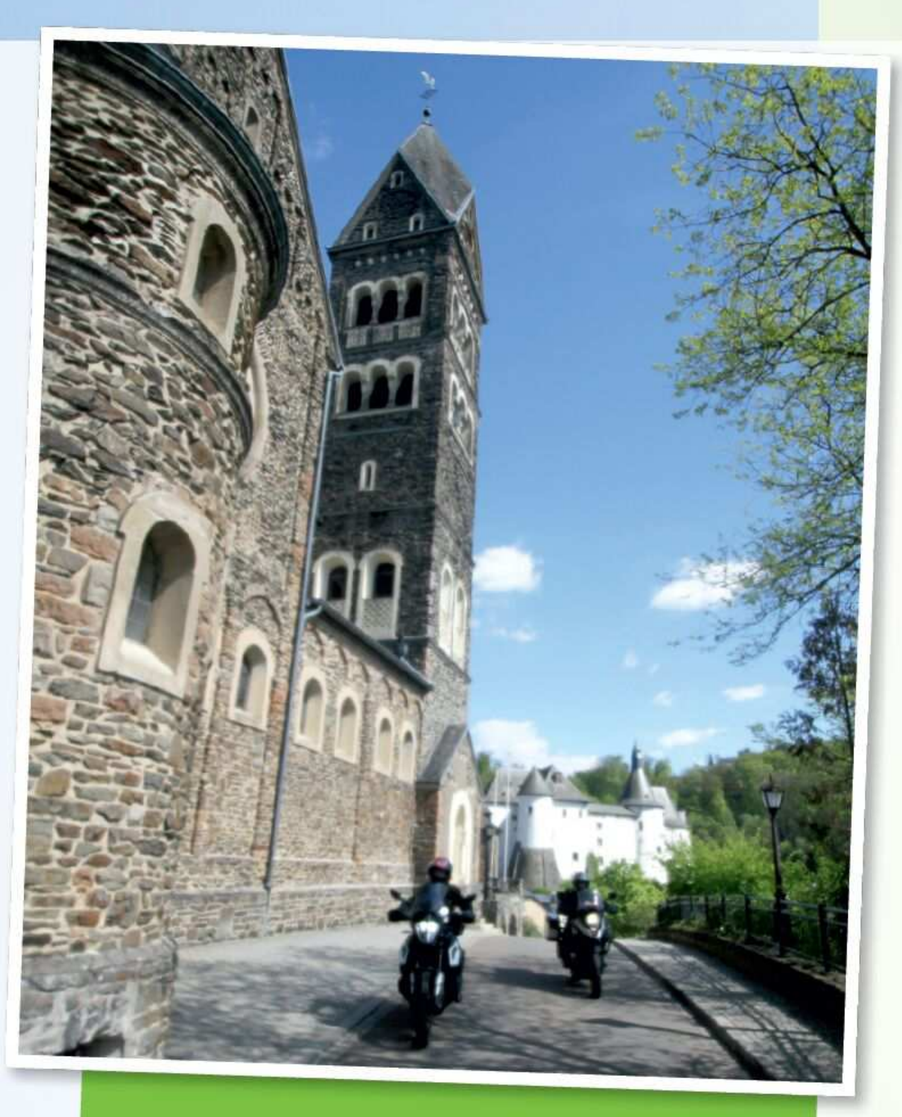
Fahrt weiter, grobe Richtung Norden. Dabei geht es immer wieder auf und ab, wie es sich eben für eine Mittelgebirgslandschaft gehört, durch Wälder, Wiesen und Auen bis zum Schumannseck. Wie man hier an einer Gedenkstätte lesen kann, spielte diese Kreuzung in der Schlussphase des Zweiten Weltkriegs eine wichtige Rolle.



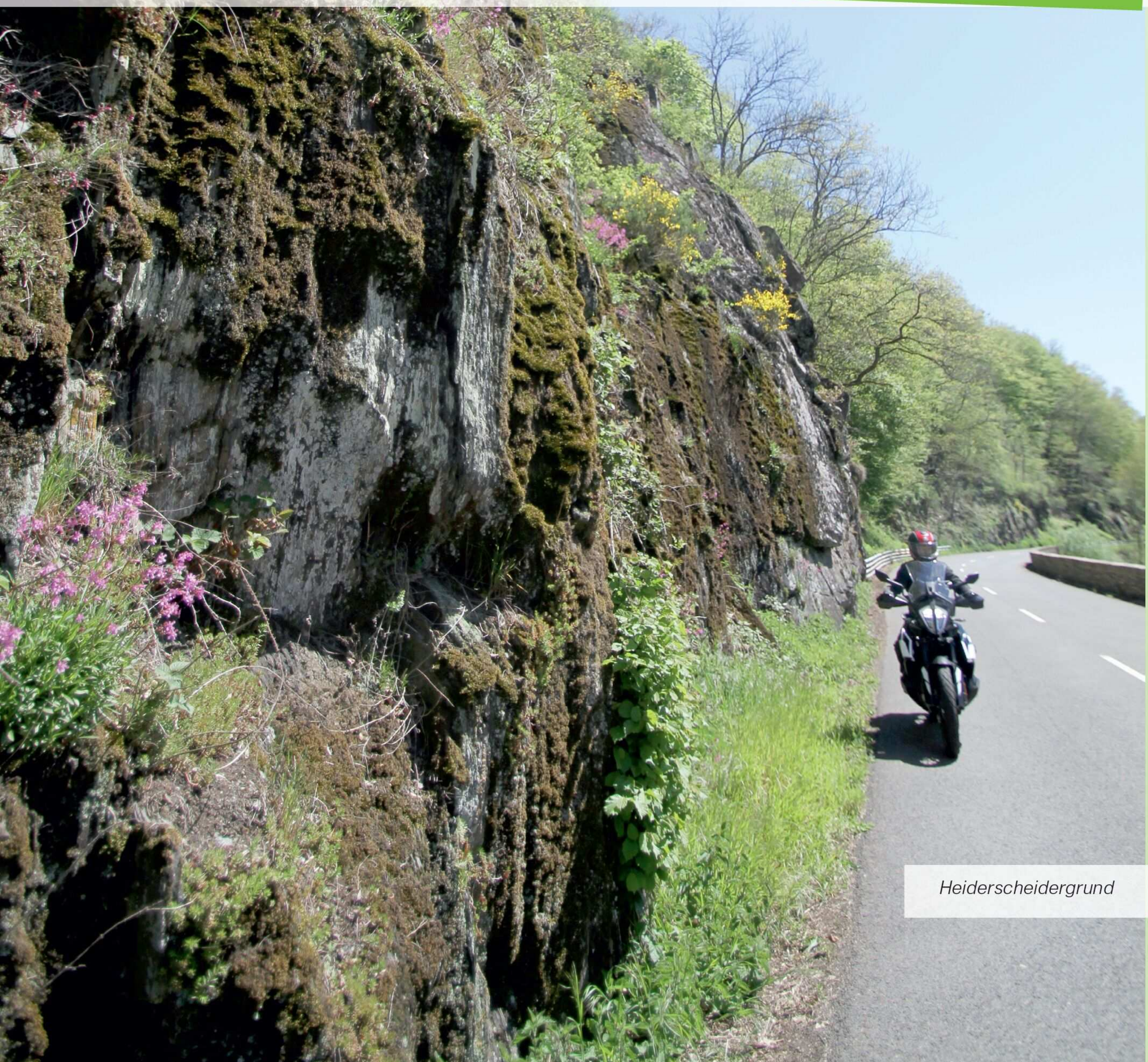
Kurven an der Klierf

Sehenswertes in Clervaux

Wir fahren aber schnell weiter und erreichen schon bald das kleine Städtchen Wiltz. Wieder begleiten uns Wälder und Felder auf dem Weg zum nördlichsten Punkt unserer Tour durch das „Ösling“. In einer Schleife des Flüsschens Klerf, das uns schon eine Weile begleitet hat, liegt das nahezu gleichnamige Clerf, geläufiger ist aber der französische Name Clervaux. Drei Bauwerke prägen das „Stadtbild“ von Clerf. Zum einen ist das die trutzige Schlossburg, die vermutlich im 12. Jahrhundert auf ei-



Clerf, Eglise Saint Hubert, Blick auf Schloss Clerf



Heiderscheidergrund

nem Felsvorsprung errichtet wurde. Nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg wurde sie wieder aufgebaut und restauriert. Das zweite sehenswerte Bauwerk ist die Pfarrkirche Sankt Hubertus, die erst Anfang des 20. Jahrhunderts im rheinisch-romanischen Stil erbaut wurde. Etwas versteckt im Wald liegt die Benediktinerabtei Clerf, die ebenfalls erst im frühen 20. Jahrhundert gegründet wurde. Von Clervaux aus nutzen wir die Nationalstraßen 18 und 7, um über Marnach und Dorscheid Richtung Hosingen zu fahren. Bevor wir jedoch diesen Ort erreichen, biegen wir links ab und nehmen die CR 342 bis hinunter nach Rodershausen, eine wunderschöne kurvenreiche Strecke durch einen traumhaften Laubwald. Nur die Our trennt uns noch von einem Wechsel hinüber in die Schnee-Eifel – keine Angst, Winterreifen sind hier nicht erforderlich.

Pfälzische Stippvisite

Etwas weiter nördlich bei Dasburg führt eine Brücke über die Our. Im auf der deutschen Seite liegenden Dasburg führt die Straße um einen Hügel und der darauf befindlichen Burgruine herum. Normalerweise werden Burgen oder Schlösser durch Kriegshandlungen zerstört, nicht jedoch diese Burg. Marschall Oudinot, Herzog von Reggio, erhielt 1811 das Schloss als Schenkung von Napoleon I. Der ließ das Schloss zwei Jahre später öffentlich versteigern, mit der Maßgabe, die Burg innerhalb eines Jahres zu schleifen, also zu zerstören. Übrigens, Dasburg ist die westlichste Gemeinde von Rheinland-Pfalz. Von hier aus steigt die Bundesstraße 410 an und führt uns bis zum Abzweig auf die Landesstraße L 1, die uns durch Felder und Wälder kurvenreich bis nach Übereisenbach bringt. Wieder steht ein Grenzübertritt an und wir rollen in zügigem Tempo immer entlang der Our Richtung Süden. Noch zweimal wechseln wir die Flussseite – ohne Luxemburg zu verlassen –, ehe wir Vianden erreichen.



