06

1. 3. 2024 | Deutschland 5,50 €

Österreich 6,30 €, Schweiz 8,80 CHF, Luxemburg 6,60 €, Belgien 6,60 €, Niederlande 6,60 €, Tschechien 219,00 CZK, Dänemark 65,95 DKR, Finnland 8,20 €, Italien 7,70 €, Spanien 7,70 €, Slowenien 7,70 €

MOTORRAD

TEST

TOUREN-REIFEN

mit Nass- und Verschleißtest



Vergleichstest JAPAN-CROSSOVER

■ Suzuki GSX-S 1000 GX ■ Kawasaki Versys 1000 SE

NEUHEITEN

Die fehlen uns noch!



Honda NC 1000 X

Aprilia Caponord V4 1100

Triumph Tiger 1200 Sport

4x FAHRBERICHT



BMW F 900 GS



Moto Guzzi Stelvio



Harley Street Glide/ Road Glide



BMW R 12 nineT

DUCATI-MOTOCROSSER DESMO 450 MX IM DETAIL



LEBE DEINE LEIDENSCHAFT

TRIUMPH

FOR THE RIDE



Du hast die Wahl:

Die **Speed 400** kombiniert als neues Mitglied der Speed-Modellreihe das legendäre Triumph-Design mit charaktervoller Performance und erstklassiger Qualität.

Als souverän abgestimmte und mühelos agile Variante fühlt sich die **Scrambler 400 X** in modernem Custom-Design auf jedem Untergrund zu Hause.

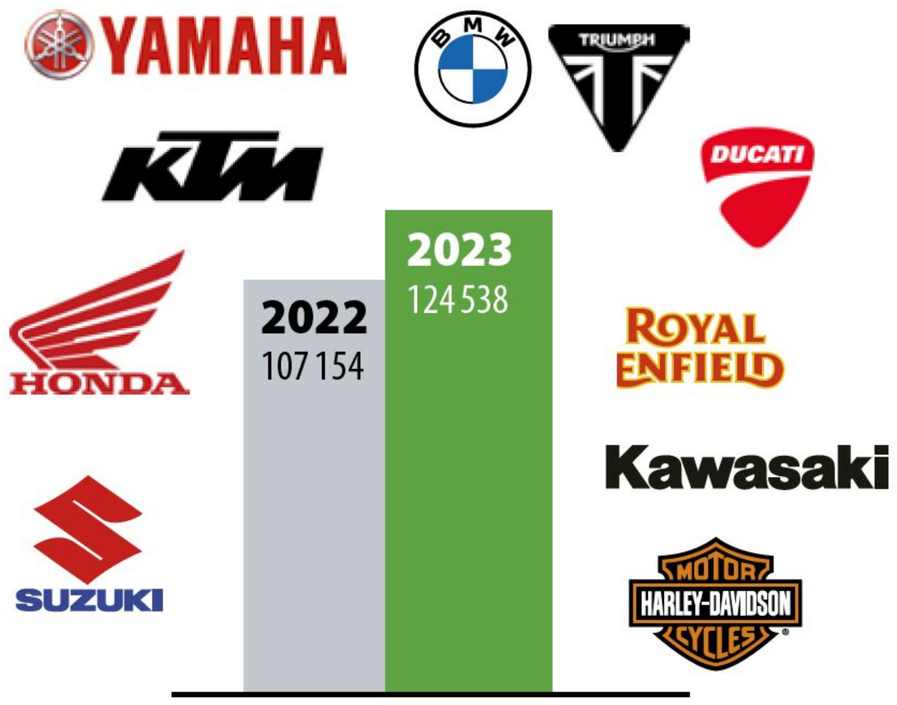
Du möchtest die brandneuen 400er Modelle von Triumph gerne ausgiebig testen?
Dann kontaktiere jetzt einen Händler in Deiner Nähe und erlebe unsere Modellneuheiten live!

QR-Code scannen & Händler finden.

Folge der Triumph Motorrad Deutschland GmbH:

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





Wie die Zahlen belegen, erfreuen sich neue Motorräder großer Beliebtheit, Lücken in den Produktpaletten der Hersteller gibt es dennoch

Rauf aufs Bike und den Sorgen des Alltags entfliehen



Fotos: Yvonne Hertler, kardesign

chefredakteur@motorradonline.de

MOTORRAD-Chefredakteur Uwe Seitz über die Marktentwicklung und die möglichen Ursachen der guten Zulassungszahlen.

Während sich das wirtschaftliche Klima in Deutschland immer weiter abkühlt, suggeriert der Motorradmarkt hierzulande ein ganz anderes Bild. Auch 2023 stieg die Zahl der Neuzulassungen wieder deutlich, wird für Motorräder gerne gutes Geld ausgegeben. Warum nur? Ich vermute stark, dass das Motorrad für viele die perfekte Fluchtmöglichkeit bedeutet. Während beispielsweise das Auto-Thema durch die kontroverse Technologie- und Umweltdiskussion sowie das wackelige Bild, das die hiesige Autoindustrie dabei abgibt, wohl nicht mehr des „Deutschen liebstes Kind" ist und die generellen gesellschaftlichen Schwingungen ebenfalls nicht für gute Laune sorgen, steigt man um so lieber aufs Motorrad. Da gibt es sie nämlich noch, die echte Freiheit, und das nicht nur im Kopf. Ein Druck aufs Starterknöpfchen, Visier runter und Spaß haben. So eine Runde mit dem Motorrad ist wie eine seelische Reinigung, sie spült den Alltag und all die negativen Vibes aus den Hirnwindungen.

Das Angebot ist nach den bekannt lähmenden Jahren wieder extrem attraktiv, weil bunt und vielfältig – vor allem in den moderaten Leistungsklassen. Honda ist das Paradebeispiel, dass das funktioniert, sie haben 2023 ihre Neuzulassungen zum Vorjahr um fast das Doppelte gesteigert! Dennoch machen wir bei MOTORRAD in den Produktpaletten der Hersteller Lücken aus, die wir mit entsprechenden Vorschlägen füllen wollen, um Euch, liebe Leserinnen und Leser, Stoff für eigene Überlegungen und als Inspiration an die Hand zu geben. Motorräder mit hohem Spaßfaktor und multiplem Einsatzzweck sind das Gebot der Stunde – da geht noch ganz schön was, wie wir ab Seite 14 zeigen. Wäre da etwas für euch dabei? Für echte Sportmotorräder wird es dagegen immer schwieriger. Die Mega-Seller der 1990er-Jahre scheinen als Fluchttür für den Alltag fast nur noch für die Rennstrecke zu taugen, mit entsprechenden Folgen (siehe Yamaha-Meldung auf Seite 12). Da scheint sich der Zeitgeist dann doch auch im Motorrad-Bereich durchgesetzt zu haben.

Herzlichst Euer



Sie möchten die nächsten Ausgaben von MOTORRAD nicht verpassen?

Ihre 6 Ausgaben MOTORRAD und eine attraktive Prämie warten schon auf Sie.



motorradonline.de/lesen

Die Datenschutzhinweise finden Sie unter shop.motorpresse.de/datenschutz. Preise inkl. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht

INHALT



124

Fahren, fahren, fahren: Um den Verschleiß aktueller Tourenreifen zu ermitteln, haben wir auf sechs identischen BMW R 1250 RS 12 000 km abgespult. Die Mühe hat sich gelohnt – die Unterschiede sind deutlich

Fotos: Alpinestars/Simon Cudby, BMW/Jörg Künstle, Markus Jahn, Alberto Cervetti/Moto Guzzi, Dirk Schäfer, Suter
Titelfotos: Arturo Rivas, Markus Jahn, kardesign, BMW/Jörg Künstle, Alberto Cervetti/Moto Guzzi, Harley-Davidson, Ducati

Motorräder in diesem Heft

Aprilia Caponord 1200 Rally	24	BMW R 12 nineT	34	Honda XL 750 Transalp	38	MZ ETZ 250	118
Aprilia Caponord V4 1100	24	Ducati 450 R/T	143	Honda CB 1000 Hornet	18	Suzuki GSX-8S	38
Aprilia Tuono 660	38	Ducati Desmo 450 MX	140	Honda NC 1000 X	16	Suzuki GSX-S 1000 GX	27/60/138
Benelli Leoncino	38	Ducati Multistrada 1000 DS	26	Honda NT 1100	18	Suzuki RM-Z 450	8
BMW F 800 GS	31	Ducati Multistrada V4 RS/S	27/38	Honda CBR 1000 RR-R SP Fireblade Carbon Edition	13	Triumph Speed Triple 1200 RR	38
BMW F 900 GS Adventure	31	Fantic XE300/XEF310	90	Kawasaki Ninja 7 Hybrid	13	Triumph Speed Triple 1200 RS	22
BMW F 900 GS	28	Gilera Saturno	103	Kawasaki Z 900	10	Triumph Tiger Sport	22
BMW M 1000 XR	26	Harley-Davidson Pan America 1250 Special	39	Kawasaki Versys 1000 H2	25	Triumph Tiger 1200 Sport	20
BMW R 12	37	Harley-Davidson Road Glide	54	Kawasaki Versys 1000 SE	25/60	Yamaha SR 500	86
BMW R 1250 GS	10	Harley-Davidson Street Glide	54	KTM 990 Supermoto	27	Yamaha Ténéré 700	104
BMW R 1250 RS	124	Honda CB 750 Hornet	10	Moto Guzzi Stelvio	40	Yamaha TDM 900	27
						Yamaha R1	12



Diese Ausgabe gibt es auch digital.
Alle Infos unter: **www.motorradonline.de/digital**



104

Hart auf Süd-Kurs: Reise-Autor Dirk Schäfer hat auf seiner Ténéré den Süden Spaniens und Portugals unter die Räder und in den Fokus genommen



144 **Hinter den Kulissen: Was Suter alles für den Rennsport tut**

INTRO+NEWS

Streit um Sperrungen geht weiter 6
Roczen-Bike geklaut; Ende für R1

NEUHEITEN

Künftige Crossover-Modelle 14
Lange Federwege, aufrechte Sitzposition, 17-Zoll-Fahrwerke und druckvolle Motoren – das sind Crossover-Modelle. So könnten sie künftig aussehen von Aprilia, Honda, Kawasaki und Triumph

TEST+TECHNIK

Fahrbericht BMW F 900 GS 28
Leichter, stärker, besser – die Reiseenduro mit kräftiger Modellpflege

Fahrbericht BMW R 12 nineT 34
BMW hat den luftgekühlten Boxer zukunftsfit gemacht – erster Auftritt im modellgepflegten Retro-Roadster. Plus Ausblick auf den kommenden Cruiser R 12

Dauertest-Fuhrpark 38
Trotz Winter sammeln die Maschinen im Dauertest weiter Kilometer

Fahrbericht Moto Guzzi Stelvio 40
Der wassergekühlte Twin harmoniert bestens mit der Reiseenduro – und was kann die Elektronik?

Fahrbericht Harley-Davidson Road Glide und Street Glide 54
Drehmomentmonster mit Verkleidung – Big Twins für die dicke Tour

Vergleichstest Crossover-1000er 60
Kawasaki Versys 1000 SE gegen Suzuki GSX-S 1000 GX – japanische Alleskönner im harten Test-Duell

Fahrbericht Fantic-Sportenduros 90
XE300 und XEF310 füllen die Lücke zwischen 250 und 450 Kubik

MAGAZIN+REISE

Safety League 2024 44
Neue Runde in der Aktion für mehr Sicherheit von ADAC und MOTORRAD – jetzt mitmachen, bewerben

Spanien und Portugal 104
Der Südwesten Europas bis runter zur Straße von Gibraltar – ein Klassiker unter den Motorradreisen

Leser-Story Balkan mit MZs 118
Ein abenteuerlicher Zweitakt-Trip aus der DDR ans Schwarze Meer und wieder zurück

SERVICE+ZUBEHÖR

Schraubertipp 86
Bremse, Gabel, Lenkkopflager – was es an der Motorradfront alles zu beschrauben gibt

Ausprobiert: Airbags im Gelände 92
Alpinestars Tech-Air Offroad – der ideale Schutz bei suboptimalen Bedingungen? Wir haben zum Testen die Knochen hingehalten

Schaufenster 138
Socken, Spritpumpe, Sonnenbrille – Neues und Nützliches für Garage und unterwegs

REIFENTEST 2024

Teil 1: Tourenreifen 124
Trocken-/Nass-Grip und Verschleiß – sechs aktuelle Premium-Modelle, Größe 120/70 bzw. 180/55 ZR 17

SPORT

Ducati-Crosser Desmo 450 MX 140
Rot wird schmutzig – die Ziele und Hintergründe von Ducatis künftigem Motocross-Engagement

Porträt Suter Industries 144
Suter? Baut Rennmotorräder. Doch die Schweizer machen noch viel mehr – MOTORRAD war zu Besuch

RUBRIKEN

Editorial 3
Kolumne 53
MOTORRAD-Kleinanzeigenmarkt 94
Leserbriefe, Impressum 101
Rückspiegel 150
Vorschau 152
Comic 154



40 **Moto Guzzi Stelvio: Der erste Fahreindruck vom neuen Reise-Vau**



28 **BMW F 900 GS: Im Vergleich zum 850-Vorgänger sind 80 Prozent neu**



92



Knall auf Fall getestet: Was bringt die Airbagjacke im Gelände?

INTRO

E-Fuel im Rennsport

Motorenentwicklung. Man kann es sich vorstellen wie beim ARD-„Tatort!“ im Verhörraum: Die wichtigen Dinge passieren im Nebenzimmer hinter einer breiten Glasscheibe. Denn von dort aus wird alles gesteuert, kontrolliert, überwacht und dokumentiert, was der Reihenvierzylinder so von sich gibt. Nur, dass er keinen Mord gestehen soll, sondern einfach nur laufen. Diverse Sonden messen die verschiedensten Parameter in den unterschiedlichsten simulierten Fahrzuständen. Frischluft wird zugeführt, Abgase werden abgesaugt. Stundenlang geht das in München so, tagelang, wochenlang. Zuletzt um „RacE Fuel WSBK R40-A“ zu entwickeln. Denn ab Saison 2024 schreiben die Regularien der FIM Superbike-WM den Einsatz von Kraftstoff mit einem Anteil von mindestens 40 Prozent nicht fossiler Herkunft vor. Und das muss der M 1000-Vierzylinder nicht bloß klaglos und dauerhaft schlucken und verdauen, sondern auch noch in maximale Leistung umsetzen. Schließlich hat sich BMW zum Ziel gesetzt, 2024 die SBK-WM endlich zu gewinnen.

Foto: BMW/Markus Jahn

INTRO

Roczen-Bike weg

Dreister Raub. „Unser Vater hat den Laden vor 27 Jahren aufgebaut, ich habe über die Hälfte meines Lebens damit verbracht – und jetzt das …“ Noch Tage nach dem Einbruch ist der Weimarer Suzuki-Händler Torsten Johannes hörbar geschockt über das, was in der Nacht zum Sonntag, 11. Februar, bei Johannes-Bikes passiert ist: Einbrecher haben 14 Motocross-Maschinen auf einen Schlag mitgehen lassen. Darunter die Suzuki RM-Z 450, mit der Ken Roczen 2023 die Fahrer-Einzelwertung beim Motocross of Nations in Frankreich gewonnen hat (Foto). Das Team von Johannes-Bikes hatte sie dem aus dem benachbarten Apolda stammenden mehrfachen Weltmeister eigens dafür zur Verfügung gestellt. Das Roczen-Motorrad war seither Ikone und Mittelpunkt des Showrooms der beiden Johannes-Brüder. Ihnen ist laut Polizei durch den Diebstahl ein Schaden in sechsstelliger Höhe entstanden. Aufgrund der Menge der Motorräder geht die Kripo davon aus, dass drei bis vier Personen am Einbruch beteiligt waren, und mehrere Fahrzeuge zum Abtransport benutzt wurden.

Neben der Roczen RM-Z sind 13 weitere Motorcrosser verschwunden, die meisten davon Suzukis. Die Polizei Thüringen bittet um Hinweise unter Tel. 0 36 43/8 82-0 (Aktenzeichen 37962/2024)

LEGENDE IM MUSEUM

Ein Abend mit Dähne. Die lebende Legende – auf keinen anderen trifft die Bezeichnung besser zu als auf Helmut Dähne (79, Foto): 15-facher Deutscher Meister, 132 Siege (darunter zweimal die Isle of Man TT) in 384 Rennen und ewiger Rundenrekordhalter der Nürburgring-Nordschleife. Am 23. März ist der Münchner zu Gast im Classic Superbikes Museum in Gifhorn, Niedersachsen, wo er zum „Pre-Opening“ einen Multimedia-Vortrag über sein Leben mit Motorrädern halten wird. Tickets für 49 Euro gibt es auf classic-superbikes.com. Sie beinhalten Eintritt, Vortrag, Abendessen, Getränke.