Ourtalstraße bei Wallendorf



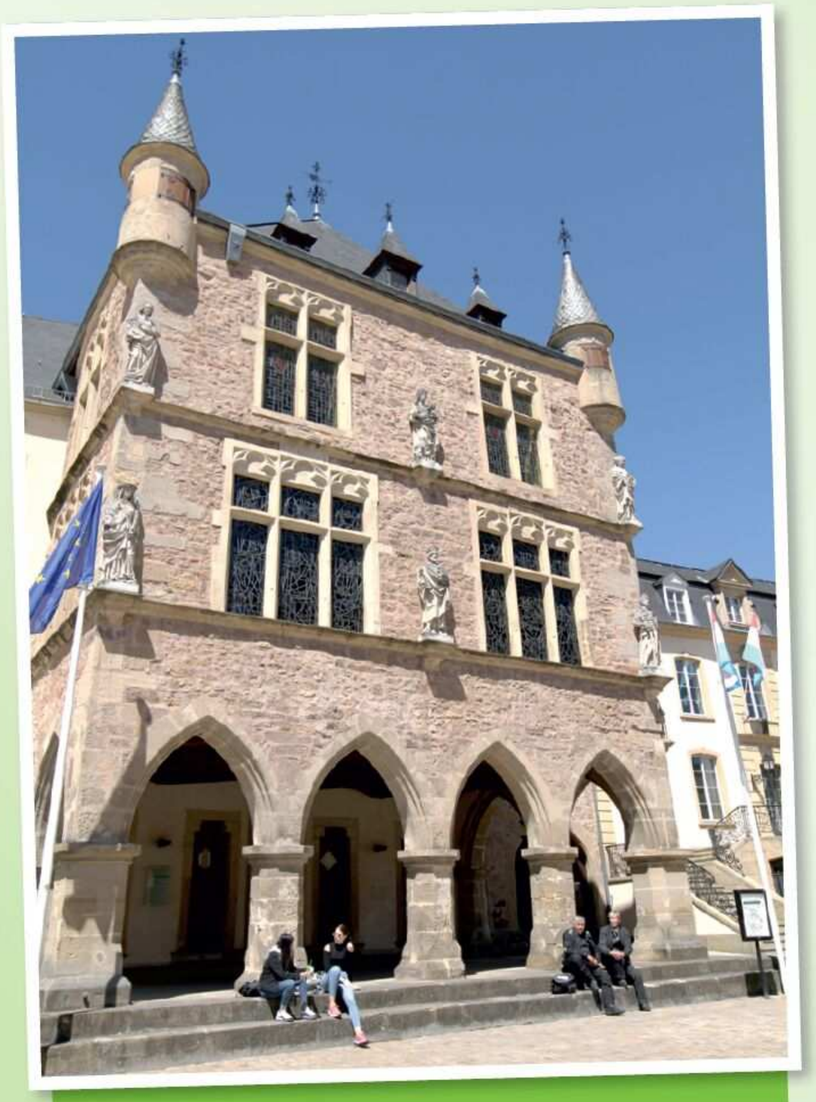
Pause in Vianden



Blick auf Schloss Vianden

Von Vianden nach Echternach

Die Stadt an der Our im östlichen Teil der Ardennen – dem „Ösling“ – ist wegen seiner Lage am Fluss und der über der Stadt thronenden Burg Vianden eines der wichtigsten Touristenzentren Luxemburgs. Die Burg oberhalb der Stadt ist naturgemäß der Hauptanziehungspunkt des touristischen Interesses. Die Höhenburg wurde auf der Grundlage eines römischen Kastells errichtet und im 11. Jahrhundert unter anderem durch den Einbau einer zehneckigen Kapelle erweitert. Im 19. und 20. Jahrhundert verfiel die Burganlage mehr und mehr und erst seit 1977 wird die mächtigste noch bestehende Befestigungsanlage Luxemburgs nach und nach wieder aufgebaut. Aber auch die Altstadt von Vianden mit den Cafés rund um die Our-Brücke hat ihren Reiz und lädt zum Verweilen ein. Wir fahren aber weiter, dieses Mal auf der „deutschen“ Seite. Auf schmalen Straßen immer parallel zur Our cruisen wir bis nach Echternacherbrück.

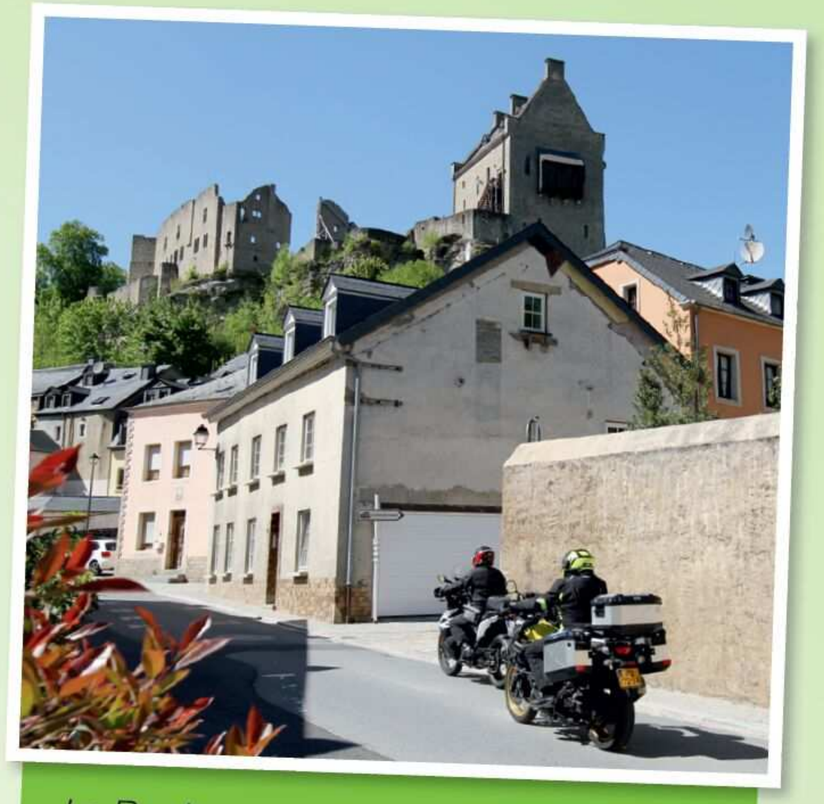


Denzelt in Echternach

Begegnungen mit Autos gibt es kaum, höchstens trifft man mal einen Bauern mit seinem Traktor. Bei Wallendorf wechseln wir unsere Begleitung. Die Our mündet in die Sauer, die nun die Grenze zwischen Deutschland und Luxemburg bis zur Mündung in die Mosel bildet. Erst in Echternach, nach Passieren der Brücke über die Sauer, wird es voller. Noch dazu ist Echternach – so scheint es – eine einzige Baustelle mit Einbahnstraßen und Umleitungen, die jedes Navi und damit auch den Fahrer zur Verzweiflung bringen. Das Ganze erinnert mich irgendwie an die Echternacher Springprozession, zwei Schritte vor, einer zurück. An eine Besichtigung der Basilika oder der Abtei ist nicht zu denken. Lediglich der „Denzelt“, das Gerichtsgebäude, lässt uns ein paar Minuten im Parkverbot verweilen.

Von Echternach aus nutzen wir dann die Rue de Mersch, die 118. Noch einmal mit reichlich Kurven versehen führt diese Route durch das waldreiche Müllerthal zunächst nach Larochette. Dort statten wir der Festung Larochette noch einen kurzen Besuch ab, ehe wir zurück zum Ausgangspunkt unserer Tour durch den Nordosten Luxemburgs in Mersch fahren.

Mit einem von Herzen kommenden Dankeschön für die Begleitung und einer Umarmung verabschieden wir unseren Luxemburger Freund Thomas nach Hause. Knapp zweihundert Kilometer durch eine wunderschöne Landschaft, gespickt mit reichlich Kurven, ohne viel Verkehr – Motorradfahrerherz, was willst du mehr? Na ja, natürlich noch mehr Kurven und kleine Straßen, aber nicht jetzt. Ein anderes Mal bestimmt, denn es



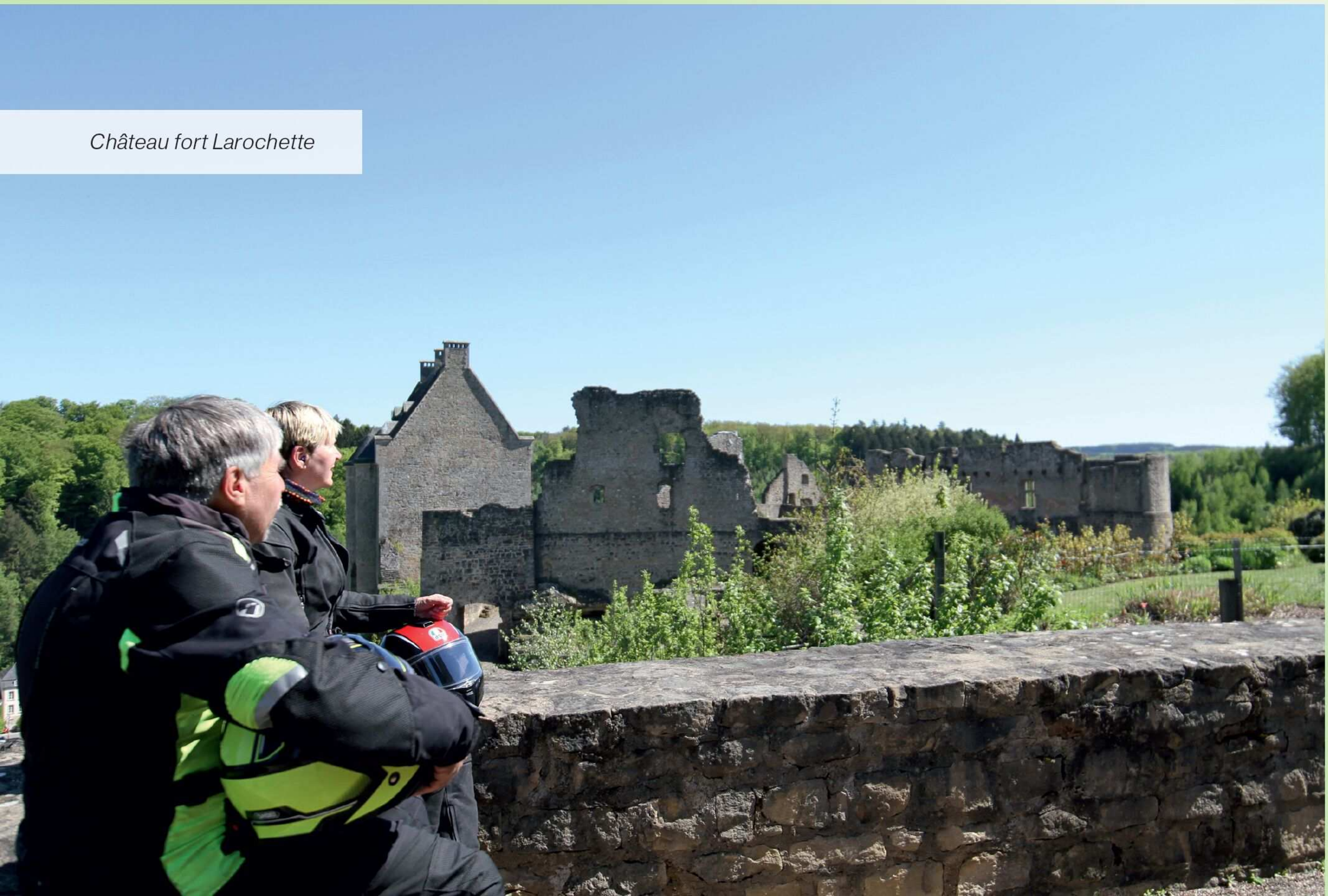
La Rochette, Blick auf die Festung

gibt in Luxemburg noch mehr davon. Wir kommen wieder, ganz sicher.