Zwei Takte, 48 Töpfe. **„Tinker Toy“, auf Deutsch „Bastler-Spielzeug“, hatte der Brite Simon Whitelock 2003 seinen Kawasaki-Umbau genannt – und es damit ins Guinnessbuch geschafft: für das (fahrbare) Motorrad mit den meisten Zylindern. 49, um genau zu sein. 48 davon hat er zu einem dreistöckigen Vier-Liter-V-Motor zusammengeschraubt. Als Organspender dienten 16 Kawasaki-KH-250-Zweitakt-Drillinge aus den 70ern. Zylinder Nr. 49 ist der Anlasser – ein 125er-Rollermotörchen. Ab 20. April gibt’s das Tinker Toy beim Auktionshaus Bonhams zu ersteigern. Erwarteter Erlös: 60–70 000 Euro; Zündschlüssel inklusive.**

Fotos: Steve Bauerschmidt, Classic Superbikes Museum, Bonhams

„Lärmpausen könnten Schule machen“



Fotos: Initiative Schäglagenfreiheit, Rainald Mohr/BVDM

Lars Böhler, 50, Handwerksmeister aus Berlin, ist Mitbegründer der „Initiative Schräglagenfreiheit.“ Sie wurde 2020 gegründet, als Reaktion auf einen Plan des Bundesrats, in Deutschland künftig Strecken aus Lärmschutzgründen für Motorräder sperren zu können. Während dieser von Armin Laschet (CDU) verantwortete Vorstoß in Deutschland im Sande verlief, machte Tirol ernst: Dort sind seither einzelne Strecken für Motorräder gesperrt, die ein eingetragenes Standgeräusch von mehr als 95 dB(A) haben („Tiroler Modell“).
Am 17.1.2024 hat der Kreistag von Holzminden, Niedersachsen, die probeweise Einführung von „Lärmpausen“ beschlossen. Sie sehen vor, zwei Strecken im Landkreis an insgesamt sieben Sonntagen im Jahr alternierend für Motorräder zu sperren. Pläne, in Holzminden das „Tiroler Modell“ umzusetzen, und zwar mit einem wesentlich schärferen Grenzwert als in Tirol, wurden jedoch mangels Rechtsgrundlage fallen gelassen.
Per Petition an den niedersächsischen Landtag haben Bürger ab sofort die Möglichkeit, direkten Einfluss auf die als „Lärmpausen“ bezeichneten Streckensperrungen im Kreis Holzminden zu nehmen. Lars Böhler ist einer der Initiatoren der Petition.

Lars, ein Großteil der in der Petition angesprochenen Szenarien für Holzminden, darunter die Standgeräusch-Sperrungen, sind ja nun vom Tisch …
Das stimmt, dazu muss man aber sagen, dass der Petitionstext von Ende November 2023 stammt und erst jetzt vom niedersächsischen Landtag angenommen wurde. Fakt ist jedoch weiterhin, dass der Kreis Holzminden die Deutsche Umwelthilfe mit der Durchführung des Pilotprojekts gegen Motorradlärm beauftragt hat. Und als Basis soll der bekannte Forderungskatalog der Umwelthilfe dienen, einschließlich der Sperrungen für Motorräder mit Standgeräusch von mehr als 90 Dezibel, was in unseren Augen klar rechtswidrig ist.

Okay, aber genau das Standgeräusch-Limit wurde vom Kreis Holzminden doch fallen gelassen. Hat die Petition jetzt überhaupt noch Sinn?
Auf jeden Fall! Wir gehen davon aus, dass Maximalforderungen wie rechtswidrige Standgeräuschsperrungen nur der Ablenkung vom eigentlichen Ziel dienen. Dieses Ziel wurde erreicht: Ab April werden in Holzminden bestimmte Strecken zeitweilig nur für Motorräder gesperrt. Aus unserer Sicht ging es der Deutschen Umwelthilfe von Anfang an um nichts anderes.

Was konkret wollt und könnt ihr mit der Petition erreichen? Die Mindestzahl von 5000 Unterschriften hat sie ja in nur wenigen Tagen geschafft, und sie wird noch eine ganze Weile laufen …*
Das ist ein ganz wichtiger Punkt: Der Landtag MUSS sich jetzt mit unserem Anliegen auseinandersetzen. Das unterscheidet diese Petition fundamental von anderen Online-Petitionen. Und wir wollen, dass die Landesbehörden Einfluss auf den Kreis nehmen und die Sperrungen, so wie sie jetzt geplant sind, aufgehoben werden. Hintergrund ist, dass Sperrungen aufgrund hoher Unfallzahlen in Deutschland möglich sind. Aber sogenannte Lärmpausen, wie der Kreis Holzminden sie jetzt beschlossen hat, sind aktuell nicht existent, weder in der Straßenverkehrsordnung noch in der Rechtsprechung. Unsere Sorge ist, dass dieses Modell Schule macht, wenn wir jetzt nichts dagegen unternehmen.

Und wen meinst du, wenn du von „wir“ oder „uns“ sprichst?
An der Petition beteiligt ist eine ganze Gruppe von Personen, auch Gastronomen aus Holzminden, Vertreter verschiedener Motorradfahrerverbände wie Moto e.V., Biker Union oder Initiative Schräglagenfreiheit. Unterm Strich kann man sagen, dass die Petition im Kreis der Akteure von „Hochschalten – Dialog statt Verbot“ ausgearbeitet wurde. Und dieser Kampagne gehören eigentlich so gut wie alle namhaften Motorradfahrerverbände an.



Für Sonntag, 21. April, hat der BVDM in Holzminden eine Demo gegen die dann geltenden Sperren angemeldet, mehr in Heft 7/24

*Die Petition hatte bei Redaktionsschluss bereits über 7500 Unterstützer und kann weiterhin gezeichnet werden. Zu finden unter www.motorradonline.de/Holzminden-Petition



BMW R 1250 GS

7527



KAWASAKI Z 900

3649



HONDA CB 750 HORNET

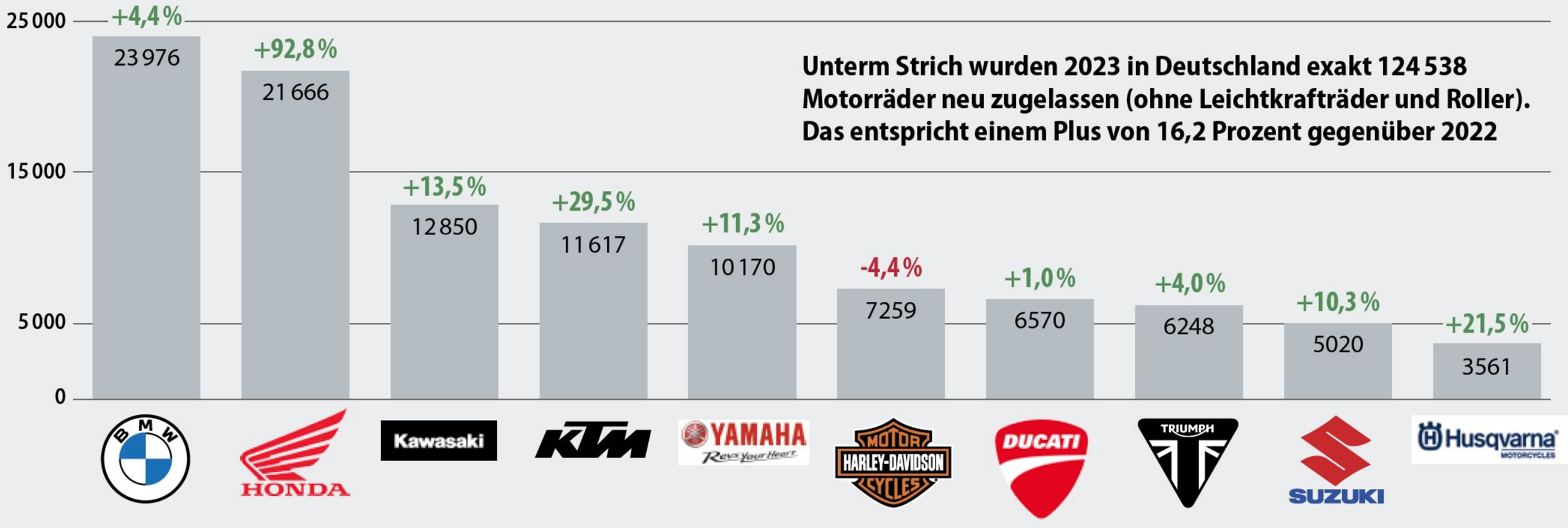
3295

HONDA HOLT HEFTIG AUF

Neuzulassungen 2023. Der Höhenunterschied von Balken eins (BMW) zur Marke auf Platz zwei war selten so gering. Zwar können die Bayern ihre vor rund 15 Jahren erreichte Vormachtstellung auf dem deutschen Neumotorradmarkt halten, aber was das Jahr 2023 angeht, ist ihnen Honda dicht auf den Fersen: Allein fünf der zehn 2023 in Deutschland bestverkauften neuen Modelle waren Hondas. Nur hat natürlich keine die Stückzahlen erreicht, die BMW wieder ganz nach oben gebracht haben: 7527 im Jahr 2023 neu zugelassene R 1250 GS sind eben eine Macht. Auch wenn es rund 1000 weniger waren als im Jahr zuvor, was freilich durch den Modellwechsel zur R 1300 GS zu erklären ist – viele haben auf die neue GS gewartet. Seit November wird die R 1300 GS nun angeboten. Und in den letzten beiden Monaten des Jahres wurden von ihr immerhin auch schon 784 Exemplare zugelassen – ein beträchtlicher Teil davon aber eher nicht privat, sondern zum Beispiel als Vorführmaschine oder Teil des BMW-Fuhrparks für Werksangehörige. Weiterhin auffällig ist, dass unter den Top-Ten-Motorrädern in Deutschland einzig die Boxer-BMW mehr als 1000 Kubik hat und auch nur sie und die Kawasaki Z 900 auf eine Leistung von mehr als 100 PS kommen.

Hersteller, Neuzulassungen von Januar bis Dezember 2023

(Motorräder über 125 cm³; Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr)





KAWASAKI Z 650

2760



HONDA CMX 500 REBEL

2011



YAMAHA MT-07

2001



HONDA CBR 650 R

1990



HONDA CB 650 R NEO SPORTS CAFÉ

1858



HONDA XL 750 TRANSALP

1750

YAMAHA TÉNÉRÉ 700

1637



Quelle: KBA, mps-Berechnungen Fotos: Hersteller

BÜSE®

MONTEREY

DESIGN MADE IN GERMANY

Tourenkombi für Damen & Herren

Wind- und wasserdicht, entnehmbare HUMAX®-Klimamembran, großflächiges Belüftungssystem, Protektoren an Schultern, Ellbogen und Knie, Verbindungsreißverschluss, atmungsaktives Netzinnenfutter. Die besonders komfortable und wasserdichte 2-Lagen-Membranjacke kann sowohl unter, als auch über der Außenjacke getragen werden.

JACKE ab € 319,95
HOSE ab € 249,95



JETZT GRATIS KATALOG 2024 BESTELLEN

3 JAHRE GARANTIE
AUF ALLE BÜSE UND ROCC PRODUKTE

www.buese.com

KURZ NOTIERT

Wechsel an der Louis-Spitze
Zubehör-Multi Louis wird ab April drei Geschäftsführer haben. Nico Frei verabschiedet sich dann in den Ruhestand. Ihm folgen mit Christian Meierhans der bisherige Personalchef und mit Sven Karlstedt der bisherige Verkaufschef von Louis. Sie werden zusammen mit dem seit 2010 amtierenden Joachim Grube-Nagel als gleichberechtigte Geschäftsführer von Louis agieren.

Korrektur Honda eClutch
Anders als in Heft 5/2024 gemeldet, macht Hondas neue elektronische Kupplung eClutch laut Hersteller den Griff zum weiterhin vorhande-



nen Kupplungshebel auch beim Anfahren und beim Anhalten überflüssig, nicht nur beim Schalten. Bisher hatte noch kein Journalist die Möglichkeit, das System zu testen. Fahrbericht folgt in MOTORRAD 9/2024.

40 Jahre Kawa-Ninja im Netz
Zum 40-jährigen Jubiläum der Ninja-Modellreihe hat Kawasaki Deutschland seinen Sportbikes mit www.40-jahre-ninja.de eine eigene Microsite im Internet gewidmet. Darauf zu finden: Hintergründe und Infos zur Geschichte der Kawa-Sportler sowie eine Fülle aktueller Privat-Fotos aus Instagram-Posts.

„Motodrom" bleibt gesperrt
Das Verwaltungsgericht Freiburg hat die seit 2020 bestehende saisonale Wochenend-Sperrung für Motorräder des sogenannten Motodroms bei Achern (Ortenaukreis, Ba-Wü) bestätigt. Bei der Strecke handelt es sich um einen knapp acht Kilometer langen, besonders kurvenreichen Abschnitt einer Kreisstraße. Nach Ansicht des Gerichts ist die Sperrung aufgrund gehäufter Motorradunfälle rechtens.

Fotos: Honda, Norton/Marco Campelli, Kawasaki, Jörg Künstle, daboost - Fotolia

Yamaha R1 vor dem Aus?

Nur noch Rennstrecke. Yamaha hat Gerüchte bestätigt, dass es die R1 künftig nur noch als reines Rennstreckenbike geben wird. Analog zur seit 2021 nur noch für die Rennstrecke angebotenen R6 wird die R1 nicht mehr der ab 2025 für alle Neuzulassungen verbindlichen Norm Euro 5+ angepasst. Aktuell bei den Händlern stehende R1 müssen bis Ende 2024 zugelassen werden, um künftig auf der Straße unterwegs sein zu können. Was den Einsatz im Rennsport angeht, so soll die R1 weiter in der Superbike- und Endurance-WM mitfahren und wird entsprechend dafür weiterentwickelt. Speziell für die Rennstrecke bietet Yamaha die GYTR-Zubehörserie sowohl für R6 wie auch R1 an.



Für die „absehbare Zukunft", so Yamaha, bleibt die R1 als Track-Modell



NEU BEI NORTON

Brian Gillen. MV Agustas bisheriger Entwicklungschef hat die Italiener nach 15 Jahren verlassen und ist jetzt Technik-Chef von Norton. Die traditionsreiche britische Marke war im Frühjahr 2020 von TVS Motor aus Indien vor dem Bankrott gerettet worden. An Motorrädern mangelt es aber noch: Derzeit hat Norton drei Modelle, die es mangels Homologation nur in Großbritannien gibt. Mit dem gebürtigen US-Amerikaner Brian Gillen soll sich das zügig ändern. Für seine Nachfolge bei MV Agusta ist Gerüchten zufolge eine hausinterne Lösung im Gespräch.

Fahrverbote bald EU-weit?

Straßburg. Fahrverbote galten bisher nur in dem Land, in dem sie ausgesprochen wurden. Das soll sich nach dem Willen des EU-Parlaments ändern. Wer dann etwa als Deutscher in einem anderen EU-Land ein Fahrverbot kassiert, soll entsprechend auch in seiner Heimat für eine Weile nicht mehr fahren dürfen. Bis es aber so weit kommt, dürften noch einige Jahre vergehen. Im Juni 2024 wird das Europäische Parlament turnusgemäß neu gewählt. Im Anschluss müssen sich die Mitgliedsländer noch über Details der Umsetzung abstimmen, ein Prozess, der langwierig sein kann.





Das Fireblade-Carbon-Top-Modell ist auf weltweit 300 Stück limitiert, 80 für Deutschland

JEDE MENGE KOHLE(FASER)

Honda CBR 1000 RR-R SP Fireblade Carbon Edition. Diese Honda ist nicht nur mit der Buchstabenmenge ihrer Modellbezeichnung Rekord. Sie steht auch beim Preis an der Spitze des Honda-Modellprogramms: 32 690 Euro (inkl. Nk.). Technisch betrachtet entspricht sie (nach Euro5+ homologiert) der 2024er Fireblade SP, hat wie diese 217 PS (159,5 kW) bei 14 000/min und 999,9 cm³ Hubraum. Beide kommen mit überarbeiteten Zylinderköpfen; Pleuel und Kurbelwelle sind leichter; beide haben einen elektronischen Motorschutz, der den Drehzahlbegrenzer der aktuellen Motortemperatur anpasst, um Kaltstartschäden zu verhindern. Den Unterschied macht die Menge an Kohle, die in Form von Carbon hier in sämtlichen Verkleidungsteilen Verwendung findet, wie auch bei den Aero-Winglets und den Radabdeckungen vorne wie hinten. 200 Kilogramm zeigt die Waage am Ende für die fahrfertige Carbon-Blade – genau eines weniger als für die um 4000 Euro günstigere 2024er Fireblade SP.



Grüne Innovation: Nur Kawasaki bietet einen Hybrid-Antrieb (13 345 Euro inkl. Nk.). Und hier die Möglichkeit, ihn zu testen

DOPPEL-HERZ JETZT TESTEN

Kawasaki-Leser-Experience. Die Kawasaki Ninja 7 Hybrid ist einzigartig. Nur sie bietet die Kombination aus Verbrenner (451 cm³, 59 PS) und E-Motor, kann nur mit Benzin, rein elektrisch oder mittels Verbrenner *plus* Elektro-Boost gefahren werden. Kommen beide Motoren gleichzeitig zum Einsatz, addiert sich ihre Maximalleistung auf 69 PS. Und aus dem Stand „ledert die Ninja 7 Hybrid lässig alles aus der 100-PS-und-mehr-Klasse ab", staunte MOTORRAD im Fahrbericht.
Na, Lust bekommen, das grüne Doppel-Herz selbst zu testen? Vom 19. bis 20. April lädt Kawasaki sechs MOTORRAD-Leser/innen dazu ein. Startpunkt ist die Kawasaki-Zentrale in Friedrichsdorf, Hessen.
Wer dabei sein will: bis 17.3. das Formular auf **motorradonline.de/kawasaki-leser-experience** ausfüllen und absenden. Für die Teilnehmer übernimmt Kawasaki Übernachtung und Verpflegung.







WUNDERLICH PROTECTION

Unsere Motor- und Verkleidungsschutzbügel bieten einen hervorragenden Basis-Schutz für Ihr Bike. Der kann durch weitere sinnvolle Komponenten wie Motorschutz, Scheinwerferschutz, Kühlerschutz sowie Achs-Schutzpads und modellspezifische Schutzcover ergänzt werden. Zusammen bilden sie ein perfekt abgestimmtes Rundumkonzept, dass zur Erhöhung der passiven Sicherheit beiträgt.

DIES GILT BEIM ADVENTURE- ODER RALLYEEINSATZ, GANZ BESONDERS JEDOCH AUCH FÜR ALLTÄGLICHE FAHRTEN.

MOTOREX Oil of Switzerland

MOTORRAD BEST BRAND 2023 Kategorie: Zubehör/Umbauten

TikTok YouTube APP

WWW.WUNDERLICH.DE

APRILIA
Caponord V4 1100

Den einzigartigen V4 aus der Tuono in ein hochbeiniges Fahrwerk gesteckt – schon wäre die Neuauflage der Caponord perfekt



POWER + CROSS

HONDA
NC 1000 X

Hondas neue CB 1000 Hornet muss gleich als Crossover-Basis herhalten, liefert Motor und Fahrwerk. Wer denkt da noch an die NT 1100?