Château fort Larochette

Château fort Larochette



Informationen zur Tour

Allgemeines

Das Land Luxemburg hat einen eher ländlichen Charakter. Lediglich die Hauptstadt und die unmittelbar umliegenden Städte bilden das einzige Ballungszentrum des Landes. Die angrenzende Region im Norden des Landes – die Ardennen – wiederum ist geprägt von den sich durch die Mittelgebirgslandschaft windenden Flussläufe von Our und Sauer. Hier finden sich abseits der Hauptverkehrswege reichlich kleinere und schmale Nebenstraßen, die sich in einem munteren Auf und Ab kurvenreich so durch die Felder und Wälder schlängeln, dass das Motorradfahrerherz lacht.

Beste Reisezeit

Die Tour kann von April bis Oktober unter die Räder genommen werden.

Sehens- und erlebenswert

Sehenswert auf der vorgeschlagenen Tour sind neben der Hauptstadt des Landes mit ihren zahllosen Bauwerken und Institutionen vor allem die landschaftlichen Highlights wie die Saarschleife, auch mal von einer nicht überlaufenen Position aus gesehen, oder historische Orte wie Schengen im Dreiländereck Luxemburg, Frankreich und Deutschland.

Schnieder REISEN
Unterwegs in Nord- und Osteuropa
INDIVIDUELLE MOTORRADREISEN
Unterwegs zwischen Nordkap, Highlands und Hoher Tatra
MIT GPS-DATEN
+49 40 3802060 · www.schnieder-reisen.de

Unterkunft

Hotel Dahm
57, Porte des Ardennes
9145 Erpeldange-sur-Sûre
Telefon: +352 816255-1
www.hotel-dahm.lu



Anreise

Von Norden kommend nutzt man die A 1 sowie die A 602 und A 64, von Süden kommend die A 8, von Osten die A 6 und A 8.



Kulinarisches

Die luxemburgische Küche ist einfach und eng mit den geografischen Bedingungen und der ländlichen Lebensweise in der Vergangenheit verbunden. Zwar hat die internationale Küche ebenfalls ihren Einfluss entfaltet, doch die traditionelle und deftige Küche hat wieder ihren Platz auf den Speisekarten gefunden. „Judd mat Gaardevounen“ (Schweinenacken mit Saubohnen) und „Trälpen“ (gebratene Blutwurst) mit Apfelkompott sind nur zwei Beispiele. Dazu gibt es trockene, sortenreine Weißweine von der Luxemburger Mosel.

Karten & Bücher

MARCO POLO
Karte Deutschland
Blatt 10. Rheinland-Pfalz, Saarland
Maßstab 1:200.000
Preis: 9,95 Euro

Bezug: www.mundr.de/KN4

MARCO POLO
Reiseführer Luxemburg
Preis: 12,99 Euro

Routenverlauf

Gesamtkilometer: 187,4 km
Höchster Punkt: 500 m über NN

Routenverlauf:

Mersch – Colmar-Berg – Ettelbrück – Esch an der Sauer – Schumannseck – Wiltz – Clervaux – Dasburg – Vianden – Wallendorf – Bollendorf – Echternacherbrück/Echternach – Fels – Mersch

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

Auf Kreuzfahrt mit Reiseenduros

KROATIEN ZUR SEE,

über Pässe und mit viel Schotter

Eine Reise als Versuch, Kreuzfahrt, Kroatien und Endurofahren zusammenzuführen. Ein Reisebericht einer ganz besonderen Tour durch Kroatien.

DIE AUSGANGSLAGE

Die Sonne lacht von oben auf den Strohhut, ein kühler Cocktail in der einen und ein Buch in der anderen Hand. Dazu streift einem eine leichte, sommerliche Brise auf dem Sonnendeck übers Gesicht und unters Hawaii-Hemd. So ungefähr könnte eine Kreuzfahrt im Mittelmeer auch aussehen. Im Hintergrund das sonore Brummen des Schiffsdiesels und in der Ferne schreit eine Möwe. Alles erträglich, alles angenehm und alles ein wenig langweilig. Wer dennoch Lust auf ein bisschen Kreuzfahrt hat, sein Motorrad, individuelle Bewegungsfreiheit und Herausforderung jedoch vermissen würde, kann nun eine Kreuzfahrt für Reiseenduros unternehmen. Im ersten Augenblick erzeugt das zwar mehr Fragen als Antworten, aber genau deshalb möchte ich mir das mal genauer anschauen. Der Veranstalter wirbt mit dem „Luxus eines kleinen Kreuzfahrtschiffs und den Erlebnissen einer Motorradtour“. Jede Nacht ein anderer Hafen und während das Schiff tagsüber, mit dem eigenen Gepäck, auf See Strecke macht, fährt man selbst mit seiner Reiseenduro durchs Land und seiner eigenen Kabine hinterher. Klingt erst einmal gut. Angegebener Schwierigkeitsgrad: mittel bis schwer. Auch das sollte passen. Die Fotos des Veranstalters lassen auf viel Schotter und Wald schließen, was großen Reiseenduros ebenfalls entgegenkommen sollte. Die Reise wird also fixiert und ich beginne mit den Vorbereitungen von Mensch und Maschine. Ich bin mit Stiefeln und Anzug von Touratech und Büse schnell ausgestattet, die Maschine, ich fahre mit einer Suzuki V-Strom 1050DE, grundsätzlich ebenfalls. Was den Kunststoffkoffern an Volumen für eine größere Reise fehlt, wird mit einer 60-Liter Gepäckrolle von Wunderlich ergänzt. Ansonsten sollte die geländetaugliche Version der V-Strom ausreichend ausgestattet sein, um eine Woche im Dreck spielen zu fahren.



DIE ANREISE

Anreisetag auf dem Kreuzfahrtschiff „Antonela“ ist der Samstag und da ich ohne Zeitdruck und Gewaltmarsch anreisen möchte, verlasse ich bereits Donnerstagmorgen die heimische Garage bei Köln und mache mich auf den Weg in Richtung Süden. Erstes Etappenziel soll der Schwarzwald sein. Über den Rhein-Sieg-Kreis und die Rheinfähre bei Bad Hönningen geht es in die Eifel und ab mittags durch die Pfalz. Gegen Abend erreiche die Region um Karlsruhe und komme nach knapp 400 Kilometern Land- und Kreisstraßen-Spaß im Gasthof Löwen in Enzklösterle an.

Der nächste Tag beginnt im Dauerregen und soll mich über das Allgäu und den Brenner bis nach Südtirol führen. Bei der morgendlichen Kontrolle fällt mir jedoch auf, dass mein Hinterreifen, die Serienbereifung der V-Strom 1050DE, Dunlop Trailmax, nach weniger als 2.000 Kilometern doch arg abgefahren ist. Wo ich am Morgen nur noch geringes Profil hatte, ist die Lauffläche mittags bereits glatt und als ich am späten Freitagnachmittag bei Motorrad Geisenhofer in Sulzberg einrolle, zeigt sich schon deutlich die Kaskade des Reifens. Glücklicherweise wurde mir schnell geholfen und mit einem Bridgestone Battlax 41-A auf dem Hinterrad geht es bei einsetzender Dämmerung von Füssen aus über die Fernpassstraße an der Zugspitze vorbei nach Tirol. Als ich in Südtirol im Garni Hotel Ritterhof ankomme, ist es bereits dunkel und beinahe 23 Uhr. Ich merke mir: Mittwoch loszufahren und kürzere Etappen zu planen, wäre auch kein Fehler gewesen. Der Blick auf die Weinberge Südtirols beim Frühstück entschädigt jedoch für vieles und so mache ich mich auf den Weg nach Kroatien.

ANKUNFT IN OPATIJA

und die Begrüßung auf der „Antonela“

Schon in den Reiseunterlagen wird darauf hingewiesen, dass die Anreise und das Parken direkt am Schiff möglich sein wird und so fahre ich, freundlich winkend, am Hafenmeister und der geschlossenen Schranke vorbei auf den Pier. Ein cooles Gefühl. Noch cooler ist, dass dort gleich zwei Reisegruppen den Start ihrer Reise haben. Während ich mich zu den teilweise heftig umgerüsteten, hochbeinigen und zum Teil schon eingesauten Reiseenduros geselle, werden einen Liegeplatz weiter verchromte und polierte Harley-Davidson aus Anhängern geholt und aufgestellt.

Die Begrüßung und Zuteilung der Kabine übernimmt Veranstalter Patrick höchstpersönlich. Ich bekomme eine Doppelkabine in Einzelnutzung unter Deck zugewiesen und bin direkt angetan. Klar, es ist keine Suite (die gibt es gegen Aufpreis am Oberdeck), aber mit eigener Nasszelle, so heißen Badezimmer auf Schiffen, und einem freien Bett als Stauraum ist die Kabine mehr als ausreichend. Das Bett ist sehr bequem und über das Bullauge hat man freien Blick in den Hafen.



Mädchen mit der Möwe - die berühmteste Statue in Opatija

Die „Antonela“ ist dabei ein typisch kroatisches Küstenschiff und seit mehr als zwanzig Jahren als kleiner Kreuzfahrer im Einsatz. Ein geräumiger Speisesaal mit Bar, Sitzgelegenheiten auf zwei Decks inklusive Sonnendeck und Liegestühlen, lassen dann das eingangs genannte Kreuzfahrt-Gefühl sofort nach der Anreise aufkommen. Das Abendessen wird dann zur offiziellen Begrüßung und dem ersten Fahrerbriefing der gesamten Reisegesellschaft genutzt. Zwei Kaltgetränke und eine kurze Kreuzfahrt von Opatija nach Ičići und zurück später, geht es dann mit viel Vorfreude in die Koje.

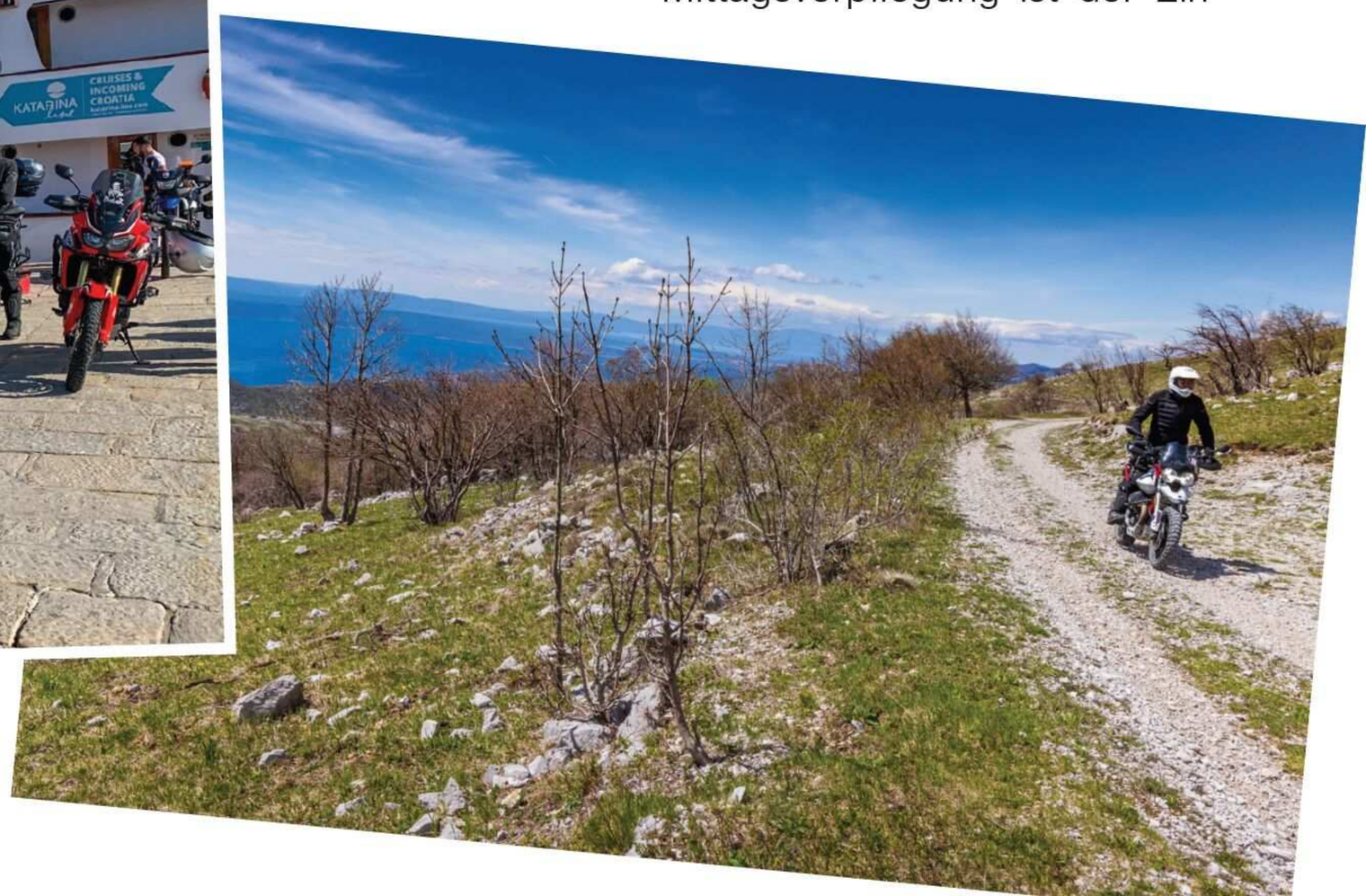
Opatja:

Wer nach der zeitigen Anreise noch ein bisschen Zeit bis zum ersten Abendessen auf dem Schiff hat, dem sei dringend ein Spaziergang durch Opatija geraten. Seit 140 Jahren ist die Stadt an der Adria auch ein Kurort und auch die Architektur spiegelt die vielen Einflüsse von anderen berühmten Seebadeorten wie Nizza, Cannes oder Monte Carlo wieder. Als Teil der ehemaligen österreichischen Riviera erinnern Hotels, Villen und Hafenpromenade bis heute an die Donaumonarchie, zu deren Zeit der Ort ab 1882 zum Seebad gestaltet wurde.

TAG 1: OPATIJA – RAB

Die ersten Kilometer durch Opatija und Rijeka, noch auf Asphalt und in der großen Gruppe, dienen vorrangig einem: der zügigen Zuführung staubdurstiger Motorradfahrer ins Gelände. Etwa eine Stunde nach Abfahrt wird eine kurze Kaffeepause gemacht, letzte Details, hauptsächlich bezüglich der Gruppeneinteilung werden besprochen und schon biegen wir von immer kleiner werdenden Asphaltstraßen auf einen Waldweg ab. ABS und Traktionskontrolle der V-Strom werden so weit wie möglich deaktiviert, ich stehe auf und schon finde ich mich auf einer wunderschönen Schotterstraße durch das hügelige Hinterland Rijekas wieder. Glücklicherweise ist der Schwierigkeitsgrad auf der Strecke nicht besonders hoch, denn den meisten und auch mir merkt man an, dass wir uns noch etwas an den Untergrund und die Eigenheiten der Motorräder gewöhnen müssen. Auch die Einteilung der beiden Gruppen wird bei einigen recht zügig überdacht. Hier zeigt sich allerdings direkt die Erfahrung der Reiseleitung und Guides. Und obwohl das Geläuf vom Tourguide der schnellen Gruppe Mihai liebevoll als „Ferrari-Schotter“ (einfachster Schwierigkeitsgrad) bezeichnet wurde, sind einige kniffelige Stellen zu passieren. Einige Schranken müssen passiert werden und gerade bei den größeren und breiteren Reiseenduros BMW R 1250 GS Adventure, Africa Twins mit Koffern etc. ist Teamwork und Maßarbeit beim Durchfädeln angesagt. Doch die Mühe lohnt sich. Mit Blick aufs Meer, aber in knapp 1.000 Metern Höhe und einem Sandwich als Mittagsverpflegung ist der Ein-





stieg in die Tour gemacht. Die Gruppen sortieren sich dem fahrerischen Können nach neu und die Pause wird mit der Ankündigung einer „Sonderprüfung“ beendet.



Die Sonderprüfung

Angekündigt als steile Bergauffahrt mit tiefem Schotter, drei engen Kurven und hohem technischem Anspruch, wird die Sonderprüfung einzeln absolviert, um jedem ausreichend Zeit und Raum zu geben. Und das war auch gut so, denn nun gibt es tatsächlich die ersten Umfaller. Der Schotter ist jetzt „Easy-Schotter“ (höchster Schwierigkeitsgrad), tief, grob und unregelmäßig. Dazu Schlaglöcher, nicht direkt ersichtliche Kanten, Vorsprünge und Rillen. Dazu eine satte Steigung. Wer da halbherzig, unsicher oder zu langsam unterwegs ist, der fällt um oder fährt sich fest. Kein Problem, denn in Teamarbeit wird jeder wieder aufgesammelt und zwei Teilnehmern wird das Motorrad vom Reiseleiter höchstselbst über das schwierige Stück hochgefahren. Bis auf ein kurzes Murren bleibt die Stimmung jedoch gut und nach einer kurzen Trink- und Nervenpause entschädigen die vielen Kilometer durch wunderschöne Wälder, Pässe und kleine Ortschaften bis zur Kaffeepause am Nachmittag auch für den einen oder anderen Umfaller. Dass ich es bis zur Kaffeepause schaffe, hätte ich zwischenzeitlich fast nicht mehr für möglich gehalten. Ich merke mir: Wer am Morgen nicht volltankt, wird mittags nervös und blickt am Nachmittag mehr auf Restreichweite und Tankanzeige als auf die sattgrüne Landschaft. Glücklicherweise findet sich nach fast 6 Stunden im Gelände gerade noch rechtzeitig und direkt im ersten Ort eine Tankstelle. Zum Abschluss des Tages geht es per Fähre auf die Insel Rab, wo unser Schiff bereits im Hafen festgemacht hat und samt Gepäck, Abendessen und Einlauf-Bier auf uns wartet.





Adria: Kreuzfahrt für Reiseenduros

INKLUDIERTE LEISTUNGEN

- 7 Übernachtungen an Bord eines Motorsegler-Kreuzfahrtschiffes der Kategorie A+ in klimatisierten Doppelkabinen mit DU/WC des gewünschten Kabinentyps
- Frühstück und Abendessen an Bord
- Hafengebühren & Kurtaxe
- Sämtliche Fährüberfahrten für Fahrer und Beifahrer lt. Programm
- Tourbegleitung durch erfahrene Motorradguides
- Gepäcktransport nach/von Opatija

HIGHLIGHTS

- abgelegene Strände und Buchten
- malerische Küsten- und Bergstraßen
- beeindruckende mittelalterliche Städte
- schwimmendes Zuhause: Motorsegler-Kreuzfahrtschiff

Reiseinformationen

Preis Fahrer: ab 2.099,-- Euro
Preis Sozia: ab 2.099,-- Euro
Schwierigkeitsgrad:
Art: Offroad

8 Tage

Termine: 27.04. – 04.05.2024

Buchung: mundr.de/Q2V

TAG 2: RAB – INSEL PAG

und die Orte Novalja/Mandre

Da für diesen Tag der berüchtigte und teilweise extrem gefährliche Küstenwind Bora angesagt ist, wird die Route angepasst. Weniger Küstenstraße und mehr Hinterland. Dass das dem Fahrspaß abträglich wäre, bemerkt man dank einer vorausschauenden Planung und den umfassenden Kenntnissen des Landes durch die Reiseleitung zu keiner Minute. Da die Küstenstraße zwischen Stinica und Prizna gesperrt ist, geht es zunächst auf Asphalt wieder ein Stück nordwärts und auf einen Kaffee in den wunderschönen kleinen Hafen von Sveti Juraj. Und der ist auch nötig, denn ab da wird es anspruchsvoll. Erst geht es über fantastisch zu fahrende Serpentinen einige hundert Höhenmeter hinauf bis Krasno Polje und anschließend umgehend „ins Gemüse“. Wie am Vortag wechseln sich wunderschöne Mischwälder, Steppe und teils schroffes Gebirge ab und fordern die Enduros und ihre Fahrer heraus. Eine ausgewiesene Sonderprüfung steht heute nicht auf dem Plan, einige knifflige Stellen sind trotzdem zu bewältigen.



Kurze Rast und Fotopausen gibt es dennoch immer wieder an ausgewählten Stellen oder nach anstrengenden Abschnitten.

Am Nachmittag geht es dann zurück an die Küste und mit der Fähre von Prizna auf die Insel Pag. Nach kurzer Fahrt über die Insel kommen wir mit nach zwei Fahrtagen nun angemessen eingesauten Motorrädern im traumhaft schönen Hafen von Mandre an.



TAG 3

MANDRE – ZADAR

Grobes Steinfeld, viel Küste, Meeresorgel, sauberes Motorrad

Der nächste Tag beginnt früh und aufgrund der unklaren Wettervorhersage noch mit ungewissem Ziel. Dennoch werden zunächst die Offroad-Möglichkeiten der Insel Pag erkundet. Und das geht auf den unbefestigten Kieswegen und zwischen den Steinmauern von Schafweiden legal und wirklich ausgezeichnet. Kilometerweit können wir die Enduros durch Kies, Matsch und Felder treiben, bevor wir auf einmal vor einem wirklich groben Steinfeld stehen, welches es vor dem Vormittagskaffee zu überwinden gilt. Während das Wetter am Vormittag zwar trüb bleibt, vermeldet die Schiffsbesatzung, dass eine sichere Überfahrt nach Zadar möglich ist. Vorher ging es auf Wunsch der Hafenmeisterei jedoch zum einzigen Mal zum Waschen der teilweise arg versauten Maschinen an den Hochdruckreiniger. Im noblen Hafen von Zadar hatte man uns Stellplätze zwar nicht direkt vor dem Schiff, aber unmittelbar an der Hafenpromenade und der Meeresorgel zugewiesen. Da kann man sich nach drei Tagen im Dreck ruhig mal waschen.



Zadar:

Zadar ist eine Stadt, deren Wurzeln bis in die Antike reichen, was sich sowohl in der Straßenführung, als auch in der Architektur deutlich bemerkbar macht. In der historischen Altstadt lassen sich die Überreste der Römer, Byzanthener, Venezianer und Ungarn bis heute entdecken und bestaunen. Deutlich moderner ist die 2005 installierte Meeresorgel. Durch Wellen wird die Luft durch in die Treppen integrierte Orgelpfeifen gedrückt und sorgt so für ein akustisches Zusammenspiel von Wellen und Tönen. Kleiner Tipp: Mitreisende ohne Vorwarnung einfach mal mitnehmen und ergründen lassen, woher denn nun die Töne kommen.