KAWASAKI
Versys
1000 H2

Kompressor-Wumms für die Versys: Die H2-Variante mit Zwangsbeatmung schiebt die Versys in ungeahnte Performance-Bereiche

OVER

Starke Crossover-Bikes boomen. Das beweisen BMW, Ducati und KTM. Doch bei einigen Marken herrscht noch Ebbe in diesem Segment. Völlig zu Unrecht, weil Baukasten-Lösungen bei Aprilia, Honda, Kawasaki und Triumph schnell umzusetzen wären.



TRIUMPH
Tiger 1200
Sport

Reiseenduro-Look und 17-Zoll-Bereifung haben bei Triumph eine lange Tradition. Draft mit Speedy-Boost für eine Neuauflage

HONDA
NC 1000 X

MOTORRAD - Entwurf

Hondas CB 1000 Hornet steht noch gar nicht bei den Händlern, liefert aber gleich die Basis für ein flottes Crossover-Bike aus den Hallen des Flügelimperiums. Flotte 150 Pferde und mehr sowie ein schnittiges Verkleidungslayout lösen bei der NC 1000 X ratzfatz Haben-wollen-Reflexe aus.

Wer bei Honda nach einem Crossover-Bike mit sportlicher Note sucht, schaut in die Röhre. Die Japaner widmen sich dem Thema eher von der nüchternen Seite. Den Einstieg bildet die NC 750, nach oben rundet die NT 1100 die Range ab. Die stiehlt sich Gene wie den Motor von der Africa Twin und lässt aus guten 1100 Kubik 102 PS auf den Hinterreifen los. Im Gegensatz zur Enduro-Schwester rollt sie auf einem 120er- und einem 180er-Pneu im 17-Zoll-Format, erfüllt damit grundlegende Crossover-Anforderungen. Beim Thema Wind- und Wetterschutz sowie den Reisetalenten hat sie einige Asse im Ärmel. Hochbeinig und aufrecht sitzend lange Etappen unter den Rädern hindurchhuschen lassen – dafür ist die NT 1100 wie gemacht. Nur mit dem sportlichen Eckenwetz hat sie es nicht so. Wie auch? Die Leistung ihres Reihenzweiers fällt eben überschaubar aus, vor allem, weil er je nach Ausführung rund fünf Zentner Gewicht durchs Kurvige schieben muss. Fans der flotten Beschleunigung und unbedingter Motorsouveränität gehen bei Honda mit ihrem Wunsch nach einem Crossover-Bike, wie es die Mitbewerber bieten, leer aus.

Muss das so sein? Vielleicht nicht mehr lange, weil Honda ab Mitte des Jahres die powerlastige Naked-Bike-Klasse mit der neuen CB 1000 Hornet ordentlich aufmischen will. Mit ihrem 2017er-Fireblade-Vierzylinder dürften 150 PS locker drin sein. Nutzt man die Orientierungsbasis CB 750 Hornet, die 2023 mit ihrem niedrigen Gewicht und wohldosierter Leistung die Zulassungsstatistik ordentlich durcheinanderwirbelte, müssten ähnliche Tugenden für die CB 1000 Hornet gelten. An dieser Stelle bleibt der Konjunktiv prägend, weil Honda bis Druckschluss keine Infos zur neuen 1000er-Hornet veröffentlicht hat. Unser Wunsch: unter 220 Kilogramm und ein Preis von rund 11 000 Euro.

Das klingt überaus sexy und liefert gleich den Stoff für noch bessere Motorradträume. Auf dieser tauglichen Basis hat MOTORRAD-Zeichner Kar Lee eine NC 1000 X entworfen. Das Crossover-Bike macht keine Gefangenen und nutzt ohne große Änderungen Rahmen, Schwinge und Fahrwerk der



Heck

Hoher Sitzkomfort und viel Platz für Gepäck – diese Vorgaben erfüllt die NC 1000 X gekonnt. Im Heckträger verstecken sich Kofferhalter, die stabile Konstruktion selbst bietet Platz für ein Topcase oder eine Gepäckrolle

Auspuff

Die Form ist ein Mix aus Africa Twin und CB 1000 Hornet. Für die angestrebte Power des Vierzylinders braucht's ohne massiven Vorschalldämpfer Volumen, um ordentlich Leistung zu generieren. Tauglich für Koffer mit Aussparung innen



Verkleidung

Auch wenn sich das Kunststoffkleid eng ums Motorrad schmiegt, genügt der Schutz vor Wind und Wetter reisetauglichen Ansprüchen. Bei Bedarf ließe sich der Windschild in der Höhe justieren, um hohes Tempo auf der BAB ohne Bückhaltung zu meistern

Gabel

Sportlich-touristischen Ansprüchen genügt die Upside-down-Gabel locker. Wenn wir einen Wunsch frei hätten, wäre sie voll einstellbar. Um die Kosten gering zu halten, gibt's die gleiche Hardware wie in der 1000er-Hornet, hier nur goldig schimmernd

Motor

Der 1000er-Vierzylinder der 2017er-Fireblade (SC77) bildet die Basis für die CB 1000 Hornet und damit auch für die NC 1000 X. Er dürfte locker-flockig mit rund 150 PS den hinteren Pneu massieren, genug für flott-sportlichen Spaß

HONDA NT 1100

Insgesamt 1074 Stück der NT 1100 verkaufte Honda 2023. Damit landet die bieder wirkende NT auf Platz 29 der Jahres-Charts. Mit der NC 1000 X ginge bestimmt noch mehr



HONDA CB 1000 Hornet

Das neue Naked Bike von Honda hat Mitbewerber wie Yamahas MT-09 oder die GSX-S 1000 von Suzuki im Visier. Technische Daten und der Preis fehlen noch



nackten CB 1000 Hornet. Weil deren Stahlrohrchassis mit dem angeschweißten Heckrahmen nicht als Highlight durchgeht, verstecken eng ums stählerne Korsett geschlungene Kunststoffparts das schwere Gerüst. Bei der Form der Plastikschale bedient sich der Zwitter aus Hornet und NT geschickt beim Zweizylinder-Crossover-Bike. So finden sich an der Front deren schlitzäugigen Scheinwerfer wieder, allerdings rückt die Frontverkleidung selbst näher an den Lenkkopf heran. Dank fließender Formen sowie geschickt platzierter Design-Elemente wie der seitlichen, dunklen Verkleidungsteile mit Honda-Logo wirkt die NC 1000 X als Entwurf in sich sehr stimmig, wie aus einem Guss.

Mit groß ausgeformten und satt gepolsterten Sitzen macht die NC 1000 X aber auch klar, dass sie nicht als reines Designobjekt durchgehen will, sondern wie die NT 1100 für weite Trips zu haben ist. Das gerne auch mit reichlich Gepäck. In den Heckträger integrierte Kofferhalter verankern mögliches Reisegepäck sicher, gerne ergänzt um ein Topcase oder eine Gepäckrolle. Der ähnlich steil wie bei der Africa Twin angestellte Auspuff bedingt zwar auf der rechten Seite einen Koffer mit entsprechender Aussparung, die Tourenqualitäten der NC 1000 X beschränkt das aber nur in geringem Maße. Auch sonst bringt der Crossover-Vierzylinder viel für die lange Reise mit: Kurvenlicht auf Höhe der unteren Gabelbrücke, eine höhenverstellbare Scheibe und aktuell angesagte Assistenzsysteme vom ABS über Traktionskontrolle bis hin zu mehreren Motormodi und Konnektivität.

Das Wichtigste aber: Bei rund 235 Kilogramm, 150 PS und einem Preis auf dem Niveau der NT 1100, der bei 14690 Euro startet, hätte Honda ein Express-Crossover-Bike mit eingebauter Spaßgarantie im Programm. Endlich!

Ninja 7 Hybrid

BEREIT FÜR ETWAS WIRKLICH NEUES?

BEI DER LESER-EXPERIENCE DIE BRANDNEUE NINJA 7 HYBRID AUSGIEBIG TESTEN.
AM **19. UND 20. APRIL 2024**. EIN VÖLLIG NEUES ERLEBNIS ERWARTET DICH!

Zwei Tage lang richtig viel Fahrspaß. Noch dazu auf einem Motorrad, das ein ganz besonderes Erlebnis verspricht: Elektrisch durch die City. Den Twin beim Kurvenschwingen auf der Landstraße schnurren lassen. Und dann den e-Boost-Button drücken und Top-Gun-Beschleunigungswerte abrufen. Das alles geht mit der Ninja 7 Hybrid. Startpunkt der Leser-Experience ist die Zentrale von Kawasaki Deutschland in Friedrichsdorf. Übernachtung und Verpflegung inklusive.
Bewirb dich gleich für einen der sechs begehrten Plätze unter **www.kawasaki-hybrid-experience.de**

Eine Aktion von Kawasaki und MOTORRAD

QR-CODE SCANNEN UND BIS 17. MÄRZ 2024 BEWERBEN

Voraussetzung: Besitz der Fahrerlaubnis A.

Kawasaki
Let the Good Times Roll

TRIUMPH
Tiger 1200 Sport

MOTORRAD - Entwurf

Als die Welt noch gar nicht wusste, was Crossover-Bikes auszeichnet, hielt die Tiger Sport schon die Fahne für diese Gattung in den Wind. 2021 erklang ihr Triple-Schluss-akkord, seitdem fehlt der endureske 17-Zöller bei den Engländern. Es wird Zeit für ein Comeback als Tiger 1200 Sport.

Triumph setzte schon früh auf die Karte Crossover-Motorrad, implantierte den formidablen Dreizylinder der Speed Triple 1050 ab 2006 in ein aufrechtes Reisekrad mit 17-Zoll-Bereifung. Damals entzog sich die Tiger Sport mit oder ohne ergänzende Hubraumangabe einer eindeutigen Kategoriezuweisung, lief selbst bei Tests von MOTORRAD oft bei den Großenduros mit. Das änderte sich erst mit Einführung der großen Tiger-Reiseenduros mit 19-/17-Zoll-Rädern. Als sie die Bühne betraten, rückte die Tiger Sport in ihren Schatten. Schließlich entwickelten sich Großenduros dank bequemer Sitzplätze, formidabler Ausstattung und starker Motorisierung zur Alleskönner-Sporttourer-Klasse der Neuzeit. Für die Tiger 1050 lag das Ende nah. 2021 machte Triumph einen Haken hinter das Kapitel.

Zu Recht? MOTORRAD meint: nein. Weil Crossover-Bikes an Bedeutung gewinnen und Triumph wie bei den ersten Generationen der Tiger Sport mit dem Drilling der 1200er-Speed-Triple-RS über einen Motor verfügt, der einer Crossover-Neuauflage der Briten bestens zu Gesicht stünde.

Das sah MOTORRAD-Zeichner Kar Lee auch so und schuf als Entwurf die Tiger 1200 Sport. Die nutzt von der nackten Streetfighter ab Werk Motor und Fahrwerk. Das bedeutet: In ihrem ikonischen Aluminium-Rohrrahmen schiebt der 1200er-Triple mit forschen 180 PS und 125 Nm in der Spitze an. Weil er auf den Hubzapfenversatz der Tiger-1200-Modelle verzichtet, geht er nicht nur schmusekatzengleich ans Gas, sondern haut schon bei niedrigen Drehzahlen eine prall gefüllte Drehmomentkelle auf die Kurbelwelle, die mit dem Wort Souveränität nur unzureichend beschrieben ist.

Einzig beim Heck erfährt das Baukasten-System ein Update. Haltegriffe, Stabilität für eine optionale Koffermontage sowie langstreckentaugliche Sitzplätze erfordern Anpassungen. Um eine Sitzhöhenverstellung zu ermöglichen, gibt's beim MOTORRAD-Entwurf zudem ein zweiteiliges Polster. Die Tiger 1050 Sport besaß noch eine einteilige Lösung. Dafür darf die Einarmschwinge bleiben. Ein Hingucker, vor allem weil der hochgelegte Auspuff wie bei der letzten Tiger 1050 Sport den freien Blick auf die hintere Felge ermöglicht.



Schwinge

Die alte Tiger Sport besaß eine Einarmschwinge, die aktuelle Speedy ebenfalls. Daher kommt sie auch beim MOTORRAD-Draft zum Einsatz. Edel und ein Hingucker. Und weil der Auspuff hochliegt, klappt auch die Felgenmontage easy

Sitz

Fürs Touren muss der Komfort passen. Daher erhält der MOTORRAD-Draft der Tiger 1200 Sport eine zweiteilige Sitzbank sowie ein verstärktes, angeschraubtes Rahmenheck, das auch Zusatzlasten wie umfangreiches Reisegepäck locker wegsteckt

Scheinwerfer

Street und Speed Triple liefern die Vorlage für die Augen der Tiger 1200 Sport. Die leuchtet die Straße mit lichtstarken LED-Strahlern aus. Etwas rundlicher und damit dynamischer hat Kar Lee die Verkleidung gezeichnet

Bremse

Brembos Stylema-Zangen wandeln Bewegungsenergie lässig in Wärme um, stoppen die Tiger 1200 Sport dank Schräglagen-ABS selbst in Kurven sicher. Da spielt auch das gegenüber der Speedy höhere Gewicht von rund 230 Kilogramm keine Rolle

Motor

Leistungsreduzierung wie noch bei den letzten Tiger-Sport-Modellen? Nicht bei der Tiger 1200 Sport von MOTORRAD. Hier darf der 1160er-Triple zeigen, was er kann. Schließlich entpuppt er sich schon in der Speedy als Umgangs-Musterschüler

TRIUMPH Speed Triple 1200 RS

Seit 2021 geht die Speedy mit 1160 Kubik und 180 PS Spitzenleistung auf Kundenfang, kombiniert beste Manieren mit viel Schmalz



TRIUMPH Tiger Sport

Das Ende für die Tiger Sport kam 2021, damals noch mit dem auf 126 PS gestutzten 1050er-Triple. Zeit für eine Neuauflage



Apropos Tiger 1050 Sport: Ihre Formgebung greift der Entwurf von Kar Lee wieder auf. So sind die Doppelfluter in der Front zwar schmaler als noch 2021, orientieren sich an der aktuellen Speedy- und Streety-Generation, die Verwandtschaft zum Crossover-Vorgänger bleibt aber zu erkennen. Das gilt zudem fürs Gesamtlayout. Selbst wenn die höhenverstellbare Verkleidungsscheibe kürzer ausfällt, die Verkleidung den Wasserkühler mehr umschließt, erhält die Tiger 1200 Sport das Fundament des 2021er-Modells, stärkt das nur leicht geänderte Design den Wiedererkennungswert.

Fans der frechen Gangart freut zudem, dass das Gewicht des MOTORRAD-Drafts niedrig ausfällt. Die letzte Tiger Sport wog vollgetankt 244, eine 2018er-Speedy 214 Kilogramm. Aktuell hat die Speed Triple 1200 auf 200 Kilogramm abgespeckt. Setzt man dieses Minus bei der Tiger 1200 Sport an, bleiben unterm Strich 230 Kilogramm. Im Reigen der Power-Crossover-Bikes ein Topwert, den kein Mitbewerber unterbietet.

Einen Haken hat die Sache allerdings noch: den möglichen Preis. Weil sich die Tiger 1200 Sport in Sachen Ausstattung samt Öhlins-Fahrwerk und Assistenzsystemen großzügig bei der Speed Triple 1200 RS bedient, gibt's zwar volle Hütte an Elektronik und Hilfspaketen, die den Umgang mit dem 180-PS-Feger erleichtern, ein Schnäppchen kommt dabei allerdings nicht heraus. Wie schon bei der letzten Tiger 1050 Sport liefert die Speedy ein gute Orientierung.

2021 signalisierte ein Triumph-Händler für die RS-Version der Speed Triple ab 16 150 Euro Gesprächsbereitschaft, die Tiger 1050 Sport stand für 13 250 Euro in der Liste. Mit den angedachten Features der Tiger 1200 Sport läge der Preis nun wahrscheinlich mindestens auf 2024er-Speedy-Niveau. Und die kostet 18 245 Euro. Allerdings: In dieser Region bewegen sich auch alle anderen Crossover-Modelle der Mitbewerber. Von daher: Hey Triumph, wie wär's mit einem Comeback der Tiger Sport?



EIN ABO, VIELE VORTEILE!

- 30% sparen gegenüber Einzelkauf
- 6 Ausgaben frei Haus
- Tolles Extra als Dankeschön

+ EXTRA ZUR WAHL



25TLG. WERKZEUG-SET REIFEN

Diese Werkzeugset enthält alle notwendigen Werkzeuge für den Haushalt.
- 2 Feinmechaniker-Schraubendrehern
- Maßband • 3 Inbusschlüsseln • Flachzange
- Knarre • 10 Biteinsätzen • 5 Metall-Nüssen

Maße: ca. Ø 15,8 × 5,8 cm, Gewicht: ca. 650 g
Zuzahlung: 1 €*

1841



10 € LOUIS-Gutschein

1014



10 € TankBON

1345

Noch mehr tolle Prämien!

Gleich bestellen:

Bitte die Bestell-Nr. angeben: **MRD1PRM**

0781 639 6652 | motorradonline.de/testen

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz.Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

APRILIA
Caponord V4 1100

MOTORRAD-Entwurf



In Noale richtet sich zurzeit aller Fokus auf die 660er-Klasse. Die V4-Elite von Aprilia träumt sich gerade durch einen Weiterentwicklungs-Dornröschenschlaf. Dabei würden die Italiener mit wenigen Mitteln schnell in der Crossover-Oberklasse mitspielen. Wie das gelingen könnte, zeigt der Draft einer Caponord V4 mit dem 1100er-Vierer im Hybridrahmen aus Stahl und Aluminium.