TAG 4: ZADAR – RAB

Auch am vierten Fahrtag stand zunächst die Frage nach Wind und Wetter im Vordergrund. Bis unmittelbar zur Abfahrt aus dem Hafen Zadars stehen die Route und der Besuch des Mali Alan auf der (Wind-) Kippe. Um Strecke zu machen und dem für mittags angesagten Regen zuvorzukommen, machen wir zunächst knapp 60 Kilometer Strecke auf Asphalt und Bundesstraße, bevor es in den, man kann es nicht anders ausdrücken, spektakulären Anstieg zum Mali Alan und den historischen Drehorten der Winnetou-Filme geht. Bei teils sehr starkem Wind und anspruchsvollem Schotter ist höchste Konzentration gefordert, doch ohne Sturz und Umfaller wird auch dieser Anstieg von allen gemeistert. Die Pause am Aussichtspunkt und der Gedenktafel haben sich alle redlich verdient. Bei der Weiterfahrt lässt bei einigen dann spürbar die Konzentration nach. Es wird wirklich höchste Zeit für die Mittagspause und ein bisschen Nervennahrung. Diese nehmen wir in einem Restaurant in Podostra ein. Wer sich mit den Portionsgrößen auf dem Balkan auskennt, der weiß, dass die Teller gut gefüllt sind. Der von den meisten vorbestellte Grillteller besteht aus zwei Cevapcici, zwei Bauchstreifen, zwei Würsten, einem Nackensteak, zwei Hühnerbrüsten, einer großen Portion Pommes, einer briefmarkengroßen Salatbeilage und selbstverständlich Soße. Hallo, Fresskoma, lange nicht gesehen.

Doch auch hier zeigt sich, dass sich die gute Planung und hervorragenden Kenntnisse des Landes der Reiseleitung auszahlen, denn nach der Mittagspause bleiben wir zwar größtenteils Offroad, aber auf „Ferrari-Schotter“ und mit Raum zum Genießen der wunderschönen Wälder und Strecken. Mein persönliches Highlight nach der Mittagspause sind die diversen Pfützen in jeglicher Größe und die erneute Dekoration der für meinen Geschmack viel zu sauberen Motorräder. Die Vielseitigkeit des Landes und der Kreuzfahrt zeigt sich dann vollends, als wir etwas später nicht nur auf fast 1.400 Metern den höchsten Punkt der gesamten Reise, sondern auch bei knappen 6 Grad Temperatur ein Schneefeld erreichen. Zwei Stunden später stehen beide Gruppen wieder am Fährhafen von Stinica. Müde, erschöpft, aber mehr als glücklich kehren alle auf die „Antonela“ zurück und genießen bei 23 Grad und einer sommerlichen Brise die Abendsonne Kroatiens. Was ein Tag.

Mali Alan und Winnetou

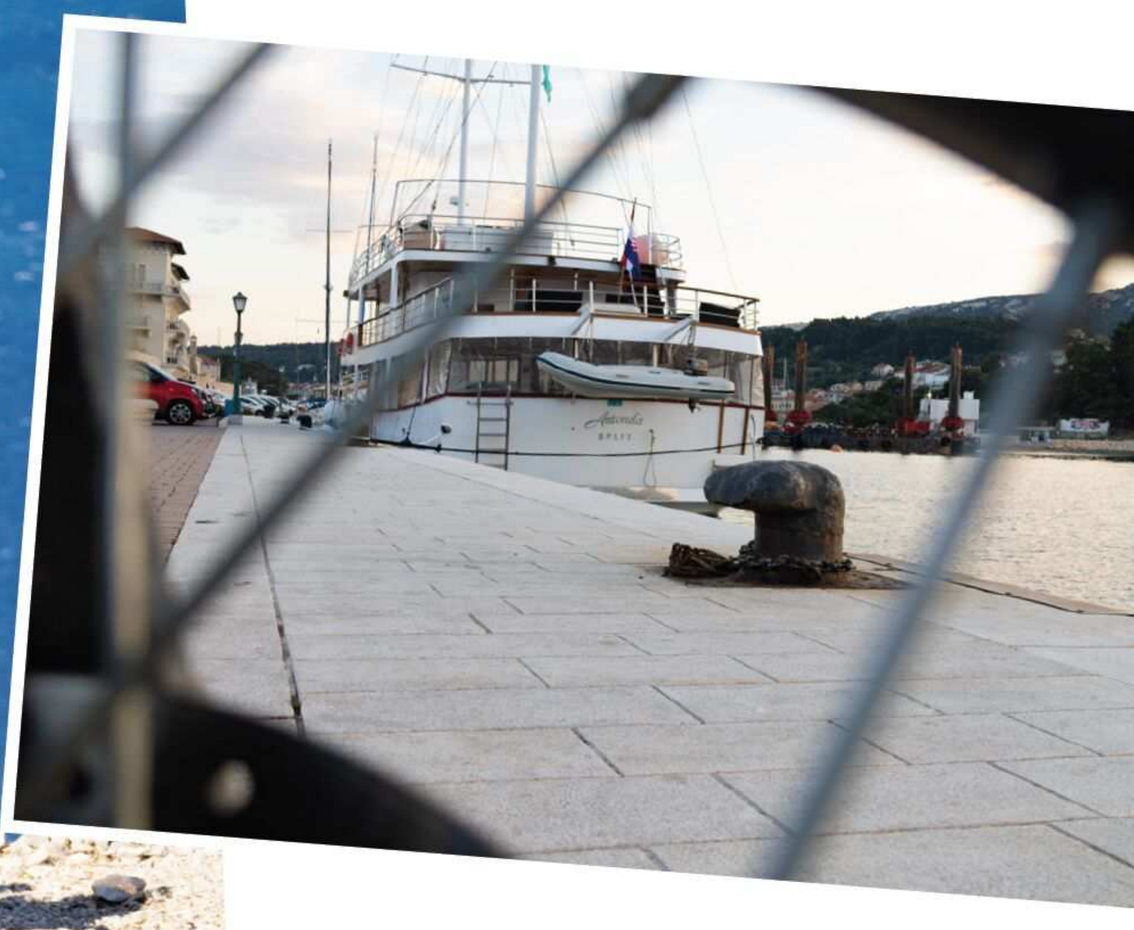
Film- und Winnetou-Liebhaber aufgepasst – Berühmt wurde der Mali Alan als Drehort für gleich fünf Winnetoufilme. So sind auf dem Weg hinauf auf den Pass nicht nur der Drehort „Happy schaut in den Adlerhorst“, sondern auch das Eisenbahnercamp aus Winnetou 1 und vor allem der Totenbaum Klekih-Petras zu entdecken. Jedenfalls die Stelle ist identifizierbar, der Baum ist längst Geschichte. Wer sich den Drehort des Adlerhorstes genauer anschaut entdeckt auch tatsächlich noch Betonreste des einbetonierten Baumstumpfes, an dem sich Happy nach seinem unglücklichen Kampf mit dem Adler festhalten musste.



TAG 5: RAB – CRES/KRK

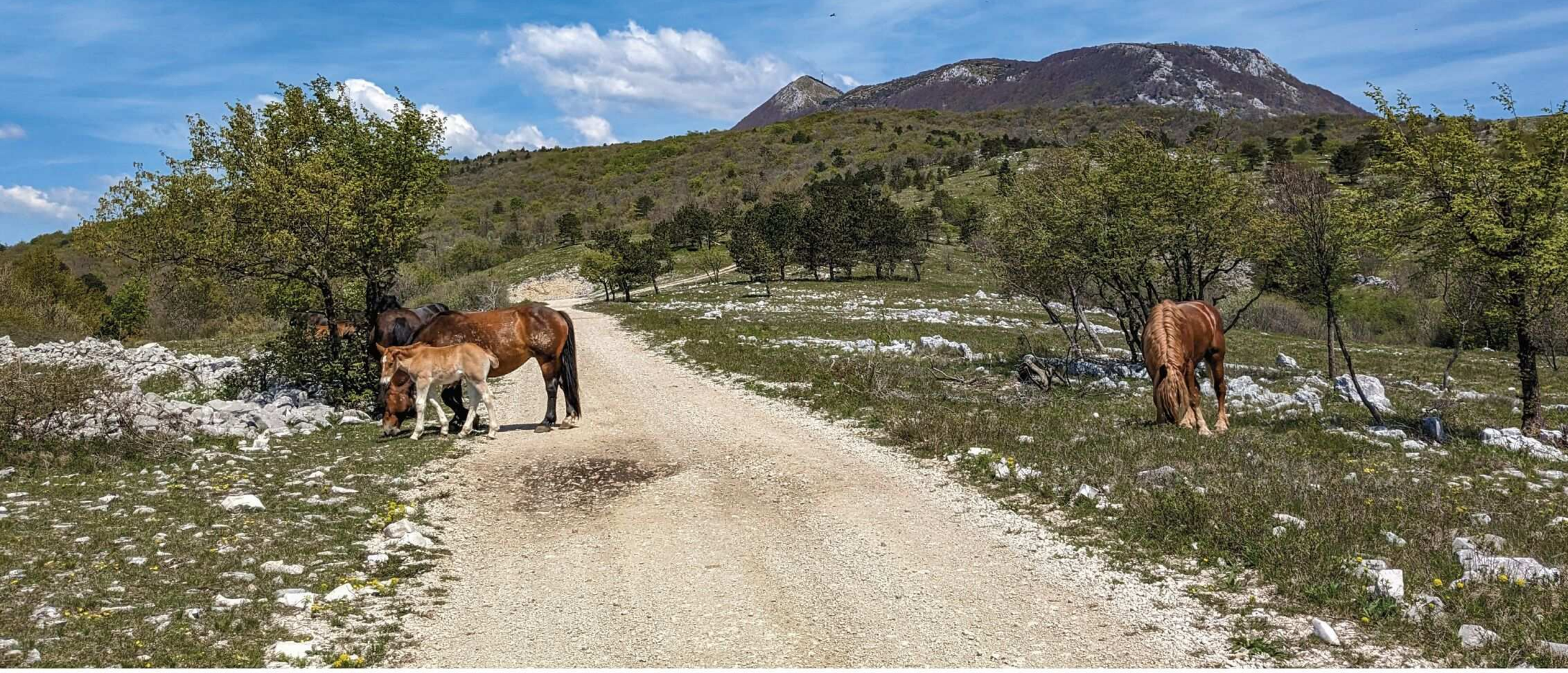
Tag Fünf und die Sonne strahlt vom ersten Augenblick an. Die ersten Kilometer des Tages werden auf dem Abschnitt der Küstenstraße absolviert, die uns an Tag zwei durch den Küstenwind verwehrt geblieben sind. Ein Glück, dass wir das nachholen können, denn der perfekte Asphalt, die Sonne und die Mischung aus blauem Meer zur Linken und den Bergen zur Rechten machen aus der Fahrt von Stinica nach Zengg ein fabelhaftes Erlebnis auf zwei Rädern. Doch schon bald biegen wir ab und finden uns erneut auf besten Schotterwegen wieder. Es geht erneut recht hoch hinaus, auf mehr als 1.000 Höhenmeter und dennoch verliert man den Blick aufs Mittelmeer nur selten. Das wird natürlich für Fotopausen und Videogrüße ebenso genutzt, wie zum Durchschnaufen und Genießen. Anschließend geht es über die Brücke auf die Insel Krk und in den malerischen Hafen von Čižići ins Fischrestaurant. Die anschließende Überfahrt von Krk nach Cres und die Ankunft im Hafen sind angesichts des anstehenden Abends jedoch beinahe unwichtig. Es steht das Captains-Diner samt Wein- und Olivenöl-Probe an. Die ganze Woche sind wir bereits von Smutje Ivana und Kellner Artur gut versorgt worden, doch zum Captains Diner gibt es nicht nur eine fein gedeckte Tafel, sondern auch die Probe von Wein und Öl aus dem Familienbetrieb des Kapitäns. Mit Vorspeisenplatte, Fisch und einer sehr leckeren Cremespeise als Dessert werden wir wirklich gut verwöhnt.