Die Caponord trat wie viele andere als Herausfordererin der bayerischen GS an. Kein Wunder, versprachen und versprechen deren Absatzzahlen doch bis heute einen übergroßen Reiseenduro-Verkaufskuchen, der nur ungerecht aufgeteilt ist. Mit der 1200 Caponord und ihrem V2 wetzte Aprilia bis 2016 mutig das Kuchenmesser, um ein großes Stück vom Zulassungsberg abzubekommen. Der erwünschte Erfolg blieb allerdings – wie bei vielen anderen – aus. Die Reiseenduro Caponord verschwand nach dem letzten Update als Rally-Variante von der Bildfläche. Die zulassungstechnische Dominanz der GS hält bis heute an. Daher empfiehlt es sich, ein anderes Feld zu beackern: Power-Crossover-Bikes.



Mit dem satt im Futter stehenden Aggregat aus der 1100er-Tuono hätten sie bei Aprilia gleich den richtigen Motor parat, um im Reigen der leistungsstarken, hochbeinigen 17-Zoll-Tourer voll bei der Musik zu sein. 175 PS bei recht niedrigen 11 350 Touren und 121 Nm bei 9000 Umdrehungen taugen auch für knackige Crossover-Trips, haben mit den rund 230 Kilogramm des MOTORRAD-Drafts einer Caponord V4 1100 wenig Mühe. Die Mehr-Kilos lassen sich nur schwer vermeiden. Wo die Tuono beim Sozius-komfort und beim Gepäcktransport auf das Motto „Weniger ist mehr“ setzt, braucht’s beim MOTORRAD-Entwurf ein deutliches Plus an Reisequalitäten. Deshalb besitzt dieser einen Stahl-Gitterrohrrahmen mit Verstärkungselementen aus Aluminium Richtung Schwingenlagerung. Ein wenig Historie schwingt dabei auch mit, schließlich wäre dieses Rahmenkonstrukt eine Verbeugung vor der letzten V2-Caponord, die ein ähnliches Layout besaß.

Bei den weiteren Parts dürften die Aprilia-Entwickler gerne großzügig ins Tuono-Regal greifen. Semiaktives Öhlins-Fahrwerk, kräftige Brembo-Bremsen-Hardware, feinste Regel- und Assistenzsysteme-Elektronik, natürlich mannigfaltig einstellbar und voll kurventauglich, dazu ein Quickshifter samt Blipper – all diese Parts hat der Piaggio-Konzern, zu dem Aprilia gehört, in petto – bis hin zum Abstandradar. Also bitte, Aprilianer, wartet nicht, bis euch ein Prinz aufweckt, legt los – mit der Caponord V4 1100.

APRILIA
Caponord 1200 Rally

Die letzte Capo von Aprilia besaß einen V2-Motor, der äußerst lebendige 128 PS für Ausflüge bereitstellte. Das Fahrwerk? Bombe. So dürfte es mit dem potenten, 175 PS starken V4 zwischen den Rippen gerne weitergehen

KAWASAKI
Versys 1000 H2

MOTORRAD - Entwurf



Kawasakis Kompressor-Vierzylinder trat zuerst in der Topspeed-Rakete H2R an. Gezähmt auf 200 PS beweist er in Ninja H2 SX und Z H2 aber schon längst, dass er auch als leistungs- und drehmomentstarker Antrieb für Alltag, Tour und Rasanz taugt. Da liegt es nahe, ihn für eine Versys H2 zu nutzen und in diesem Zug die große Versys von Kawasaki gleich ein wenig aufzuhübschen.

Erst in Ausgabe 4/2024 stellte MOTORRAD diesen Entwurf einer Kawasaki Versys H2 ausführlich vor. Er war damit so etwas wie der Vorbote zu dieser Crossover-Neuheiten-Draft-Strecke. Und zugegeben: Während sich die einzelnen Crossover-Entwürfe auf den Seiten zuvor stark an bestehenden Bikes oder Vorgängern orientieren, weicht die Versys H2 vom Layout der Versys 1000 ab. Warum? Weil das Design der großen Versys von Kawasaki viel funktionalen Nutzwert transportiert, der Funke im Herzen beim Betrachten aber nicht so richtig überspringen will. Eine Versys 1000 kauft man, weil sie ein richtig gutes Motorrad ist – aber nicht, weil ihr Anblick emotional kickt. Nicht falsch verstehen: Das ist vollkommen okay. Wenn MOTORRAD-Designer Kar Lee sich schon an den Rechner setzt, darf dabei aber gerne etwas herauskommen, was den Speichelfluss fördert.

Daher wandern alle Anleihen der ZX-10R, an die die Unterlippe unterm Scheinwerfer der Versys 1000 erinnert, ins Teileregal. Beim Versys-H2-Entwurf ziert ein enger um den Stahl-Gitterrohrrahmen geformtes Kunststoffkleid mit einem Scheinwerfer, der sich bei der ZX-4RR und ZX-6R bedient, das Kompressor-Modell. Den neuen Rahmen gibt es, weil der Kompressor-Sporttourer Ninja H2 SX ihn trägt. Um die Kosten mit einer Gleichteilestrategie gering zu halten, spendet der voll reise- und soziustaugliche, zwangsbeatmete Flitzer gleich Fahrwerk und Rahmenlayout. Und natürlich den aktuell im Motorradbau einzigartigen Kompressor-Vierzylinder. Der hängt so manierlich am Gas, reagiert so smooth auf Lastwechsel und prescht bei Bedarf mit so viel Druck nach vorn, dass er wie gemacht für sportlich-touristische Ansprüche ist. Nein, die 200 PS bei 11 000/min braucht es nicht, sie sorgen aber für eine Souveränität, die jedes Überhol- oder Fahrmanöver mit Wunsch nach mehr Power zum Kinderspiel macht. Und weil es die Kompressor-Ninja als SE-Version mit semiaktivem Fahrwerk sowie Brembos Stylema-Zangen gibt, lägen auch hier die passenden Zutaten für einen State-of-the-Art-Crossover mit reichlich Qualm in Akashi schon in den Containern – für ein neues Power-Crossover-Bike von Kawasaki.



KAWASAKI
Versys 1000 SE

Reisen mit einem Komfort fast wie auf Wolken – diesen Anspruch erfüllt die 1000er-Versys mit Bravour. Woran es ihr fehlt? An sportlichen Talenten und mehr Druck im Kessel. Ein Kompressor würde den im Handumdrehen liefern

Früher

Die Multistrada von Ducati mit lenkerfester Halbschale gab's ab 2002, erster Entwurf der Italiener in der Kategorie hochbeiniger 17-Zöller

Supermoto als Erblast im Hinterkopf, dazu Tourentauglichkeit – die KTM 990 SMT versuchte ab 2009, beides unter einen Hut zu bringen

Die TDM 850 ist so etwas wie die Großserien-Oma des Themas Crossover. Ab 1991 zu haben. Im Bild Typ 4TX (1996) mit TRX-Antrieb



DUCATI Multistrada 1000 DS

RICHTUNG **ZUKUNFT**

Der Crossover-Markt wächst und bietet das Potenzial, künftig große Reiseenduros als eierlegende Wollmilchsäue abzulösen. Die Zutaten: Power, Elektronik, Komfort und purer Fokus auf reinen Straßeneinsatz.

An der Güte aktueller Reiseenduro-Ware zweifelt niemand. Sie gehen alle als wahre Alleskönner durch, förderten mit ihren Talenten das beinahe völlige Aussterben von Sporttourern. Allerdings: GS und Co. wiegen immens viel und verschließen damit für viele automatisch die Tür, sie auch abseits befestigter Wege zu nutzen. Ein ebener Schotterpfad geht noch in Ordnung, steile Rampen oder Pflügen durch Sandfelder sind für viele aber tabu, weil fünf Zentner und mehr dann eine ausgeprägte Fahrzeugbeherrschung im

Heute

Heißes Eisen für 2024: BMW packt den Sport-Vierer der S 1000 RR ins Chassis der XR. 201 PS erschließen neue Crossover-Powerdimensionen

Mit der Multistrada V4 RS zieht Ducati nach, stellt sie auf 17-Zöller und packt einen V4 mit forschen 180 PS ins Rahmenkonstrukt

Ebenfalls neu für dieses Jahr: Suzukis GSX-S 1000 GX. 152 PS stark, mit semiaktivem Fahrwerk ausgerüstet. Technologieträger der Japaner



BMW M 1000 XR



KTM 990 Supermoto



YAMAHA TDM 900

Unbefestigten einfordern. Da wundert es nur wenig, dass fast alle großen Reiseenduros – bis auf wenige Ausnahmen – in ihrem Leben nur Asphalt unter die Räder nehmen. Ihr Offroad-Potenzial verfällt ungenutzt.

Läge es da nicht viel näher, auf diese Eigenschaft ganz zu verzichten und stattdessen die Straßentalente mehr in den Fokus zu rücken? Die aktuellen Crossover-Überflieger bedienen genau diesen Aspekt. Ob's all die Power braucht? Natürlich nicht. Als neue „Zeigen, was möglich ist"-Klasse sind leistungsstarke Crossover-Bikes aber die Technologieträger und Ausstattungsmonster der Jetztzeit. Und mit wenigen Handgriffen könnten auf dieser Welle noch viel mehr Hersteller mitschwimmen, wie die Entwürfe einer Crossover-Zukunft von MOTORRAD demonstrieren. ■

MOTORRAD-Fazit

Natürlich bleibt die skizzierte Crossover-Zukunft ein Blick in die Entwicklungs-Glaskugel der Motorradhersteller. Ob sie so kommt, ist nur schwer vorherzusagen. Baukastensysteme zeigen aber schon jetzt bei vielen Fahrzeugen, dass eine Motorbasis für unterschiedliche Modelle taugt. Sie böten daher die Möglichkeit, die MOTORRAD-Entwürfe mit einfachen, vergleichsweise kostengünstigen Mitteln und ohne aufwendige Motor-Neuhomologationen umzusetzen.



Autor: Jens Möller-Töllner
moetoe@motorradonline.de

Fotos: kardesign, Hersteller, Tyson Jopson



DUCATI Multistrada V4 RS



SUZUKI GSX-S 1000 GX

ON-OFF-BEZIEHUNG

Spritziger, stärker, agiler auf der Straße, emotionaler und besser beherrschbar im Gelände: BMW hat die F 900 GS im Vergleich zur 850er mit vielen Neuteilen und strenger Diät einer Radikalkur unterzogen. Für bessere Fahrbarkeit on- und offroad.

Nach der neuen R 1300 GS schließt die runderneuerte 900er mit Wucht eine Lücke in BMWs Mittelklasse-Programm. „Noch nie in der Geschichte hat es bei einem bestehenden Motorradmodell so viele Veränderungen gegeben“, betont der Produktmanager Sergio Fossa, ein gebürtiger Brasilianer. Er ist neben Projektleiter Christian Geis einer der Väter der neuen F 900 GS, die nun nach vier Jahren Entwicklungszeit ihren Einstand gibt.

Nun, die F 900 GS wirkt schon optisch wie ein völlig anderes Motorrad. Sie schaut viel drahtiger, schlanker, sinnlicher aus als ihre 850er-Vorgängerin. Das Design-Team hat die Proportionen der Maschine bei bestehender Basis (Motorgehäuse, Hauptrahmen) radikal geändert. Auf den ersten Blick macht die kernige Midsize-GS klar, dass sie es auch als Enduro mit ihren 21-/17-Zoll-Rädern und langen Federwegen (230/215 Millimetern) ernst meint. Für viel Fahrspaß auf Straße und Schotter – eben ganz GS, Gelände und Straße.

„Wir haben mit der F 900 GS an Onroad-Tugenden nichts aufgegeben, aber an Offroad-Kompetenzen klar gewonnen“, freut sich BMW Entwicklungs-Chef Christof Lischka. Somit greift die 900er in einem weltweit sehr dynamischen Marktsegment an. Dort, wo sich bereits KTM 890 Adventure, Ducati Desert X und Honda Africa Twin tummeln, mit weniger Leistung auch die Ténéré-Yamaha. Dafür ist die F 900 GS – nach R und XR BMWs dritte echte 900er – gut gerüstet, übernahm sie doch deren 105-PS-Zweizylinder.

Ab in den Sattel zur ersten Fahrprobe! Mit gut 1,70 Metern bekommt man nicht beide Stiefelsohlen gleichzeitig vollflächig auf die Erde. 870 Millimeter Sitzhöhe fordern eben ihren Tribut. Aber natürlich offeriert BMW auch tiefere oder höhere Sitzbänke, bis hin zur Tieferlegung ab Werk auf 815 Millimeter. Auch serienmäßig hoch flößt die schlank zugeschnittene 900er-GS jede Menge Vertrauen ein, fühlt sich erfrischend leicht an. Passt gut, die geänderte Ergonomie. Man fühlt sich rasch zu Hause. Dieses GS-Gefühl der Erhabenheit und Souveränität fährt ab dem ersten Meter mit.

Dumpf und voluminös klingt der Motor aus dem adretten Akrapovic-Schalldämpfer. Aber eben nicht aggressiv-prollig. Vom ersten Meter an holt dich dieses Motorrad ab, nimmt dich mit, macht’s dir einfach. Sie verzeiht viel, die gegenüber der 850er um 14 Kilogramm erleichterte, kürzer übersetzte F 900 GS. Man darf früh hochschalten. Der dritte Gang tut es ab Tempo 30, der vierte ab 40. Mit 50 durch die Stadt kann man ruckelfrei im Fünften zuckeln, locker bei 60 den Sechsten einlegen.

So geht es ebenso elastisch wie anwohnerfreundlich raus in die Berge. Geht gut von unten und der Mitte raus, der 105-PS-Twin. Dampf ist da. Bei Tachoanzeige ganz leicht



Made in China: Der 895-Kubik-Motor ist ein munterer Geselle. Dank 105 PS ist der 13:1 verdichtende Twin mit 270-Grad-Kubelwelle auf Augenhöhe zur Konkurrenz



Entgegenkommend: ergonomisch gut geformter Lenker. Showa-Gabel mit Schnellverstellern für die Zugstufendämpfung



Durchdacht: gezackte Fußrasten und einstellbarer Schalt- wie Bremshebel. Derbe Tritte braucht der Schaltautomat (Extra)

Was ist gegenüber der F 850 GS alles neu?

Von der F 850 GS wurden nur 20 Prozent der Teile übernommen: etwa die Drahtspeichenräder für Schlauchlosreifen, Hauptrahmen und die Ausleger der Soziusrasten. 80 Prozent aller Teile sind laut BMW hingegen neu. Der Grundmotor stammt im Prinzip aus F 900 R bzw. F 900 XR und erhält somit deren Hubraumvorteil und Leistungsplus.

- **Motor** mit 895 statt 853 cm³ (Bohrung um zwei Millimeter auf nun 86 Millimeter vergrößert, Hub weiterhin 77 mm); Verdichtung erhöht von 12,7:1 auf 13,1:1
- **Spitzenleistung** 105 PS bei 8500/min (F 850 GS: 95 PS bei 8250/min)
- **maximales Drehmoment** 93 Newtonmeter bei 6750/min (zuvor 92 Nm bei 6250 Nm)
- **Sekundärübersetzung** sieben Prozent kürzer für besseren Durchzug: Kettenrad mit 47 statt zuvor 44 Zähnen
- **Software** und **Abgasmessung** angepasst, unmittelbar vor und nach dem Katalysator
- **Normverbrauch** 4,4 statt 4,2 Liter/100 km
- **Gewichtsersparnis** um 14 Kilogramm: Leergewicht mit 90 Prozent Benzin laut BMW 219 Kilogramm (F 850 GS wog im MOTORRAD-Test voll ausgestattet 238 kg)
- **Federelemente** geändert, Upside-down-Gabel im optionalen „Enduro Pro Paket“ mit 45 statt 43 Millimeter Durchmesser
- **Kunststofftank** statt Blechtank (14,5 Liter statt zuvor 15 Liter Inhalt, 4,5 kg leichter)
- **Akrapovic-Auspuff** (1,7 Kilogramm leichter)
- **LED-Scheinwerfer** mit Tagfahrlicht nun symmetrisch und 600 Gramm leichter
- **Batterie** ein Kilogramm leichter
- **Heckrahmen** inklusive Kotflügel und in die LED-Blinker integrierter Rückleuchten (2,4 Kilogramm leichter)
- **Seitenständer** 400 Gramm leichter
- **Schwinge** mit geringerer Wandstärke (250 Gramm leichter)
- **Windschild** steht aufrechter
- **Lenker** modifiziert
- **Wasserkühler** kompakter
- **„Karosserie“** (sämtliche Kunststoffteile) komplett neu gezeichnet
- **Ergonomie** geändert für mehr Integration ins Motorrad und deutlich besseren Kontakt beim Fahren im Stehen
- **Sitzbank** geändert, weniger üppig gepolstert
- **Silhouette** verkleinert, Proportionen gestrafft, schärferes Design
- **„Schnäbelchen“** über dem Frontkotflügel viel kleiner

über 100 km/h entert der digitale Drehzahlmesser im sechsten Gang die Anzeige 4000. Neben dem kontrastreichen TFT-Cockpit befinden sich serienmäßig eine Bordsteckdose und eine USB-Ladebuchse. Im Fahrmodus Road (neben Rain einer der beiden serienmäßigen) hängt der Twin mit der 270-Grad-Kurbelwelle fein am Gas. „Dynamic“, einer von drei zusätzlichen Fahrmodi im Dynamik-Paket, wirkt ein wenig direkter, unmittelbarer.

BMW wollte die Reihentwin-GS emotionaler machen. Nun, der komplett vom Partner Loncin aus China an die Berliner Bänder gelieferte Motor dreht befreit, doch nicht zornig hoch bis zum roten Bereich bei rund 9000 Touren. Das ist kein wilder Hund, sondern ein gut fahrbarer Alltagsmotor. Dazu passt die recht hohe Laufkultur des Reihentwins: Du spürst ganz leicht den Motor unter dir arbeiten. Aber nie derbe vibrieren. Gut so. Etwas harsch arbeitet der optionale Schaltassistent Pro für kupplungsfreies Hoch- wie Runterschalten, braucht mitunter derbere Tritte.

Der Motorrad-Gott muss mal im Süden Spaniens gewohnt haben. Ein fantastisches Kurvenkarussell hält die andalusische Asphalt-Achterbahn da parat. Die F 900 GS fühlt sich auf der Straße sportlicher und agiler an als die 850er, fährt auf den Punkt präzise. Sie lenkt easy ein, klappt berechen-



Lässt sich frech fahren: Vertrauenerweckend präzise und handlich zieht die 900er ihre Bahn

bar und neutral ab, fährt schön leichtfüßig, ja, fast spielerisch. Kurz: Sie macht genau, was sie soll, läuft mit sanfter Hand am Zügel. Heißa, das macht Laune!

Die Bridgestone A 41 – vorne als trennscheibenschmaler 90/90er – haften richtig gut. Und sie bieten viel Feedback, speziell auch von der Front. BMW gab den japanischen Reifenbäckern Vorgaben für eine feine Adaption an alle Fahrmodi mit ihren unterschiedlichen Eingriffsschwellen von ABS und feinfühlig verlässlich regelnder Traktionskontrolle. Operation gelungen, die Sonderkennung „G“ der Bridgestone A 41 harmoniert prima mit der F 900 GS. Möglichen Haftungsverzicht kündigen sie dankenswerterweise gutmütig vorher an.

Schon nach kurzer Eingewöhnung ziehen die gezackten Enduro-Fußrasten dem Bilderbuch-Asphalt funkensprühend einen Scheitel. Anheben des Hecks bringt zwar mehr Schräglagenfreiheit, macht das ansonsten gut ausbalancierte Fahrwerk aber auch etwas kippeliger, nervöser. Also zurück auf „Werkseinstellung“ – geht per Drehknauf am Federbein ja wortwörtlich im Handumdrehen. Schlaglöcher oder die in Spanien so beliebten Fahrbahnschwellen bügeln die langhubigen Federelemente ziemlich glatt.

Wobei sich die voll einstellbare Upsidown-Gabel mit 45er-Durchmesser besser in Szene setzt. Das recht soft abgestimmte

Motor-Update nun für alle F-Modelle

Auch die beiden anderen Mittelklasse-GS bekommen den neuen 900er-Motor mit mehr Power und andere Namen. Sonst ändert sich bei ihnen wenig.

Rund um die GSsen mit dem Reihentwin gab’s schon immer etwas Verwirrung, denn das „kleinere“ Modell hatte von jeher den gleichen Motor wie das größere, war nur etwas schwächer. So auch jetzt: Aus der bisherigen F 750 GS macht BMW dem Namen nach eine 800er, obwohl der Twin auch bei ihr 895 cm³ hat. In der F 800 GS leistet er maximal 87 PS und 91 Nm. So lässt sich das Modell A2-tauglich auf 48 PS drosseln. Ansonsten bleibt’s bei dem 800er-Buddy bei den üblichen Unterschieden zur größeren Mittelklasse-GS: 19- statt 21-Zoll-Vorderrad, weniger Federweg und viel niedrigere, einsteigerfreundliche Sitzhöhe von 815 Millimetern; das ESA-Federbein gibt’s optional. Die F 900 GS Adventure wiederum erhält die volle Power des 900er-Motors, also 105 PS und 93 Nm, entspricht sonst aber der 850er-Vorgängerin. Sie bleibt mit 246 Kilogramm ein Brocken, bietet dafür mit 23-Liter-Tank und anderem Sitz mehr Langstreckenkomfort, gegen Aufpreis liefert das Werk das ESA-Federbein und Kofferhalter mit. Abgesehen von 21-Zöllern vorn und dem XL-Tank ähnelt die F 900 GS Adventure eher der F 800 GS als der komplett neuen 900er-GS.



F 800 GS: 895 cm³ und 87 PS, auch als 48-PS-Modell verfügbar. Ab 10 950 Euro



F 900 GS Adventure: 105 PS, ansonsten genau wie die Vorgängerin. Ab 14 750 Euro

Knackig: Die GS-Trophy-Version hat Handschützer mit Aluminiumbügeln, goldene Felgen, Alu-Motorschutz, weißen Heckrahmen und einen getönten Windschild



Besser so: Gabel des Enduro-Pro-Pakets mit mehr Dämpferkraft und größerem Einstellbereich, Lenker auf höheren Risern



Steckt was ein und weg: Das teurere ZF-Sachs-Federbein mit Ausgleichsbehälter bietet größere Reserven on- wie offroad

Federbein ist kein Meister der Dämpfung. Es kommt bei sehr flotter Fahrweise früher an seine Grenzen. Es wippt dann leicht nach, bringt Bewegung ins Chassis. Man merkt, dass die ordentlich funktionierenden Federelemente nicht aus dem Regal mit der High-End-Ware stammen. So ist die 900er-GS kein Luftkissenboot auf Rädern, keine in Watte gepackte Komfortsänfte. Sie teilt dem Hintern durchaus mit, wie es um das Asphaltrelief und die aktuelle Traktion bestellt ist.

Sehr ordentlich schirmt die steil stehende Scheibe den Rumpf ab. Wie sehr, merkst du erst beim Fahren im Stehen: dass du nämlich für morgendliche zwölf Grad eigentlich zu dünn angezogen bist. Allerdings turbulenzt es hinter der Acerbis-Scheibe doch ein wenig. Da muss jeder selbst ausprobieren, ob ein leiser Helm reicht oder Ohrenstöpsel angeraten sind.

Komplett getrennt, nicht integral verbunden, arbeiten die mit Kurven-ABS bestückten Bremsen in Vorder- und Hinterrad. Die radial montierten Vierkolbenstopper ankern ordentlich dosierbar. Löblich: Die lange Gabel taucht beim Griff zur Bremse dank passend gewählter Federrate nicht komplett ab, geht nicht gleich auf Block. Bei akuten Notbremsungen warnt das serienmäßige „Dynamic Braking Light“ den nachfolgenden Verkehr: Erst schaltet es die zwei kombinierten Blinker/Rückleuchten in den Blitzlicht-Modus, und bei noch stärkerer Verzögerung kommt der Warnblinker hinzu. Selbst eCall ist an Bord.

Nach einer flott gefahrenen 150-Kilometer-Runde, inklusive viel beschleunigen und bremsen für die Fotostopps, vermeldet der Bordcomputer 5,1 Liter Durchschnittsverbrauch. BMW hat 4,4 Liter homologiert, gegenüber 4,2 Liter bei der F 850 GS. Dann würde der um 4,5 Kilogramm leichtere, einen halben Liter weniger fassende 14,5-Liter-Tank der 900er rund 330 km Reichweite ermöglichen.

Es gibt die BMW F 900 GS in drei Farboptionen: Schwarz mit schwarzem Heckrahmen ist die Basis-Version „Base“. Die von uns heute gefahrene Variante „Passion“ kommt in leuchtendem „São Paulo Yellow“ samt rotem Heckrahmen daher (230 Euro Aufpreis). Die Farbvariante „GS Trophy“ rollt mit weißem Heckrahmen und hier goldenen Schlauchlos-Felgen los. Für 450 Euro extra auf die Base bietet sie einen getönten Windschild, Alu-Motorschutz und stabilere Enduro-Handschützer mit Aluminium-Bügel. Sieht klasse aus!

Und genau diese Version fahren wir am Nachmittag offroad. Dank Dynamic-Paket und Fahrmodi Pro können wir jetzt mit Enduro-Modus fahren. „Enduro Pro“ ist sogar speziell an die Bedingungen von Stollenreifen angepasst. Und nur hier lässt sich das ABS am Hinterrad für Geländebetrieb samt Anbremsdrifts auch ausschalten.

Vor allem kommt offroad der quasi unabwürgbare Motor voll zum Tragen. Das spart Nerven und Schaltarbeit. Der Twin blubbert sich mit tiefsten Drehzahlen durchs Gelände, dass es eine Pracht ist.

Für moderate 50 Euro Aufpreis sind Metzeler Karoo 4 aufgezogen. Man muss kein Enduro-Meister sein, um zu spüren, was für ein großer Schritt nach vorn die 900er ist. So umgänglich, so einfach im Stehen zu fahren, mit den Knien zu dirigieren, so viel verzeihend. Offroad zählt jedes ihrer 14 Minder-Kilos doppelt. Das schafft selbst bei Gelände-Greenhorns viel Vertrauen und macht Cracks diebischen Spaß.

Jetzt macht sich das Enduro-Paket Pro zu 1475 Euro mit höherwertigen Federelementen (ebenfalls Showa vorn, ZF Sachs hinten) plus einteiliger Sitzbank bezahlt. Sein Federbein bietet 20 Prozent mehr Dämpfungskraft, sein Einstellbereich ist um 25 Prozent größer – für mehr Federungskomfort wie Durchschlagsreserven.

Das bessere Federbein mit wie bei der Basisversion wegabhängiger Dämpfung erkennt man am separaten Ausgleichsbehälter plus Verstellern für High-/Low-speed-Druckstufendämpfung. Klasse, was die bessere Gabel ein- und wegsteckt! Sie steigert sogar die Transparenz von der Bremse. Zum ersten Mal überhaupt ver-



Clever gemacht: knackscharfes, kristallklares TFT-Display, BMW-üblich perfekt ins Konzept integrierte Navi-Option



Gut so: Der leichtgängige Lenkungsdämpfer verwässert auch nicht bei langsamen, trialartigen Passagen die Linie



Drahtig, rank, schlank: Die 900er wirkt knackig-attraktiv. Die Modellvariante Style Passion ist für 235 Euro Aufpreis in São Paulo Yellow mit rotem Heckrahmen lackiert

baut BMW hier eine Upside-down-Gabel mit Titannitrid-Beschichtung. Diese Oberflächenbeschichtung ist unempfindlicher gegen Kratzer. Vor allem senkt sie die Reibung zwischen den hier zwei Millimeter größeren Innenrohren (Ø 45 mm) und den Standrohren. Sie verringert das Losbrechmoment und verbessert das Ansprechverhalten. Auch das Innenleben der stabileren Cartridge-Gabel wurde angepasst.

In der Tat gibt sich das optionale Fahrwerk des Enduro-Pro-Pakets viel souveräner, zeigt sich nie überfordert, selbst wenn es knüppeldick kommt. Die BMW F 900 GS steckt derbes Geröll ein, meistert engste Single Trials. Offroad ist ihre Gutmütigkeit hoch willkommen. Sie bietet selbst offroad viel Feedback vom Untergrund; holt damit selbst völlig verschiedene Fahrerpersönlichkeiten ab, nimmt sie mit, bringt sie da durch. Gelände fahren macht auf der nicht zu wuchtigen Enduro Riesenlaune.

13 750 Euro Grundpreis kostet die (schwarze) F 900 GS. Wer diverse Pakete dazuordert, sollte ab 15 000 Euro einplanen. Fix und fertig für die On-off-Beziehung konfiguriert, prangt dann eher eine „16“ oder „17“ vorn am Preisschild. ■



Autor: Thomas Schmieder
thomas@motorradonline.de

Fotos: Markus Biebricher (1), Jörg Künstle, Markus Jahn/ BMW

BMW F 900 GS

Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei Ausgleichswellen, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Trockensumpfschmierung, Einspritzung, 2 x Ø 48 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 416 W, Batterie 12 V/9 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping), Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung k.A.

Bohrung x Hub	86,0 x 77,0 mm
Hubraum	895 cm³
Verdichtungsverhältnis	13,1:1
Nennleistung	77,0 kW (105 PS) bei 8500/min
Max. Drehmoment	93 Nm bei 6750/min
Standgeräusch	91 dB(A)

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 305 mm, Doppelkolben-Schwimmsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 265 mm, Einkolben-Schwimmsattel, Traktionskontrolle, Kurven-ABS.

Speichenräder mit Alu-Felgen	2.15 x 21; 4.25 x 17
Reifen	90/90 R 21; 150/70 R 17

Maße + Gewichte

Radstand 1590 mm, Lenkkopfwinkel 62,0 Grad, Nachlauf 120 mm, Federweg vorn/hinten 230/215 mm, Sitzhöhe 870 mm, Leergewicht 219 kg, zulässiges Gesamtgewicht 445 kg, Tankinhalt/Reserve 14,5/4,0 Liter.

Gewährleistung	drei Jahre
Farben	Schwarz, Gelb, Weiß/Blau
Preis	ab 13 750 Euro
Nebenkosten	450 Euro

Herstellerangaben

MOTORRAD-Fazit

BMW selbst bezeichnet die F 900 GS nur als „MÜ“, als Modell-Überarbeitung der gutmütigen, doch wenig „kickenden“ 850er. Aber dieses Motorrad sieht komplett anders aus und fährt wie verwandelt. Die 900er-GS macht on- wie offroad eine Menge Laune und bietet einem weiten Spektrum von Fahrern eine interessante Option. Zumal sie in den Kriterien Preis, Gewicht und Leistung den Respektabstand zur R 1300 GS wahrt. Es geht um viel: Die „F“-Reihentwins sind nach den Boxern weltweit die zweitbestverkaufte BMW-Baureihe. In den vergangenen zehn Jahren wurden 400 000 Maschinen von der unechten 750er bis zur 900er verkauft. Da spielt die neue GS eine große Rolle.

WELT-KULTURERBE

101 Jahre nach Einführung seines identitätsstiftenden Konzepts – längs eingebauter Boxer-Twin mit Kardan – hat BMW bloß noch einen luft-/ ölgekühlten Boxer im Programm. Er erfuhr nun wie auch das gesamte Ambiente ein Update.



Es war ein weiter Weg von BMWs Konzept-Studie Lo Rider im Jahr 2009 bis zur heutigen, ersten Fahrprobe der nun R 12 nineT getauften, reduzierten Fahrmaschine. Wir erinnern uns: BMW wollte vor 15 Jahren anders werden – cooler, lässiger, jünger.

Und präsentierte dafür 2013 zum 90-jährigen Jubiläum der Motorradsparte die erste R nineT: Dieser Roadster war (und blieb) für BMW-Verhältnisse einfach anders – gleichzeitig elegant und bullig, zeitlos klassisch und doch modern.

Vom modular aufgebauten Konzept der Studie wurde einiges in die Serie herübergerettet, vom Sportler nineT Racer bis zur Urban G/S als Hommage an die R 80 G/S reichte das Spektrum. 110 000 Maschinen seiner charismatischen Classic-Linie hat BMW seither gebaut. Ein großer Erfolg!

Nun hievten die Bayerischen Motoren Werke (mit ihrem Motorenbau in Berlin-Spandau!) ihren letzten verbliebenen, traditionell von hinten nach vorn durchströmten, luft-/ölgekühlten Schlegel über die Hürden der strengen Abgasnorm Euro 5+ . Er trägt das Erbe in die Zukunft.

Das Entwicklungsteam um Produktmanagerin Carina Höfler nahm sich auch der gesamten Peripherie an. Tatsächlich fühlt sich die R 12 nineT gegenüber der bisherigen R nineT bereits beim Aufsitzen anders an! Man hockt näher am Lenker.

Möglich macht's der kleinere, kürzere und kompaktere, im hinteren Bereich schmalere Tank. Vorbei sind die Zeiten einer „Streckbank" im 80er-Jahre-Sportler-Stil. Auf, besser gesagt: in der neuen R 12 nineT sitzt man gut, anders integriert.

Das Motorrad fühlt sich abgesehen von den ausladenden Boxer-Ohren fast zierlich an, vor allem für lange Kerls, kaum wie eine 1200er (daher R „12" nineT).

Start zur Charme-Offensive: Intuitiv finden die Hände zum handlingfördenden breiten Lenker. Es ruht weniger Last als zuvor auf ihnen. Aber sportiver Spirit fährt trotzdem mit. Dafür sorgt allein schon der von Beginn an hellwache Motor. Er erwacht bereits hoch motiviert bellend mit einem Boxerbrummen. Aber subjektiv angenehm leiser als zuvor. Da leistet die neue Auspuffanlage ohne Klappe, aber mit größerem Sammler ganze Arbeit. Keine Bange: Der kernige Klang aus der verchromten Doppelrohr-Fanfare bietet immer noch gehobenen Hörgenuss. Aber Sound und Lautstärke sind nun einmal nicht dasselbe, sondern zwei Paar Schuhe.

„Potent und präsent" – damit ist der mit neuer Software bestückte Boxer ausführlich charakterisiert. Er ist bei niedrigsten Drehzahlen bereits voll da. Da spart sich der Blick auf den Tourenzähler im optionalen Mikro-TFT-Display zu 125 Euro. Dieses Motorrad fährt man nach Gefühl, basta. Wen interessiert schon Drehzahl?

Serienmäßig wären übrigens zwei historisierende Analog-Uhren. Aber BMW will ja Extras verkaufen … Klar gibt's auch Smartphone-Konnektivität – bis hin zum Multicontroller am Lenker, um das Telefon als Navi nutzen zu können.

Ab Werk warten drei Fahrmodi aufs Ausprobieren, Road passt zu spanischen Landstraßen wie die Tapas in die dortige Küche: perfekt. Angesichts des bulligen Drehmoments ist es gut zu wissen, dass die schräglagenoptimiert arbeitende Schlupfregelung DTC an Bord ist. Aber braucht es noch die Motor-Schleppmo-

Was ist neu?