TAG 6: CRES/KRK – OPTIJA

Letzter Tag, Rückkehr nach Opatija, Fazits, O-Töne



Obwohl sich sowohl körperlich als auch technisch die ersten Ermüdungserscheinungen andeuten, ist der allgemeine Tenor vor dem letzten Fahrtag ein wehmütiger. Zum einen, weil die Tour bisher in jeder Hinsicht die Erwartungen an eine Kreuzfahrt für Reiseenduros erfüllt und übertroffen hat und zum anderen das Miteinander eine wirkliche Bereicherung ist. Tägliche Kaltgetränke und Benzingespräche, das gemeinsame Bewältigen von Herausforderungen und Hindernissen und einige gemeinsame Mahlzeiten hinterlassen eben Spuren. Und dass man einander schätzt und hilft, wird auch am letzten Tag noch einmal gefragt sein, denn die heutige Route darf zumindest bis zur Mittagspause als schwerste Etappe bezeichnet werden. Tiefer Schotter, Geröllfelder und enge, tiefe Schotter-Serpentinen fordern noch einmal das gesamte fahrerische Vermögen. Entschädigt wird man erneut durch grandiose Szenerien der Halbinsel Umag. Weiße Kreidefelsen, klare Bergbäche und frei laufende Wildpferde in der Steppe, dazu Sonnenschein und der Duft der blühenden Kräuter – viel besser kann ein Tag kaum sein. Doch wie das so ist, wenn man als Journalist unterwegs ist, fährt man teilweise zu den schönen Spots vor, um Fotos machen zu können. Das hat sechseinhalb Tage ausgezeichnet funktioniert, nun versagen mir die navigatorischen Fähigkeiten, ich biege falsch ab und stehe ohne Empfang auf einem Weg am Steilhang, der so eng ist, dass eine Wende nicht möglich ist. Also voran, bis das Handy wieder einen Balken zeigt und man Kontakt zum Führer Mihai oder Reiseleiter Patrick aufbauen kann.

Kroatien

Kroatien: Kreuzfahrt auf 2 Rädern



INKLUDIERTE LEISTUNGEN

- 7 Übernachtungen an Bord eines Motorsegler-Kreuzfahrtschiffes der Kategorie A+ in klimatisierten Doppelkabinen mit DU/WC des gewünschten Kabinentyps
- Frühstück und Abendessen an Bord
- Hafengebühren & Kurtaxe
- Sämtliche Fährüberfahrten für Fahrer und Beifahrer lt. Programm
- Begleitfahrzeug
- Tourbegleitung durch erfahrene Motorradguides
- Gepäcktransport nach/von Opatija

HIGHLIGHTS

- abgelegene Strände und Buchten
- malerische Küsten- und Bergstraßen
- beeindruckende mittelalterliche Städte
- schwimmendes Zuhause: Motorsegler-Kreuzfahrtschiff

Reiseinformationen

Preis Fahrer: ab 2.199,-- Euro
Preis Sozia: ab 2.199,-- Euro
Schwierigkeitsgrad:
Art: Onroad

8 Tage

Termine: 14.09. – 21.09.2024

Buchung: mundr.de/S9H

Gefühlt dauert es ewig, führt mich aber zu meiner ganz persönlichen Sonderprüfung mit tiefem Schotter, einer kurzen Fahrt über eine Wiese und zur Begegnung mit einer Herde Wildpferde, samt zweier Fohlen. Nach einiger Zeit habe ich dann nicht nur die Bestätigung, dass Enduro fahren Teamsache ist, sondern auch wieder Handyempfang und lasse mir die Adresse des Trüffelrestaurants für die Mittagspause geben. Im historischen Berg- und Burgdorf Buzet gibt es dann ein bisschen Häme für den verlorenen, wie ironisch, Reisejournalisten und eine ausgezeichnete Trüffelpasta. Der folgende Nachmittag gehört fahrerisch zum Besten, was ich je auf zwei Rädern erleben durfte. Schnelle Stücke auf der Landstraße, anspruchsvolles Gelände, staubige Feldwege und wunderschöne Ausblicke in rasantem Wechsel, während wir uns dem Hafen von Opatija leider immer weiter nähern. Den fahrerischen Abschluss bildet dann eine Pause wegen technischen Defekts (der erste und einzige ernstere technische Vorfall), als sich das Getriebe einer Africa Twin kurzzeitig eine kleine Hitzepause gönnte. Die Einfahrt in den Hafen von Opatija nach mehr als 1.200 Kilometern, 6 Tagen On- und Offroad-Spaß war dann wirklich ein Genuss.



Schmutzige Motorräder, staubige Männer und breit hochgezogene Mundwinkel sind das Ergebnis einer Reise, die einen herausfordert und entschädigt und sich saugut anfühlt.



M&R Hotels
www.motorradundreisen.de

LESERWOCHEN



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! Entdeckt das Salzburger Land von seiner schönsten Seite. Von Montag bis Samstag finden die 5 geführten Tagestouren statt.

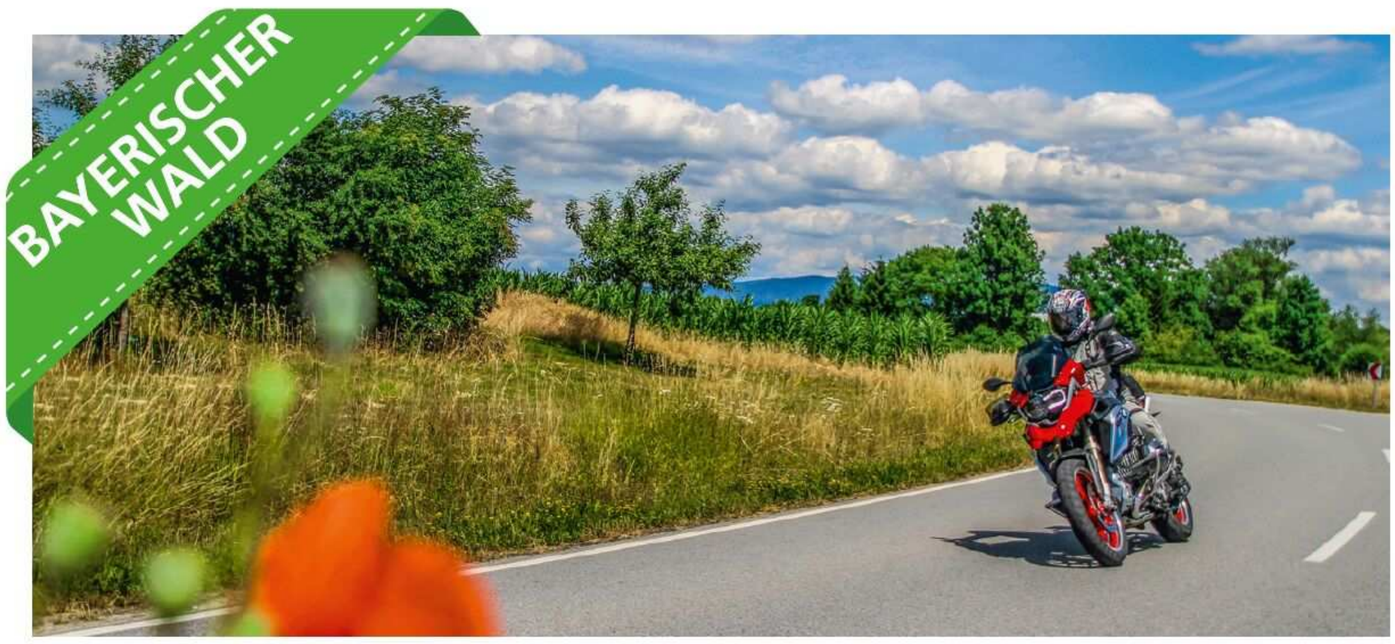
10.09. – 17.09.2023

Preise: Fahrer: ab 870,-- Euro
Sozia: ab 820,-- Euro
Aborabatt: 35,-- Euro/Person

29.06. – 06.07.2024
21.09. – 28.09.2024

Preise: Fahrer: ab 890,-- Euro
Sozia: ab 840,-- Euro
Aborabatt: 35,-- Euro/Person





Landhotel Neuhof

Erkundet mit uns eine Woche lang die schönsten Ecken des Bayerischen Waldes. Unsere Tourguides führen euch durch das Herz dieser einmaligen Region. Eingebettet in die reizvolle Mittelgebirgslandschaft empfängt euch herzlichst unser komfortables Partnerhotel „Landhotel Neuhof“

08.10. – 15.10.2023

Preise:
Fahrer: ab 715,-- Euro
Sozia: ab 655,-- Euro
EZ-Aufschlag: 119,-- Euro



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

Durch Slowenien nach Kroatien & Istrien zum Saisonabschluss

Kroatien, Österreich & Slowenien

10 Tage





INKLUDIERTE LEISTUNGEN

- 9 Übernachtungen inkl. Halbpension (Frühstücksbuffet und 3-Gang-Abendessen oder Buffet in den Hotels)
- geführte Tagestouren
- kostenloser Gepäcktransport im Begleitfahrzeug
- Informationsmappe und Routenpläne
- Begrüßungsgetränk in Kroatien



HIGHLIGHTS

- blaues Meer, weiße Felsen, einsame Buchten
- Tagestouren auf Krk und Cres
- Hinterland der Kvarner Bucht
- Halbinsel Istrien und den Nationalpark „Plitvicer Seen“

Reiseinformationen

9 Übernachtungen inkl. Halbpension
Preis: Fahrer ab 1.049,-- Euro; Sozia ab 1.049,-- Euro
Schwierigkeitsgrad:
Art: Onroad

Termin: 26.09.–05.10.2023

Buchung & Detailbeschreibung unter: **www.weltweit-motorradreisen.de**

M&R Leserreise Kreta

Griechenland



8 Tage

EXKLUSIVE HIGHLIGHTS

- 1 x griechischer Abend
- 1 x schickes Abendmenü im Strandrestaurant inkl. Shuttle & Getränke
- Fotoshooting auf Tour
- Motorrad & Reisen-Reisebegleitung