- **Motor-Update:** 109 PS (80 kW) bei 7000/min (bisher 7250/min) sowie 115 Nm bei 6500/min (bisher 116 Nm bei 6000/min); neue Software
- **Fahrwerks-Update:** Gabel von Marzocchi mit 45 statt 46 mm Durchmesser, Federbein steht flacher, hat nun einen hydraulischen Anschlagsdämpfer
- **Fahrwerksdaten** in Richtung größerer Stabilität bei gutem Handling modifiziert: Radstand wächst von 1487 auf 1511 mm, der Lenkkopfwinkel flacht um fast ein Grad ab, (von 63,2 auf 62,3 Grad), Nachlauf vergrößert von 107,9 auf 110,7 mm
- **Gewicht** von 221 auf 220 kg gesenkt
- **Vorschalldämpfer** komplett neu, größerer Kat, keine elektronisch gesteuerte Abgasklappe mehr
- **Paralever-Einarmschwinge** komplett neu konstruiert
- **Airbox** unter der Sitzbank modifiziert, nun ohne seitlich ansaugenden Schnorchel
- **Teilintegral-ABS**
- **Tank** ca. 30 Millimeter kürzer und im hinteren Bereich schmaler, Tankvolumen von 18 auf 16 Liter gesenkt
- **Ergonomie geändert:** Fahrer näher am Lenker positioniert, Sitzposition aufrechter
- **Sitzhöhe** von 805 auf 795 Millimeter gesenkt
- **Ventildeckel** anders designt (optional)
- **Blipper** optional (Schaltassistent Pro)
- **Hauptrahmen** einteilig, aus stählernen Gitterrohren mit angeschraubtem Heckrahmen (bisher: Rahmen aus vier Teilen) erleichtert „Customizing und Individualisierbarkeit"
- **Krümmer** anders geformt (Knickwinkel)
- **Speichenräder** neu geformt (optional)
- **Cockpit** als Mikro-TFT (optional)
- **Heckbürzel** neu geformt (Extra), **LED-Beleuchtung** rundum inkl. Rückleuchte
- **Cockpit** als Mikro-TFT (optional)

mentregelung MSR? Ist halt drin. Für den Fall des Falles sogar E-Call. Optional zudem erhältlich: Scheinwerfer mit Kurvenlicht!

BMWs Blipper arbeitet beim Hoch- wie Runterschalten smooth, ist gut appliziert. Und kostet natürlich Aufpreis – 1010 Extra-Euros als „Komfort-Paket“ inklusive Bergan-fahrhilfe, Tempomat und Heizgriffen.

Hier im Sattel zählt anderes. Man genießt die Landschaft Andalusiens, frisch geschälte Korkeichen und knorrige Olivenbäume. Und einen Motor, der einen mit Wumms nach vorne treibt, ohne je zu stressen. Das schiebt druckvoll an. Wenn im sechsten Gang 4000 Touren anstehen, zieht die Umgebung mit rund 115 km/h vorbei. Schon zu viel für Spaniens Gesetze. Tranquilo, in der Ruhe liegt die Kraft.

Motto: Fahr lässig, Kopf freipusten als Prämisse. Spielerisch wirft sich der Classic-Roadster mit Verve in die Kurven, zieht exakt und stabil seine Bahn. Conti-Road-Reifen (ohne „Attack“-Attitüde) haften verlässlich, ohne zur Top-Liga der Reifenbäcker aus dem hessischen Korbach zu zählen. Alle Fahrwerks-Eckdaten der R 12 nineT zielen in Richtung größerer Stabilität: längerer Radstand, flacherer Lenkkopfwinkel, mehr Nachlauf. Aber das weiß dieses Motorrad nicht. Es ist niemals nervös, erst recht nicht stur.

Die Heritage-1170er fährt einfach schön rund. BMW will die R 12 nineT sogar „agiler“ als der Vorgängerin gemacht haben. Ohne direkten Vergleich ist das schwer zu sagen. Nun, serienmäßig rollt eine R 12 nineT auf adrett partiell überfrästen Gussrädern. Wir fahren heute aber schwarze, ebenfalls schlauchlose Drahtspeichenräder als Sonderausstattung namens Option 719 Rad Classic. Sie sollen inklusive entfallender Schläuche drei Kilogramm leichter sein als bisher.

Unterm Strich will BMW das Gewicht der R 12 nineT um ein auf 220 Kilogramm gedrückt haben – kleinerer Tank! Neu ist das Rahmenkonzept: Nun gibt es bloß noch einen Gitterrohr-Hauptrahmen plus einen angeschraubten Heckrahmen; zuvor bestand der Rahmen aus vier Bauteilen. Feinfühlig und komfortabel tasten die Federelemente das Asphaltrelief ab: eine voll einstellbare Upside-down-Gabel von Marzocchi und ein flacher angestelltes Federbein. Gute Rückmeldung morsen Heck und vor allem die Front ins Kleinhirn.

Zum Ändern der Federbasis sitzt ein praktischer Drehknauf im Heck. Aber ganz ehrlich: Die Schräglagenfreiheit ist mehr als ausreichend. Da schrabbelt nix. Punkt. Oldschool? Von wegen! Man kann es auch krachen lassen, genießt viel Bewegungsspielraum im Sitz. Wie hulle bremst die BMW bereits mit zwei Fingern: Als hätte jemand ein Stöckchen zwischen die (Draht-) Speichen gesteckt. Dafür sorgt das clevere Teilintegral-Bremssystem: Per Handhebel ankern stets alle drei Scheiben, beim Tritt aufs Pedal bremst es bloß hinten, passt

BMW R 12 nineT

Motor

Luft-/ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, eine Ausgleichswelle, je zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Schlepphebel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, 2 x Ø 50 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 660 W, Batterie 12 V/10 Ah, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, Kardan, Sekundärübersetzung 2,910.

Bohrung x Hub	101,0 x 73,0 mm
Hubraum	1170 cm^3
Verdichtungsverhältnis	12,0:1
Nennleistung	80,0 kW (109 PS) bei 7000/min
Max. Drehmoment	115 Nm bei 6500/min
Standgeräusch	90 dB(A)

Fahrwerk

Gitterrohr-Brückenrahmen aus Stahl, Motor mittragend aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 45 mm, hydraulischer Lenkungsdämpfer, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweigelenk-Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Vierkolben-Festsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 265 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Traktionskontrolle, Teilintegral-Bremssystem, Kurven-ABS.

Alu-Gussräder	3.50 x 17; 5.50 x 17
Reifen	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Maße + Gewichte

Radstand 1511 mm, Lenkkopfwinkel 62,3 Grad, Nachlauf 111 mm, Federweg vorn/hinten 120/120 mm, Sitzhöhe 795 mm, Leergewicht 220 kg, zulässiges Gesamtgewicht 430 kg, Tankinhalt 16,0/3,5 Liter.

Gewährleistung	drei Jahre
Farben	Schwarz, Grün, Weiß
Preis/Nebenkosten	17 410/450 Euro

Herstellerangaben



Stilvoll: Lackierung in „San Remo Green Metallic“ für 255 Euro extra. Edel wirkt das gebürstete Aluminium an Tankflanken und optionalem Höcker



Reduziert: Das optionale Mikro-TFT-Display hält kontrastreich alle relevanten Infos parat. Serienmäßig gibt's zwei Analog-Runduhren



Ein schöner Rücken: Alu-Höcker mit betörenden Ecken und Kanten. Klassik trifft Moderne: LED-Beleuchtung rundum bis zum Heck



Stilvoll und leicht: Das „Option 719 Rad Classic" (Satz zu 565 Euro) ist ein Speichenrad mit schwarz eloxierter Felge. Mittig gespeicht, ermöglicht es schlauchlose Radialreifen

perfekt etwa in Kehren oder beim langsamen Wenden.

Pause am Straßen-Café, sich am stilvollen Motorrad erfreuen. Grüner Lack, „San Remo Green Metallic" zu 255 Euro steht der 1200er richtig gut. BMW, da war doch was? Genau, „Bezahl mit Würde". Denn bei happigen 17 410 Euro Grundpreis ist mit all den vielen Optionen rasch die 20 000-Euro-Schwelle gerissen.

Ein toller Begleiter ist die R 12 nineT auf Wochenend-Trips. BMW bietet dafür Hecktaschen und Mini-Tankrucksack aus der „Soulfuel"-Kollektion an. Brennstoff für die Seele liefert das liebevolle Gesamtkonzept mit dem charakterstarken letzten traditionellen Boxer im Zentrum. ■

MOTORRAD-Fazit

Form, Funktion, Fahrspaß: Die sinnlich-zeitlose Fahrmaschine von BMW ist ein Glücksfall auf Rädern! Sie sieht betörend klassisch aus, doch fährt modern. Schön, dass die Bayern ihr (Welt-)Kulturerbe in die Zukunft rüberretten konnten. Rein fahrerisch fallen die Änderungen behutsam aus, die neue Sitzposition ist klar bequemer, die Aufpreisliste lang.



Autor: Thomas Schmieder
thomas@motorradonline.de

Fotos: Markus Biebricher (1), BMW/Markus Jahn

Nächster Versuch – diesmal mit mehr Glück?

Mit seinem mittelgroßen Cruiser R 1200 C fiel BMW schon mal auf die Nase. Jetzt nehmen die Bayern mit der R 12 einen neuen Anlauf – inspiriert von der großen Schwester R 18.

Als BMW 1997 die R 1200 C präsentierte, zielte der erste bajuwarische Cruiser ever selbstredend aufs große, stilbewusste US-Publikum. Doch die Amis wurden nicht recht warm mit ihm, sie störten sich am „kleinen", doch ausladenden Boxer-Motor. Er hinderte sie daran, ihre Füße wie gewohnt weit vorn zu platzieren. In Europa wiederum fielen das allzu forsche Design, blecherne Klang und die bescheidende Leistung von 61 PS durch. 40 000 Exemplare wurden in sieben Jahren gebaut – bis 2004 die Produktion endete. Getragen vom Erfolg der R 18, starten die Münchner nun mit der R 12 einen vielversprechenden neuen Versuch in der Cruiser-Mittelklasse. Nun kombinieren die Entwickler gefällige Optik mit ordentlicher Leistung. Der luft-/ölgekühlte Boxermotor stammt von der R 12 nineT. Im Cruiser tritt er leicht eingebremst auf 95 PS und mit bulligen 110 Newtonmetern Drehmoment an. Dies ermöglicht A2-konforme Drosselung auf 48 PS. Mit 227 Kilogramm fahrfertig, zählt die R 12 zudem zu den leichteren Bikes dieser Gattung. Das Chassis stammt wie der Motor von der R-12-Familie, wurde aber angepasst, etwa mit flacherem Lenkkopfwinkel und längerem Radstand. Ehrensache: niedrige Sitzhöhe von 754 mm und klassische Cruiser-Reifengrößen 100/90-19 vorn und 150/80-16 hinten. Der neue Fahrmodus „Rock" erzeugt künstlich einen holprigen Leerlauf – laut BMW wirkt das „rockiger". Nur ein Gimmick? Serienmäßig kommt die R 12 als Einsitzer, das Sozius-Paket kostet extra.



R 12: mit Rundscheinwerfer und dickem Kotflügel optisch ein gelungener und vermutlich fahraktiver Cruiser. Ab 14 460 Euro



Fotos: Tobias Wassermann, Hersteller, Fabian Dresler, Clutch Studios, Jens Kratschmar

Honda
XL 750 Transalp

12 900 km
Modelljahr: 2023
Testbeginn: Juli 2023

Aprilia
Tuono 660

37 550 km
Modelljahr: 2021
Testbeginn: September 2021

Sag mir, wo die Mopeds sind …

… wo sind sie geblieben? Es ist mitten im kalendarischen Winter, also in der kältesten Jahreszeit, und der Parkplatz der Dauertest-Motorräder ist quasi verwaist. Bei zweistelligen Plusgraden spricht eben nix gegen das Fahren.

Wie Sie sehen, sehen Sie nichts. Oder fast nichts. Denn wo um diese Jahreszeit normalerweise drangvolle Enge herrscht, weil es schlicht zu kalt, zu glatt oder zu verschneit ist, um auch nur halbwegs entspannt Motorrad fahren zu können, kann man derzeit in der Mittagspause locker Tischtennis spielen. Der Dauertest-Fuhrpark hat trotz des kalendarischen Winters Auslauf. Die Bikes werden fleißig (und für diese Rubrik fast schon zu ereignisarm) bewegt und parken tagsüber oft vor den Homeoffices der Kollegen. Dass bei der Erstellung dieses Aufmacherfotos Aprilia und Honda ins trübe Tiefgaragenlicht gerückt wurden, ist reiner Zufall und hat nichts mit deren Qualitäten oder Beliebtheit zu tun. Die Kilometerstände sind im Vergleich zu den letzten Dauertest-News in MOTORRAD 3/2024 zwar nur verhalten angewachsen, was sicher damit zu tun hat, dass sich die Gedanken zum Thema Freizeitbeschäftigung aktuell eher um jahreszeitlich angepasste Themen wie Skifahren und dergleichen drehen und eher weniger um die große Wochenendtour mit dem Motorrad. So warm ist es dann hierzulande doch nicht, Klimawandel her oder hin. Apropos: Nicht nur das Klima, auch der Dauertest-Fuhrpark wandelt sich stetig. Den Abgängen von Triumph Tiger 900, Indian FTR 1200 S, BMW S 1000 RR und Moto Guzzi V85 TT (Ausgaben 18/23/26/2023 und 5/2024) steht im gleichen Zeitraum nur die Suzuki GSX-8S als Neuzugang gegenüber. Doch der 2024er-Jahrgang bietet einige hochinteressante Neuheiten, die unserer Ansicht nach unbedingt in den Dauertest-Fuhrpark gehören. BMW R 1300 GS, Ducati Hypermotard 698 Mono, KTM 1390 Super Duke R, Moto Guzzi Stelvio und Triumph Speed 400 stehen aktuell ganz oben auf unserer Wunschliste. Freilich werden sicher nicht alle davon in Erfüllung gehen, aber man wird ja wohl noch träumen dürfen. Und fragen kostet nichts. Sobald sich etwas tut, wird es an dieser Stelle zu lesen sein.

Sonstige Dauertest-Motorräder



Benelli
Leoncino 800



Ducati
Multistrada V4 S



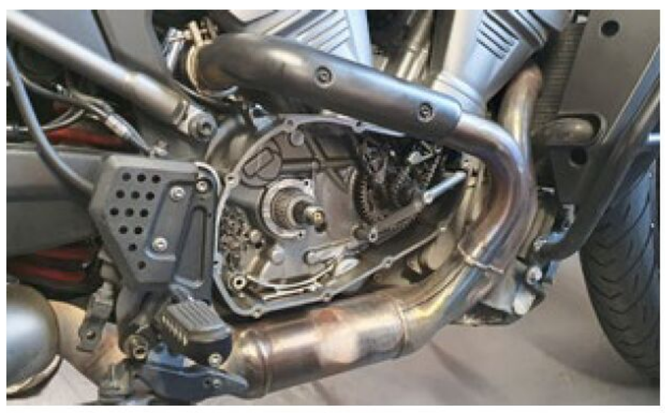
Suzuki
GSX-8S



Triumph
Speed Triple 1200 RR

Laufleistung	**26 560 km**	**55 890 km**	**4200 km**	**20 800 km**
Modelljahr	2022	2022	2023	2022
Testbeginn	August 2022	Februar 2022	Oktober 2023	Juni 2022





Bekannter Anblick: Die vor 20 000 km erneuerte Kupplung wurde abermals ausgetauscht. Diesmal mit Korb



Recht kompakte Kupplungseinheit mit nur drei Federn



Endlich wieder Zubehör! Heute: offroadtaugliche Fußrasten von Touratech

42 680 km

Modelljahr: 2022

Testbeginn: Mai 2022

Letzte Einträge: PanAm-Dauer- und Poweruser Jens K. montiert nicht nur oft und gerne Zubehör, er probiert es auch sofort aus. Egal bei welchem Wetter

In Planung: Nicht in dieses autonome System eingreifen

Harley-Davidson Pan America 1250 Special

Wie jede Harley sorgt auch die Pan America für einen bunten Strauß an Emotionen, sowohl bei Außenstehenden als auch bei denen, die sie bewegen (dürfen). Die Optik ist eine Sache, die Funktionalität eine andere und die Endurabilität eine dritte. Und da gibt's durchaus Luft nach oben. Die bereits nach 23 159 Kilometern wegen schlechter Funktion getauschte Kupplung wurde beim 40er-Service abermals getauscht, diesmal inklusive Korb. Seither flutschen die Gänge wieder. Dank Software-Update blibbert der Shifter nun nicht nur quicker, sondern auch geschmeidiger. Und auch das verbaute Ride-Height-System, das bei langsamer Fahrt und im Stand die Sitzhöhe reduziert, arbeitet nun weich und synchron und nicht mehr im Dromedar-Style. Zusätzlich gab's mit Komfort-Sitzbank, Lenkererhöhung und Rally-Fußrasten neue Goodies zur weiteren Steigerung der ohnehin schon amtlichen Langstrecken-Kompetenzen.

Fahrbericht Moto Guzzi Stelvio

(S)PASS-GERÄT

Ein gutes Jahr nach der komplett neu entwickelten, rein straßenorientierten Mandello stellt Moto Guzzi mit der identisch motorisierten Stelvio einen offroad-kompatiblen Ableger in die Auslage. Wir konnten mit ihr schon ein paar Pässe unter die Räder nehmen.



Als Moto Guzzi im Sommer 2022 die auf dem berühmten weißen Blatt Papier neu entwickelte V100 Mandello an ihrem gleichnamigen Geburtsort der Öffentlichkeit präsentierte, war rasch klar, dass es nicht bei diesem einen Modell bleiben würde. Die Entwicklung eines kompletten Motors, auch wenn diese primär bei der Konzernschwester Aprilia in Noale stattfand, sorgt vor allem bei einem kleinen Hersteller wie Moto Guzzi für zu hohen (Kosten-)Aufwand, um ihn nur in einem Modell anzubieten. Zudem gilt es, neue Käuferschichten zu erschließen. Im ersten vollständigen Verkaufsjahr 2023 fand die Mandello hierzulande immerhin 565 Käufer, was für Platz 70 im Gesamt-Ranking reichte. Im Vergleich dazu fand die für 2024 ebenfalls ertüchtigte V85 (mehr darüber demnächst in MOTORRAD) 626 Abnehmer und landete damit auf Platz 60.