75 EURO ABONNENTENRABATT*

MOTORRAD & REISEN

*je Buchung



INKLUDIERTE LEISTUNGEN

- 7 Übernachtungen inklusive Halbpension
- sechs Tage Mietmotorrad mit Vollkasko
- 2 x Barbecue im Motocamp
- 3 x Abendessen im Motocamp
- 1 x griechischer Abend
- 1 x schickes Abendmenü im Strandrestaurant inklusive Shuttle und Getränke
- Kulturtrip nach Heraklion/Knossos
- Fotoshooting auf Tour & Erinnerungsfotos



AUSFLÜGE & ERLEBNISSE

- Kulturtrip nach Heraklion/Knossos (ohne Aufpreis)
- Segeltörn zur Insel „Dia“
- Jeep-Safari

UNSERE TOUREN (150 BIS 230 KM)

- Tour zum Hochplateau „Lasithi“
- Hochplateau von Nida
- Küstentour mit Erfrischung im Libyschen Meer
- Kretas Süden inklusive Badestopp

Reiseinformationen

Fahrer: ab 1.449,-- Euro
Sozia: ab 990,-- Euro
Schwierigkeitsgrad:
Art: Onroad

Termine: 07.10.–14.10.2024, 14.10.–21.10.2024

Enduro-Tour Zentral-Cuba

Cuba



Zuckermühlental



INKLUDIERTE LEISTUNGEN

- 7 Tage Motorradmiete
- 8 Übernachtungen inkl. Frühstück
- 7 geführte Tagestouren
- englischsprachiger Reiseleiter
- Gepäckaufbewahrung für die Dauer der Tour
- Kartenmaterial

HIGHLIGHTS

- Strandaufenthalte an der Atlantik- und Karibikküste
- städtisches Nachtleben von Havanna
- Mittelgebirgspassagen
- Tal der Zuckermühlen in Trinidad

Reiseinformationen

Preis: Fahrer ab 2.290,-- Euro
Sozia ab 1.590,-- Euro
Schwierigkeitsgrad:
Art: On- & Offroad

West-Cuba

Der Westen Cubas vereint viele touristische Sehenswürdigkeiten, angefangen von der Hauptstadt Havanna mit seiner bewegten 500-jährigen Geschichte, über die Mittelgebirge des Westens, bis zu dem landschaftlich eindrucksvollen Viñalestal.
9 Tage inkl. Motorradmiete, ab 2.290,-- Euro p.P.

Ost-Cuba

Der Osten Cubas gehört zu den landschaftlich und klimatisch abwechslungsreichsten Regionen des Landes. Gleichzeitig ist Ost-Kuba noch vergleichsweise wenig touristisch erschlossen. Hier befinden sich unter anderem die Sierra Maestra, der Humboldt-Nationalpark und – als Kontrast – die Nickelerz-Minen von Moa.
9 Tage inkl. Motorradmiete, ab 2.290,-- Euro p.P.

Termine: 08.10–16.10.2023, 07.11.–15.11.2023, 06.01.–14.01.2024, 05.02.–13.02.2024, 06.03.–14.03.2024

Deutschland

Hunsrück, Moseltal, Rheintal, Lahntal & Westerwald







Reiseinformationen

2 Übernachtungen inkl. Halbpension
Preis: Fahrer ab 245,-- Euro; Sozia ab 245,-- Euro
Schwierigkeitsgrad:
Art: Onroad

HIGHLIGHTS

- Hunsrück & Rheintal
- Lahntal & Westerwald
- traumhafte Städte wie Limburg, Bad Marienberg oder Weilburg

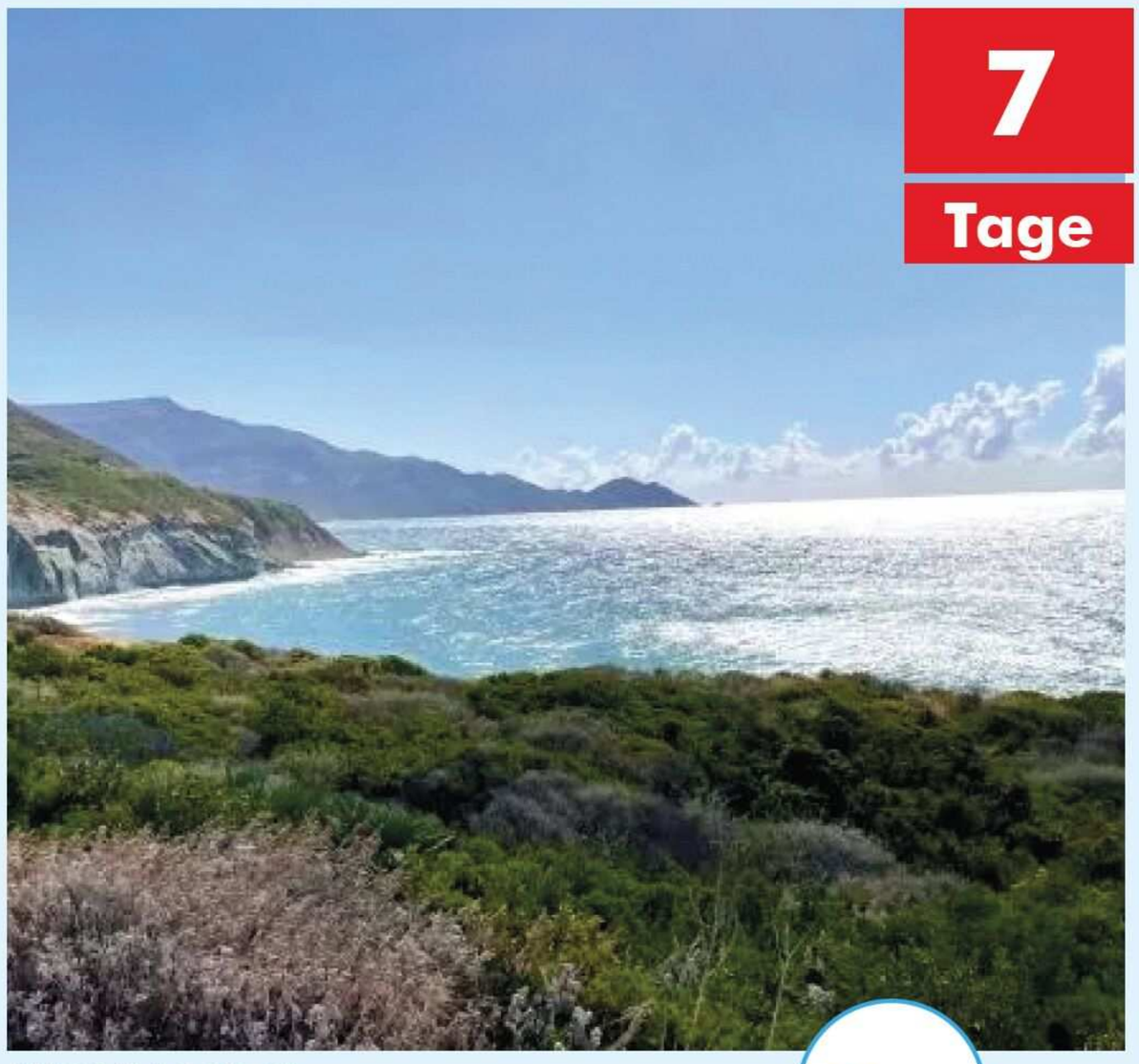
Termine: 08.09.–10.09.2023

Sardinien

Sardinien – Sonne, Kurven und Meer







Reiseinformationen

7 Übernachtungen im 4-Sterne-Hotel inkl. Halbpension
Preis: Fahrer ab 1.899,-- Euro; Sozia ab 999,-- Euro
Schwierigkeitsgrad:
Art: Onroad

HIGHLIGHTS

- Livemusik am Abend
- 6 geführte Touren
- Aufregende Pässe
- malerische Seen

Termine: 07.10. – 14.10.2023

Kambodscha Abenteuer

Kambodscha



Angkor Wat, Tempel in Siem Reap, Kambodscha

21 Tage



INKLUDIERTE LEISTUNGEN

- 20 Übernachtungen
- Mietmotorrad inkl. Versicherung (Sachschäden an Dritten)
- Transfers Flughafen Phnom Penh – Hotel und zurück
- mehrsprachiger Reisebegleiter auf dem Motorrad
- Begleitfahrzeug und Gepäcktransport
- Reisesicherungsschein
- Reisehandbuch
- Mechaniker



HIGHLIGHTS

- Tempelanlage Angkor Wat
- Cardamom Mountains
- auf schmalen Pfaden entlang des Mekong
- Phnom Penh – Zentrum des Khmer-Reiches

Reiseinformationen

Preis Fahrer: ab 3.225,-- Euro
Preis Sozia: ab 2.625,-- Euro
Schwierigkeitsgrad:
Art: On- & Offroad

Termine: 05.11. – 25.11.2023, 04.02.–24.02.2024, 17.11–07.12.2024

Deutschland & Österreich





Reiseinformationen

3 Übernachtungen inkl. Halbpension
Preis: Fahrer ab 474,50 Euro; Sozia ab 299,-- Euro
Schwierigkeitsgrad:
Art: Onroad

Termin: 21.09–24.09.2023

Tiroler Schmankerl



HIGHLIGHTS

- Kaunertaler Gletscherstraße
- Hahntennjoch, ein Gebirgspass 1.894 m ü. NN
- Sellraintal, ein Seitental des Inntals
- Namloser Tal, ein Seitental des Lechtals

Deutschland

Harzer Kurvenzauber





Sösetalsperre bei Osterode am Harz



Reiseinformationen

6 Übernachtungen im 4-Sterne-Hotel inkl. Halbpension
Preis: Fahrer ab 1.149,50 Euro; Sozia ab 599,-- Euro
Schwierigkeitsgrad:
Art: Onroad

HIGHLIGHTS

- 36 sportliche Kurven zum Kyffhäuser
- Brocken höchster Berg im Mittelgebirge Harz
- Harzer Schmalspurbahn
- Stabkirche bei Hahnenklee

Termine: 08.10. – 14.10.2023

Rumänien XXL

Rumänien

13 Tage







Reiseinformationen

12 Übernachtungen inkl. Halbpension
Preis: Fahrer ab 2.399,-- Euro; Sozia ab 2.379,-- Euro
Schwierigkeitsgrad:
Art: Onroad

HIGHLIGHTS

- Urwälder der Karpaten
- geheimnisvollen Klöster, mittelalterliche Kirchenburgen
- malerische Dörfer & Städtek
- Naturparadies des Donau-Deltas

Termin: 25.08.2024–06.09.2024

Albanien XXL – die albanischen Alpen & Adriaküste ab Graz

Albanien & Bosnien und Herzegowina

14 Tage







Reiseinformationen

13 Übernachtungen inkl. Halbpension
Preis: Fahrer ab 2.299,-- Euro; Sozia ab 2.249,-- Euro
Schwierigkeitsgrad:
Art: Onroad

HIGHLIGHTS

- adriatische Küstenstraße
- albanischen Alpen
- Besuch in Gjirokastra & Stadt der tausend Fenster
- Brücke von Mostar

Termine: 17.09.–30.09.2023; 12.05.–25.05.2024; 22.09.–05.10.2024

HERBSTREISEN 2023 – VORSCHAU

Eine große Auswahl an Reiseangeboten erwartet euch im Herbst 2023. Die Sonne im Süden Europas genießen, Kurven rauben in den Alpen oder Abenteuer in Asien oder Amerika. Egal, wonach euch der Sinn steht, eure Traumreise wartet. Die vollständigen Reiseverläufe, weitere Angebote, Informationen, alle inkludierten Leistungen, Schwierigkeitsgrad, Gruppengröße und weitere Termine halten wir für euch online auf **www.weltweit-motorradreisen.de** bereit.