Auf den ersten Blick könnte man glauben, für die Stelvio habe man primär einer Mandello die ohnehin nur mit zweifelhaftem Nutzwert gesegneten, beweglichen seitlichen Flaps gestrichen und ein paar Michelin Anakee Adventure bestückte Kreuzspeichenräder in den Dimensionen 120/70 R 19 und 170/60 R 17 anstelle der üblichen 17-Zöller montiert. Doch weit gefehlt! Denn die Stelvio wurde zwar gemeinsam mit der Mandello auf Kiel gelegt, aber von Anfang an in Richtung Reiseenduro entwickelt, während die Mandello ein leicht sportlich angehauchtes reines Straßenmotorrad ist. So ist die Sitzposition auf der Stelvio zum Beispiel deutlich aufrechter, der Lenker höher und weiter zum Fahrer hin geneigt. Der stufenlos elektrisch um 70 Millimeter verstellbare Windschild fällt deutlich größer aus. Auch hat sie einen eigenen Brückenrahmen aus Stahl, der neben einer anderen Geometrie durch vier statt nur zwei vordere Aufhängungspunkte des Motors rund 20 Prozent steifer als der der Mandello sein soll. Die Federwege von je 170 mm (Mandello je 130) liegen auf üblichem Reiseenduro-Niveau. Die Gabelinnenrohre haben nun 46 statt 43 Millimeter Durchmesser.

Die Abstimmung der jeweils in Vorspannung und Zugstufe einstellbaren Federelemente liegt zumindest in der Werksabstimmung auf der sportlich straffen Seite. Besonders das direkt angelenkte Federbein lässt sich von kurzen, harten Stößen nur mäßig beeindrucken. Wer also sänftengleichen Komfort sucht, wird hier eher nicht fündig. Dafür gibt sich das Fahrwerk keine Blöße, wenn mal etwas kräftiger am Quirl gedreht wird. Das Einlenken geht jetzt nicht ultraflink vonstatten, und auch das letzte Quäntchen Rückmeldung fehlt. Im Gegensatz zu einer leichten, wenngleich spürbaren Aufstellneigung beim Bremsen in Schräglage. Was aber schlimmer klingt, als es nach etwas Eingewöhnung ist. Inwieweit daran die oben erwähnte Serienbereifung beteiligt ist, muss sich zeigen. Aber die Anakees haben nun einmal recht große und somit walkfreudige Profilblöcke, die dafür abseits des Asphalts ihre Vorteile haben.



Der Name verpflichtet: Trotz ihrer strammen 246 Kilo lässt sich die Stelvio im Winkelwerk nicht lumpen



Markantes Profil: Mit mächtigem Vorbau und schlankem Hinterteil voll am Puls der Zeit

Der Antrieb ist bei beiden Modellen identisch, ein wenig Feinschliff am Getriebe sorgt (auch bei der Mandello) dafür, dass nun der nicht serienmäßige Quickshifter/Blipper schneller und geschmeidiger zu Werke geht. Bei hoher Last und/oder Drehzahlen macht er seinen Job richtig gut, unter weniger kompetitiven Bedingungen schadet der Griff zum leichtgängigen und einstellbaren Kupplungshebel nicht, um die Gangwechsel ruck- und geräuschlos zu absolvieren. Das Getriebe selbst macht seine Aufgabe, vom heftigen „Klonk“ beim Einlegen des ersten Gangs vor allem bei kaltem Motor mal abgesehen, im besten Sinne unauffällig. Die Gesamtübersetzung ist eher kurz, 3000/min auf dem mäßig ablesbaren Drehzahlmesser entsprechen im sechsten Gang rund 70 km/h. Der Motor selbst ist auf eine starke Mitte hin ausgelegt. Sein Drehmomentmaximum von 105 Nm erreicht er bei 6750/min. Darüber lässt sein Elan auch spürbar nach, was bei StVO-kompatiblen Tempi aber zu vernachlässigen ist.

Fürs Protokoll: Die Maximalleistung von 115 PS liegt bei 8700/min an. Für die Praxis deutlich relevanter: Ab 3500/min stehen stets über 85 Nm zur Verfügung. Es ist auch kein Problem, mit 2000/min im Sechsten durch den Ort zu rollen und danach durchaus souverän durchzuziehen. Wie energisch der Twin dabei zur Sache geht, lässt sich über insgesamt fünf Modi (Rain, Tour, Road, Sport, Offroad) einstellen. Die Maxi-



Die Menüführung des fünfzölligen TFT-Displays ist schnell durchstiegen

Für mehr Stabilität wurde die Wandstärke der Einarmschwinge erhöht





Der neue Twin kann mit der Ästhetik des alten nicht mithalten: große, graue Flächen samt Kabel- und Leitungsgewirr







An den schwarzen Radarkästchen lässt sich die PFF (Piaggio Fast Forward)-Version erkennen. Sie bietet Abstandswarner, Toter-Winkel- und Spurwechselassistenten

malleistung ist jeweils dieselbe, nur das Ansprechverhalten sowie die Eingriffsschwellen von ABS, Motorschleppmoment und Traktionskontrolle sind variabel. Die einzelnen Profile lassen sich individuell anpassen, und die jeweils gewählte Einstellung bleibt auch nach dem Neustart erhalten. Ausnahme: Im Offroad-Modus ist das ABS hinten per se deaktiviert. Dies lässt sich auch vorne einrichten, muss aber nach jedem Neustart wieder gemacht werden.

Auch die direkt im Motor- bzw. Getriebegehäuse gelagerte Einarmschwinge wurde den geänderten Einsatzbedingungen angepasst. Eine von fünf auf sieben Millimeter erhöhte Wandstärke sowie eine stärkere Schwingachse sorgen für mehr Steifigkeit.

Ebenfalls neu und derzeit exklusiv für die Stelvio ist das für 900 Euro Aufpreis erhältliche, PFF (Piaggio Fast Forward) genannte Elektronikpaket. Es enthält derzeit ein Frontradar (FCW) mit Abstandswarner bei zu dichtem Auffahren, allerdings nur passiv, will heißen ohne Bremseingriff, einen Tote-Winkel-Warner (BLIS) sowie einen von der Funktion im Prinzip identischen Spurwechsel-Assistenten (LCA), der vor sich schnell von hinten nähernden Fahrzeugen warnt. Geplant, aber derzeit noch nicht lieferbar ist ein adaptiver Tempomat (FCC), der es erlaubt, sich an vorausfahrende Fahrzeuge quasi anzuhängen.

Die Verarbeitung und Wertanmutung der Stelvio kann sich grundsätzlich sehen lassen, wenngleich diesbezüglich beim Motor noch Luft nach oben ist. So wirken die großen, grauen Flächen des Kurbelgehäuses etwas trist und wie mit der Spraydose lackiert. Auch dass aus den Gehäusefugen teilweise Dichtmasse herausquillt, schaudert dem Ästheten. Und dem wild wuchernden Kabel- und Leitungsgewirr rund um den Anlasser würde eine Abdeckung guttun. Denn mit 16 499 bzw. 17 299 Euro (PFF-Version) ist sie kein Sonderangebot. Und mit 246 Kilogramm (Zuladung 210) auch kein Leichtgewicht. Zu haben ab März beim Händler. ■

Moto Guzzi Stelvio

Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Schlepphebel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, 2 x Ø 52 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 550 W, Batterie 12 V/12 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping), Sechsganggetriebe, Kardan, Sekundärübersetzung 3,166.

Bohrung x Hub	96,0 x 72,0 mm
Hubraum	1042 cm^3
Verdichtungsverhältnis	12,6:1
Nennleistung	84,6 kW (115 PS) bei 8800/min
Max. Drehmoment	105 Nm bei 6750/min
Standgeräusch	95 dB(A)

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 46 mm, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Einarmschwinge aus Aluminium, Federbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 280 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Traktionskontrolle, Kurven-ABS.

Speichenräder mit Alu-Felgen	3.00 x 19; 4.50 x 17
Reifen	120/70 R 19; 170/60 R 17

Maße + Gewichte

Radstand 1520 mm, Lenkkopfwinkel 64,4 Grad, Nachlauf 116 mm, Federweg vorn/hinten 170/170 mm, Sitzhöhe 830 mm, Leergewicht 246 kg, zulässiges Gesamtgewicht 456 kg, Tankinhalt 21,0 l.

Garantie	zwei Jahre
Farben	Schwarz/Grau, Grau/Gelb
Preis inkl. Nebenkosten	16 499 Euro

Herstellerangaben



Autor: Stefan Glück
stefan@motorradonline.de

Fotos: Marco Zamponi/Moto Guzzi, Jörg Künstle



MOTORRAD-Fazit

Mit der Stelvio setzt Guzzi den mit der Mandello eingeschlagenen Weg fort: moderne Zeiten und form follows function. An der gibt es wenig auszusetzen: tolle Ergonomie, in der PFF-Version umfangreiche, wenngleich noch nicht komplette Ausstattung, intuitive Bedienung. Kräftiger V2, unter Last aber mit spürbaren Vibrationen der Marke „Freudenspender“. Die sportlich straffe Grundabstimmung ist Geschmackssache, passt aber zum Charakter. Alleinstellungsmerkmal durch Kardanantrieb. Preis und Gewicht bewegen sich am oberen Ende des Segments.









Fotos: Tyson Jopson, Jan Peters, Sebastian Zintel; Karte: vvsext3

FÜRS PERFEKTE MOTORRADJAHR

Die MOTORRAD Safety League ist die ideale Vorbereitung auf ein tolles Motorradjahr 2024. Neben mehr Fahrsicherheit gibt's viel Freude am Fahren und es lockt eine starke Belohnung

Mehr als 3000 Motorradfahrerinnen und -fahrer waren auch im zweiten Jahr der MOTORRAD Safety League dabei. Sie nahmen alle zu Beginn der Motorradsaison 2023 an einem ADAC-Fahrsicherheitstraining teil. Auf viele Teilnehmer warteten dann vier spannende Zwischenrunden, bevor sich acht davon für zwei ganz exklusive Tage mit allem Drum und Dran auf der Nürburgring-Nordschleife trafen. Diese Aktion für mehr Motorradsicherheit von ADAC und MOTORRAD geht auch in diesem Jahr weiter. 2024 beteiligen sich bundesweit wieder ADAC-Fahrsicherheitszentren, um jedem die Chance auf eine optimale Saisonvorbereitung und das Nordschleifen-Finale bieten zu können. So steigt nicht nur der Fahrspaß für jeden, sondern vor allem auch die Sicherheit auf dem Motorrad. Machen Sie mit, scannen Sie den QR-Code oben rechts oder schauen Sie im Netz unter www.adac.de/safetyleague – dort gibt es die jeweiligen Trainingsangebote und alle wichtigen Informationen für Teilnehmer.



Mit dem Handy diesen QR-Code scannen und so alle nötigen Infos auf einen Blick abrufen

Über nahezu das gesamte Bundesgebiet bieten die Fahrsicherheitszentren Kurse innerhalb der MOTORRAD Safety League an. Der minimale Aufwand der Anreise wird mit viel Spaß am Fahren und einem dicken Plus an Sicherheit belohnt! Die vier rot markierten Plätze sind Austragungsort der Halbfinale.

BMW MOTORRAD · Held Biker Fashion · SAS-TEC body protection systems · MOTORRAD action team · ADAC Fahrsicherheitszentrum Augsburg · ADAC Fahrsicherheitszentrum Hansa GmbH & Co. KG · fahrsicherheitszentrum nürburgring · Fahrsicherheitszentrum Sachsenring

FG-601

BOGOTTO

FIBERGLAS ENDURO HELM

Die Ansprüche an deinen Helm für Enduro-Abenteuer sind groß und vor allem Sicherheit steht an erster Stelle, aber auch der Komfort sollte nicht fehlen.

Der Bogotto FG-601 hat ein großes Visier mit Pinlockvorbereitung, einen verstellbaren Helmschirm, ein integriertes Sonnenvisier und diverse Belüftungsöffnungen. Das weiche Innenfutter und die Notfallsystem-Wangenpolster runden den FG-601 ab.

FG-601

~~259,95 €~~

149,95 €

FG-601 Sniper

~~269,95 €~~

149,95 €

PRÄSENTIERT VON

FC MOTO

Die genannten Preise sind inklusive der gesetzlichen Mehrwertsteuer. Bei einer Online Bestellung fallen gegebenenfalls Versandkosten an. Irrtümer und Änderungen vorbehalten.

www.fc-moto.de hotline: +49 (0) 2405 4950 050 e-mail: kontakt@fc-moto.de

MODEKA
WE RIDE

asphalt adventure

BRAKER JACKE
89,90

BRANDON CARGO JEANS
164,90

KONROD STIEFEL
139,90

JETZT ERHÄLTLICH

DIE BRAKER JACKE IST EIN STYLISCHER SCHUTZ FÜR MOTORRADFAHRER, MIT ARAMID-INLAYS AN DEN SCHULTERN UND ELLBOGEN SOWIE CE-ZERTIFIZIERTEN PROTEKTOREN. DIE BRAKER OVERHEAD JACKE VEREINT SCHUTZ UND STYLE MIT UNSCHLAGBAREM KOMFORT UND EINEM ATTRAKTIVEN PREIS.

FC MOTO

DEIN PERFEKTER BEGLEITER:

Hump Race
Motorradrucksack

Überzeugt durch seine Hartschalenkonstruktion und die auffällige Carbon-Optik. Er ist kaum zu spüren, hat ausreichend Stauraum und passt sich aufgrund seiner Form ideal deinem Rücken an.

~~74,99 €~~
24,99 €



hotline: +49 (0) 2405 4950050

www.fc-moto.de

e-mail: kontakt@fc-moto.de

John Doe®

AAA CE-ZERTIFIZIERTES OUTFIT.
MADE FOR RIDING.

Mit Style und Sicherheit auf der Straße.
Erhältlich online und in Stores.

TOP SERVICE
VOR, WÄHREND & NACH DEINER BESTELLUNG

FC MOTO

- Große Produktauswahl mit mehr als 700.000 Artikeln
- Bequem Zahlen: Vorkasse, PayPal, Kreditkarte, Nachnahme, Sofortüberweisung & Abholung
- 100 Tage Rückgaberecht & Geld zurück Garantie

Trustpilot

hotline: +49 (0) 2405 4950050 www.fc-moto.de e-mail: kontakt@fc-moto.de

SHOEI®
PREMIUM HELMETS

Der sportliche Premium-Touringhelm in seiner dritten Generation erfüllt nun die Norm ECE-R 22.06 und verfügt über ein großes QSV-2-Sonnenvisier.

Neu ist das äußere CNS-1C-Visier mit zentralem Verschluss und zusätzlicher PINLOCK-EVO-Scheibe.

Ebenfalls neu ist die SHOEI COMLINK-Schnittstelle für das passende und optional erhältliche SRL3-Mesh-Kommunikationssystem von SENA.

SHOEI GT-AIR3 DISCIPLINE

TC-2

TC-6

TC-1

Die hochwertige Fiberglas-Außenschale aus AIM (Advanced Integrated Matrix) gibt es in drei Größen (XS-M, L, XL-XXL).

BEQUEM BESTELLEN BEI FC MOTO

WUNSCHARTIKEL AUSSUCHEN

FLEXIBEL BEZAHLEN

BEQUEM DIE GEWÜNSCHTE VERSANDART WÄHLEN

SCHON NACH WENIGEN TAGEN IST DEIN PRODUKT BEI DIR

hotline: +49 (0) 2405 4950050

www.fc-moto.de

e-mail: kontakt@fc-moto.de

NEW
COLLECTION

Held

BIKER FASHION

BE
HEROIC.

Brands Hatch
Einteilige Kombi
899,95 €

Akira RR
Sporthandschuh
199,95 €

HELD
SPORT

VIDEOS, CLIPS, INFO & MORE: #HeldBikerFashion www.held.de

STARKER PARTNER
SEIT ÜBER 25 JAHREN FÜR DICH & DEIN BIKE

FC MOTO

100 TAGE RÜCKGABERECHT

SCHNELLER VERSAND

TOP BEWERTUNGEN

hotline: +49 (0) 2405 4950050

www.fc-moto.de

e-mail: kontakt@fc-moto.de

rukka®

WWW.RUKKAMOTORSPORT.COM
RUKKAMOTO@LUHTA.FI

MADAGASCA-R

Für Abenteurer und Tourenfahrer
GORE-TEX 3 Lagen Laminat
16 Belüftungen

Gr. 46-66

RUKKA MOTORSPORT

DEFENCE & COMFORT

HIGH PERFORMANCE MOTORCYCLING OUTFITS AND ACCESSORIES

2024

FC MOTO



ERHALTE JETZT EIN HALSTUCH GRATIS!*

*Bei jeder Bestellung über 100€, nur solange der Vorrat reicht. Nur Halstücher von Bogotto oder FC-Moto.

hotline: +49 (0) 2405 4950050 www.fc-moto.de e-mail: kontakt@fc-moto.de



X.WED 3

THE WORLD'S WILDEST ADVENTURE HELMET

Keine Kompromisse - das war das Motto bei der Entwicklung des neuen NEXX X.WED3 - um ein modernes Design, eine makellose Passform, Langlebigkeit, außergewöhnliche Funktionalität und technische Innovation zu erreichen.
Extrem getestet, mit etwa 200.000 km und mehr als 60 Abenteuerfahrern, die an den entlegensten Orten der Welt getestet haben, von Alaska über Kroatien, Baja California, Ha Giang bis zur Merzouga-Wüste in Marokko - alles, um sicherzustellen, dass jedes kleine Detail perfekt für jedes Abenteuer konzipiert ist.





WILD PRO

Xnexx

FC MOTO

RATENZAHLUNG
IN KLEINEN RATEN ZUM PERFEKTEN OUTFIT!

VOLLSTÄNDIG ONLINE & SICHER

BONITÄTSPRÜFUNG IN ECHTZEIT

KEIN PAYPAL KONTO ERFORDERLICH

JE NACH WARENKORBHÖHE BIS ZU 24 RATEN MÖGLICH

hotline: +49 (0) 2405 4950050

www.fc-moto.de

e-mail: kontakt@fc-moto.de

ADVENTURE

FORTSCHRITT. KEINE KOMPROMISSE.