Von	Bis	Auswahl Reise-Highlights	Dauer
18.09.23	25.09.23	Nordthailand - Ultimate Trails – 8 Tage	8
18.09.23	22.09.23	Thailand – fünf Tage durch das „Lanna Königreich“	5
18.09.23	26.09.23	Enduro-Tour Ost-Cuba	9
18.09.23	20.09.23	Mae Hong Son Loop – 1.864 Kurven in drei Tagen	3
18.09.23	27.09.23	Amazing Thailand - großartiger Einblick in das Land des Lächelns	10
18.09.23	25.09.23	Kreta Moto-Week - mit Tourguide	8
18.09.23	25.09.23	Kreta Adventure Tour – Motorrad, Jeep und Safari	8
19.09.23	07.10.23	Faszination Marokko - eine Erlebnisreise durch den Orient	19
20.09.23	22.09.23	Goldenes Dreieck	3
20.09.23	25.09.23	Best of Nordthailand – sechs Tage	6
20.09.23	27.09.23	Ungesehenes Thailand	8
21.09.23	24.09.23	Training-on-Tour – Schwäbische Alb - DOUBLE-Tour	4
21.09.23	24.09.23	Tiroler Schmankerl im Landhotel Jäger	4
22.09.23	27.09.23	Westalpen – 3000 Meter über Null – 4 Fahrtage Spezial-Tour	6
22.09.23	30.09.23	Kenia Masai Mara Motorradreise	9
23.09.23	01.10.23	Balkan Express	9
23.09.23	01.10.23	Vietnam Mekong Delta	9
23.09.23	25.09.23	Drei Tage „Historisches Thailand“ – Nan Loop	3
23.09.23	05.10.23	Sardinien & Korsika ab Bad Säckingen	13
23.09.23	27.09.23	Nord-Thailand – Biker's Paradise	5
24.09.23	30.09.23	Rumänien – Die Westkarpaten auf Reiseenduros ab Oradea	7
24.09.23	01.10.23	Mit dem Roller durch korsikas Küsten- und Bergland	8
25.09.23	27.09.23	Sukhothai Loop – 3 Tage Zentralthailand	3
25.09.23	02.10.23	Kreta Moto-Week - mit Tourguide	8
25.09.23	07.10.23	Harley meets Golf in Südafrika	13
25.09.23	02.10.23	Kreta Adventure Tour – Motorrad, Jeep und Safari	8
26.09.23	05.10.23	Durch Slowenien nach Kroatien & Istrien zum Saisonabschluss – 10 Tage	10
27.09.23	12.10.23	Highlight des Westens - Rundreise durch den Westen der USA	16
28.09.23	06.10.23	Enduro-Tour West-Cuba	9
30.09.23	03.10.23	Mecklenburger Seenplatte – 4 Tage Enduro-Spezial	4
30.09.23	01.10.23	Durch tiefe Wälder und über weite Felder – 2 Tage Enduro-Spezial	2
01.10.23	07.10.23	Südtirol Saisonabschluss ab Nürnberg	7
01.10.23	13.10.23	USA - Wild West Explorer	13
01.10.23	21.10.23	Zentral & Nordvietnam XXL von Hoi An nach Hanoi	21
02.10.23	09.10.23	Kreta Adventure Tour – Motorrad, Jeep und Safari	8
02.10.23	09.10.23	Kreta Moto-Week - mit Tourguide	8

Von	Bis	Auswahl Reise-Highlights	Dauer
05.10.23	26.10.23	Kroatien-Sizilien-Amalfi Küste	22
06.10.23	15.10.23	Balkan für Reise-Enduros ab Graz	10
06.10.23	20.10.23	Verwehte Vergangenheit - Eine Liebeserklärung an die Südstaaten der USA	15
07.10.23	14.10.23	Sardinien Saisonabschluss - Sonne, Kurven und Meer	8
07.10.23	15.10.23	Vietnam Mekong Delta	9
08.10.23	14.10.23	Kurventraum Trentino-Dolomiten - Level 3	7
08.10.23	16.10.23	Enduro-Tour Zentral-Cuba	9
09.10.23	16.10.23	Kreta Adventure Tour – Motorrad, Jeep und Safari	8
09.10.23	11.10.23	Mae Hong Son Loop – 1.864 Kurven in drei Tagen	3
09.10.23	18.10.23	Amazing Thailand - großartiger Einblick in das Land des Lächelns	10
09.10.23	16.10.23	Nordthailand - Ultimate Trails – 8 Tage	8
09.10.23	18.10.23	Frauentour Nordthailand – Women Riders Only	10
09.10.23	28.10.23	The Great Thailand Ride	20
09.10.23	30.10.23	Australien - Great Ocean Road	22
09.10.23	16.10.23	Kreta Moto-Week - mit Tourguide	8
09.10.23	13.10.23	Thailand – fünf Tage durch das „Lanna Königreich“	5
11.10.23	13.10.23	Goldenes Dreieck	3
11.10.23	16.10.23	Best of Nordthailand – sechs Tage	6
11.10.23	28.10.23	Marokko Rundreise durch das Land aus	18
11.10.23	18.10.23	Ungesehenes Thailand	8
12.10.23	19.10.23	Andalusien - die südlichste Region Europas	8
13.10.23	23.10.23	Kuba - auf Harley-Tour mit Che Guevaras Sohn	11
14.10.23	21.10.23	Andalusien-Winter-Abenteuer	8
14.10.23	15.10.23	2 Tage Einsteiger-Endurotour – Durch den Brandenburger Norden	2
14.10.23	18.10.23	Nord-Thailand – Biker's Paradise	5
14.10.23	22.10.23	Nord-Vietnams Höhepunkte	9
14.10.23	23.10.23	Sri Lanka Highlights	10
14.10.23	16.10.23	Drei Tage „Historisches Thailand“ – Nan Loop	3
15.10.23	29.10.23	Südstaaten der USA - Geschichte, Jazz, Blues & Countrymusic	15
16.10.23	18.10.23	Sukhothai Loop – 3 Tage Zentralthailand	3
16.10.23	23.10.23	Kreta Moto-Week - mit Tourguide	8
16.10.23	23.10.23	Kreta Adventure Tour – Motorrad, Jeep und Safari	8
17.10.23	28.10.23	Herbstzauber in der Toskana	12
18.10.23	26.10.23	Enduro-Tour Ost-Cuba	9
19.10.23	03.11.23	Baja California - Küste, Wüste und Kakteen	16
19.10.23	27.10.23	Death Valley und Route 66	9
21.10.23	24.10.23	XS - Death Valley & Route 66 Kurztour	4
22.10.23	10.11.23	Vietnam, Laos & Thailand	20
23.10.23	01.11.23	Abenteuerreise Thailand & Laos	10
23.10.23	01.11.23	Amazing Thailand - großartiger Einblick in das Land des Lächelns	10
23.10.23	30.10.23	Kreta Moto-Week - mit Tourguide	8

Viele weitere Termine & Angebote unter: www.weltweit-reisen.de



Impressum

Herausgeber
Frank Klose (1958-2015)
Alexander Klose

Redaktionelle Leitung
Alexander Klose

Redaktion
Janine Sturm
Derya Yalcin
Florian Brings

Titelfoto
Hersteller, Alexander Klose

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
Klaus Nennewitz
Ralf Bielefeldt
Geoff u. Liz Tompkinson
Stefan Sack
Dietrich Hub
Michael Praschak

Druckauflage
51.815 (Verlagsangabe)

Marketing & Anzeigen
Janine Sturm
marketing@motorradundreisen.de

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

Gestaltung
Derya Yalcin, Joséphine Eder, Julia Kruse, Jenny Schreyer

Druck
Westermann Druck

Kartografie
Printmaps.net/OSM Contributors

Lektorat
Cornelia Beyer, Janine Sturm

Vertrieb
Partner Medienservices GmbH

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

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

Motorrad & Reisen ist Mitglied im:

WISSEN, WAS ZÄHLT
Geprüfte Auflage
Klare Basis für den Werbemarkt

Das Allerletzte



Regel Nr. 1 für echte Endurofahrer: jede Pfütze ist Pflicht!

Vorschau

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

Fahrtest
BMW R 1300 GS



Legale Offroadabenteuer
in Deutschlands letzter Prärie



Auerberg und Hoher Peißenberg
Insidertour Allgäu



Katalonien und Aragón
Bike-Paradiese in Spanien



- Motorräder & Roller im Test: Brixton Crossfire 500 XC und Honda CL500 im Vergleich, Tourentest: Honda NT1100, CFMoto 700CL-X, 3.000 Kilometer über Stock und Seint mit der Suzuki V-Strom 1050DE, Langstreckentest: BMW S 1000 XR
- Anregungen für Tagestouren und mehrtägige Rundfahrten:
  Harz-Heide, Kurven & Superbikes, Hohe Tauern, Kärnten und Steiermark, Brandenburg, Katalonien, Malaysia, USA: Blue Ridge Parkway, Shenandoah National Park, Knoxville–Gatlinburg, Harz, Lüneburger Heide, Zwischen Nord und Ostsee, Allgäu – Insidertour Voralpen, Uckermark zwischen Seen und Wäldern
- Testberichte: Nachtest Garmin zūmo XT2, Tourenoutfits von Touratech, HJC, Rukka, Büse, Polo, Shoei, Held, Modeka, iXS, Dainese, Stadler, FC Moto …
- … und noch vieles mehr!

M&R-Ausgabe 119 erscheint am 27. Oktober 2023

HOREX

Motorcycles

2023 100 Jahre HOREX

LIMITIERTE LAUNCH-EDITION HOREX REGINA EVO

Der Maßstab seit 1923

"Regina" EVO

HOREX.com

MADE IN GERMANY

Technical partner PIRELLI
Developed with Shell ADVANCE



www.ducati.de

Die Multistrada V4
32 Millionen Kilometer. 32 Millionen Gründe.

Unsere Welt, umrundet von mehr als 32 Millionen Straßenkilometern. Tausende besondere Orte, die nur darauf warten, gefunden zu werden. Manche zeigen sich ganz offensichtlich. Andere erfordern Mut. Wie weit fahren wir? Der 170 PS starke V4 Granturismo Motor macht das zu einer rhetorischen Frage. Denn, wer alle Straßen der Welt bereisen kann, hat immer einen Grund, sich auf den Weg zu machen.

Ducati Multistrada V4. Rewrite the Rules of Travel.

Weitere Informationen erhältst Du bei Deinem Ducati Händler und auf www.ducati.de

Motor V4 Granturismo | **Hubraum** 1.158 cm³ | **Leistung** 170 PS (125 kW) bei 10.500 U/min | **Drehmoment** 125 Nm bei 8.750 U/min | **Trockengewicht** 215 kg

4|Ever Ducati 4 Jahre Garantie mit unbegrenzter Kilometerleistung für die gesamte Multistrada-Familie.