Entwickelt für absolute Zuverlässigkeit in den extremsten Situationen. Innovative Materialien und aufwendige, anwenderorientierte Konstruktion. Wenn das Wetter verrückt spielt oder Motorräder an ihre Grenzen stoßen, wenn Planung obsolet und Improvisation zum Gebot der Stunde wird - dann beginnen die wahren Abenteuer.

#KLIMLIFE





EXPLORE ALL KLIM ADVENTURE GEAR AT KLIM.COM

Klim

FC MOTO

IMMER DAS RICHTIGE GESCHENK AM START

MIT DEN FC-MOTO-GUTSCHEINKARTEN!



10€
25€
50€
100€
250€
500€

hotline: +49 (0) 2405 4950050

www.fc-moto.de

e-mail: kontakt@fc-moto.de

„Winterdepression“

Medizinische Handbücher und selbst Doktor Google wollen meine Krankheit nicht anerkennen, aber ich bin mir sicher: Ich leide an Morbus morbidis.



Markus Stier hat vor 1000 Jahren Sport studiert, leidet aber seit 1020 nach Christus an chronischem Bewegungsmangel und muss nun für die Folgen büßen.
kolumne@motorradonline.de

Ich weiß auch nicht, was es ist und woher es kommt. Und ich stelle mir selbstkritisch die Frage: Wie kannst du im Winter depressiv sein, wenn es draußen 15 Grad ist? Als mildernden Umstand möchte ich anführen, dass es andererseits schwierig ist, an dieser Stelle gute Laune zu verbreiten, wenn im zweiten Jahr des russischen Angriffskrieges ausgerechnet das Tief „Olga“ über dich hinwegzieht.

Liegt’s an meinem alten Herrn? Der wird 84, was bei einer männlichen Lebenserwartung von durchschnittlich 78,5 Jahren eine gute Nachricht ist. Er ist sein Leben lang Motorrad gefahren – zugegeben, es ist ein 300er-Kymco-Roller, seit er das rechte Bein nicht mehr über den Sattel schwingen kann. Aber letztens schwadronierte er von etwas Leichterem mit kleinerem Hubraum, das Schieben aus der Garage fällt ihm zunehmend schwer.

Geht’s schon los? Vergangenes Jahr habe ich gejubelt, dass die neue Honda Transalp nur runde 200 Kilo wiegt, und als ich unlängst einen Hirnfurz ausblähte, ob ich meine Transe auf ihre alten Tage nicht doch noch höher legen sollte, warnte mich eine Stimme von der eigenen Schulter: Kommst du da mit deiner steifen Hüfte in ein paar Jahren überhaupt noch rüber? Sollte ich lieber den frisch bezogenen Sattel für einen etwas gnädigeren Kniewinkel doch noch aufpolstern? Nach einer in der Midlife-Crisis unangemessenen Torwart-Parade zwacken der rechte Meniskus und das Innenband.

Ab fünf wird aufgerundet, mein 55. Geburtstag ist schon fast zwei Jahre rum, ich gehe also stramm auf die 60 zu. Bis vor Kurzem habe ich noch verächtlich gelacht über die Verächtlichmachung alter weißer Männer, bin ich schon selber einer? Ich mache jetzt neben allerlei medizinischen Vorsorgeuntersuchungen regelmäßig den Boxer-Test: Sehne ich mich heimlich nach einer BMW R 1250 GS? Bisher war der Test immer negativ, aber ich habe das Gefühl, die Einschläge kommen näher.

Ich überführte mich neulich der Todsünde des Enduro-Fahrers: dem Wunsch nach Griffheizung

Als ich hier unlängst mit unterschwelligem Stolz von einer morgendlichen Ausfahrt bei Frost berichtete, wähnte ich mich kurz in einer Art Mikro-Abenteuer. Heißt eine GS-Version nicht „Adventure“? Und geißelte ich mich nach dem scheißkalten Ritt nicht innerlich, weil ich mich der Todsünde des Enduro-Fahrers überführt hatte: dem Wunsch nach Griffheizung?

Letztens in der Kantine fragte ein Kollege, warum ich mir nicht längst die neue Transalp gekauft habe, und ich ertappte mich mit der trotzigen Antwort: „Erst wenn es die mit Tempomat gibt.“ Als ich einst für meine Achtziger sparte und mein Onkel einen erbsensuppengrünen W123er Daimler mit Tempomat anschaffte, habe ich noch in einer Heftigkeit den Kopf geschüttelt, die meine Halswirbelsäule nach zwei Bandscheibenvorfällen heute nicht mehr zulässt. Wenn ich heutzutage länger im Sattel sitze, ruft nicht nur der Gluteus maximus in immer kürzeren Intervallen nach einer Steh-pause, auch der rechte Trapezmuskel hat das ewige Gasgriffhalten satt. Auf einer langen Geraden mal eine Minute den Arm baumeln lassen, das ist mein Traum. Offenbar bin ich nicht allein, auch eine Africa Twin gibt’s heute mit Tempomat. Wie alt sind die Käufer denn so?

Was soll ich mir denn mal kaufen? Liegt es am eigenen langsamen Verglühen oder an einem drohenden Verbrennerverbot? Ist das nächste Motorrad vielleicht schon mein letztes? Vor Freude heiser lachend stieß ich unlängst auf einen Ratgeber mit dem ermutigenden Titel: „60 ist das neue 40.“ Aber schon sanken meine kurz aufgesprungenen Bandscheiben wieder in den gewohnt ungesunden Presszustand zusammen. Das Buch dient durchaus der „Selbstentfaltung in den besten Jahren“, aber nur der von Frauen.

Foto: MRD-Archiv

Harley-Davidson
Street Glide

SPORTMODUS

Die neuen Street Glide und Road Glide von Harley-Davidson protzen mit Hubraum und Größe. Alles wie immer? Fast. Die Tourer haben einen Sportmodus.

Harley-Davidson
Road Glide

Wer 2024 denkt, Harleys wären teuer, veraltet und nur für die Gerade gebaut, der irrt. All das wäre richtig, lebte man noch Anfang des neuen Jahrtausends. Doch als Harley 2016 den Milwaukee-Eight-Motor als neunte Big-Twin-Generation präsentierte, stellte die Company auf modern um. Und die neuen Street Glide und Road Glide unterstreichen das dick. Wobei: Geradeaus geht immer noch besser als im Radius.

Große Zahlen bei Harley

Wichtigste Kennziffer einer Harley-Davidson ist der Hubraum, und der Blick auf den Luftfilter der beiden neuen Bagger der „Grand America Touring"-Familie zeigt eine 117. Das ist der Hubraum in Kubikinch, was 1923 Kubikzentimetern entspricht. Eine Bohrung von 103,5 Millimetern und ein Hub von 114,3 Millimetern erzeugen 175 Nm bei 3500/min. Die für das Konzept im Grunde irrelevante Nennleistung liegt bei 5020 Touren in Höhe von trotzdem bemerkenswerten 109 PS an. Genug Kraft und Leistung, um die Gewichte von 368 Kilogramm der Street und 380 Kilogramm der Road Glide unabhängig von Gang und Geschwindigkeit schwungvoll zu bewegen.

V2 mit 175 Nm Drehmoment

Der überarbeitete V2 von Harley-Davidson bekam neue Zylinderköpfe mit einer neuen Ansaugbrücke, etwas mehr Verdichtung und ist der erste Harley-V2 mit dem neuen, deutlich kleineren

Wasserkühlsystem für die Auslassventile. Langhub sei Dank: Ab 1500 Touren reagiert der V2 wohlwollend auf Marschbefehle, fühlt sich ab 2000/min sehr wohl, wird ab 4000 Touren – man wagt es kaum zu schreiben – drehfreudig und läuft bei 5500 Touren sanft in den Begrenzer. Das echte Leben dreht hingegen selten über 3000 Touren. Das Getriebe bewahrt den rustikalen Charme eines Traktors mit langen Schaltwegen, die immer ihren Gang klangvoll treffen.

Sound: Bassig, gedämmt, präsent mit 93 db(A) Standgeräusch – das scheint vielen wichtig zu sein. Interessant: Das viel wichtigere Fahrgeräusch bleibt mit 75 db(A) deutlich unter der Grenze von 77 db(A).

Ebenso bemerkenswert ist der Unterschied der Fahrmodi auf das Ansprechverhalten des V2. Rain, Road, Sport und Custom stehen zur Wahl. Im drehmomentgesenkten Rain-Mode fühlt sich der Motor erwartbar müde an. In Road hängt er sanft und stark am Gas. Der neue Sportmodus fördert eine kaum geahnte Spritzigkeit zutage, die gekonnt an der Grenze zur Nervosität tänzelt. Überhaupt: Was Harley mittlerweile aus dem riesigen V2 an Kraft, Leistung und Drehzahl generiert, verdient maximalen Respekt.

31-Zentimeter-Display mit Touchscreen

Noch eine große Zahl der beiden neuen Glides ist 31,2. Die Zahl in Zentimetern steht vor dem Wort Bildschirmdiagonale des Skyline OS genannten Infotainmentsystems. Es bildet das digitale Cockpit, das Kartennavi, den Mediahub und die Kommunikationszentrale der Tourer ab und versorgt die beiden serienmäßigen Lautsprecher mit 200 Watt Verstärkerleistung. Eine Sprachsteuerung, Touchscreen und Fernbedienung am Lenker stellen die drei Bedienmöglichkeiten dar. Das saubere und treffsichere Bedienen braucht ein paar Stunden, ist dann allerdings selbsterklärend und dank großer Icons sicher mit Handschuhen zu machen.

So fährt die neue Street Glide

Die neue Harley-Davidson Street Glide 117 ist das erste Modell der Company mit Koffern und Verkleidung in der „Grand America Touring“-Familie. Neben dem größeren Motor reichte Harley die neue lenkerfeste Verkleidung und das kantigere Design der CVO Street Glide 2023 hinunter in die „günstigere“ Modellreihe. Das Design ist moderner als die bekannte Bat Wing, mit schickem Kajalstrich in LED als Verlängerung des LED-Scheinwerfers.

Machen wir es, was das Fahren betrifft, kurz: Das bekannte Chassis mit neuen Federbeinen und mit frisch abgestimmter Gabel ist den schlechten Straßen der Provence im Hinterland von Marseille selten gewachsen. Passend dazu die wie üblich auf Laufleistung optimierten Reifen (Dunlop D 408 vorn/D 407 hinten), die dem im Grunde handlichen Krad ein stumpfes Gefühl verleihen und in Kurven deutlich untersteuern. Der niedrigere Lenker, der eine inaktive Fahrposition erzwingt, trägt zum tauben Gefühl für das Motorrad bei, wenn es kurviger wird.

In flotten Passagen mit langen Kurven und sauberem Asphalt erfolgt der Auftritt des Wortes Glide in Street Glide. Dann gleitet die Harley entspannt, recht komfortabel und bei Bedarf mit erstaunlich hoher Geschwindigkeit souverän durch die Lande. Toll. Fahrern unter 1,80 Metern bietet die knappe Bat Wing dann viel Windschutz, längere Baumaße sitzen sehr hoch im Wind. Stark: die von vorn und der Seite fast unsichtbaren Verkleidungsspiegel.

So fährt die neue Road Glide

Die neue Harley-Davidson Road Glide unterscheidet sich technisch nicht von der Street Glide. Einzig 173 Millimeter Nachlauf zu 170 Millimetern bei der Street Glide erkennt das Auge auf den Datenblättern. Vielleicht ein Tribut an die rahmenfeste Verkleidung im ebenfalls neuen Sharknose-Design der CVO Road Glide. Dito das Plus an Gewicht von zwölf Kilo, von denen elf komplett auf der Front des Kraftrads lasten.

Auffällig und fahrdynamisch maßgebend: Der Lenker der Road Glide ist baggerartig hoch, reicht sogar über die Verkleidung, was das Sitzen zusammen mit der um fünf auf 720 Millimeter gestiegenen Sitzhöhe ändert. Durch Lenker und die höhere Sitzhöhe strafft sich die Fahrposition in Richtung aktiv. So kommt in den engen Passagen der Provence Fahrspaß auf, das Gefühl für

Harley-Davidson
Street Glide

Die Street Glide mit der Bat Wing. Die Kombination in Weiß mit schwarzem Antrieb kostet 595 und 1535 Euro Aufpreis





Neue lenkerfeste Verkleidung – Bat Wing genannt - an der Harley-Davidson Street Glide mit mehr Kante und LED-Kajalstrich



Die neue Sharknose der Harley-Davidson Road Glide ist weniger aggressiv gestaltet als zuvor. Man beachte den hohen Lenker

Harley-Davidson Street Glide [Road Glide]

Motor
Luft-/wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-45-Grad-V-Motor, eine Ausgleichswelle, je eine untenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Hydrostößel, Kipphebel, Trockensumpfschmierung, Einspritzung, 1 x Ø 58 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 754 W, Batterie 12 V/28 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen, Sekundärübersetzung 2,125.

Bohrung x Hub	103,5 x 114,3 mm
Hubraum	1923 cm³
Verdichtungsverhältnis	10,3:1
Nennleistung	80,0 kW (109 PS) bei 5020/min
Max. Drehmoment	175 Nm bei 3500/min
Standgeräusch	93 dB(A)

Fahrwerk
Doppelschleifenrahmen aus Stahl, Telegabel, Ø 49 mm, Zweiarmschwinge aus Stahl, zwei Federbeine, verstellbare Federbasis, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel, Teilintegral-Bremssystem, Kurven-ABS.

Alu-Gussräder	3.50 x 19; 5.00 x 18
Reifen	130/60 B 19; 180/55 B 18

Maße + Gewichte
Radstand 1625 mm, Lenkkopfwinkel 64,0 Grad, Nachlauf 170 mm, Federweg vorn/hinten 117/76 mm, Sitzhöhe 715 [720] mm, Leergewicht 368 [380] kg, zulässiges Gesamtgewicht 617 kg, Tankinhalt/Reserve 22,7/3,8 Liter.

Garantie	vier Jahre
Farben	Schwarz, Weiß, Grau, Rot, Blau, weitere
Preis	31845 Euro
Nebenkosten	560 Euro

Herstellerangaben

Die inaktive Körperhaltung auf der Street Glide, bedingt durch den flachen Lenker, kostet Fahrspaß



Schick und gut: TFT-Cockpit mit 31,2-cm-Diagonale, Kartennavi, Touchscreen, konfigurierbare Anzeigen und Connectivity



Schick und gut Teil 2: Handyschublade mit Ladekabel in der Street Glide. In der Road Glide ist das Fach seitlich in der Verkleidung

das Motorrad steigt, ohne die unsaubere Reifenkombination zu kaschieren. Durch den breiten Bau der Sharknose ist der Windschutz zudem einen Tick besser, dafür kühlen die Hände bei suboptimalem Wetter schneller aus, weil es keine Griffheizung gibt.

Wirkungsvoll: die einstellbare Vorspannung der neuen Federbeine mit 76 mm Federweg. Ein Federbein hat eine grobe mechanische Verstellung mit Werkzeug für die Grundeinstellung, am linken Federbein erfolgt das Feinjustieren per Hydraulik. Das Anheben beider Werte steigert das Fahrerlebnis und, in der Provence wichtig, den Durchschlagschutz in Richtung der Bandscheiben.

Ganz frei von Bewegung wird das Fahrwerk – egal ob Road oder Street Glide – nie. Der Wunsch, die Mühe, die Harley in Motoren investiert, färbe auf das Fahrwerk ab, sei hiermit geäußert.

Kaufberatung: Road Glide oder Street Glide?

Harley-Davidson zeichnet die neuen Street Glide und Road Glide mit 31 845 Euro exakt gleich aus. Optisch ist die neue Sharknose weniger aggressiv gestaltet, die Bat Wing der Street Glide je nach Blickwinkel etwas mehr. Beiden gemein: Vom alten, leicht staubigen Design übernehmen sie nur die Filetstücke.

Technisch unterscheiden sich die Glides nicht. Sie sind gleich stark, fahren sich gleich und bieten die gleichen Features. Den Ausschlag könnten die Sitz- und Fahrpositionen geben. Die Street Glide mit mondänem Charme und passiver Sitzposition betont das Glide. Die Road Glide mit dem hohen Lenker und leicht höherer Sitzbank betont das Road stärker als das Glide. Sprich: Street Glide für die Genießer, Road Glide für die Freude am Fahren. ■



Autor: Jens Kratschmar
jkratschmar@motorradonline.de

Fotos: Harley-Davidson, Jens Kratschmar (1)



Harley-Davidson
Road Glide

Die Road Glide trägt die Sharknose am Rahmen. Die Chromorgie ist serienmäßig, das Schwarz kostet 595 Euro



Schick und gut zum Dritten: Der erneut überarbeitete V2 mit 1923 Kubik und Wasserkühlung ist ein drehfreudiges Kraftpaket



Nur gut: Bedienelement links für das Menü und die Anzeigen. Rechts wird in gleicher Dimension das Bluetooth gesteuert

MOTORRAD-Fazit

Mit den neuen Street Glide und Road Glide möchte Harley in eine neue Ära aufbrechen. Vor allem das neue Design stellt den Startschuss dar. Gut wie eh und je: der Milwaukee-Eight-Motor mit neuer Abstimmung und herrlich hohem Drehmoment. Ebenfalls wie eh und je: ein Fahrwerk mit klaren und engen fahrdynamischen Grenzen und eine die Fahrfreude bremsende Bereifung. Stark wie eh und je: Komfort mit leicht rustikaler Note und viel Charme, der zu einem Kaufreflex führt. Und wem Harleys bisher zu staubig und Indians zu barock waren: Hier wird Ihnen geholfen.

Egal welche Version oder welche Farbe: Eine Touren-Harley ist ein Ausdruck amerikanischen Überflusses von Kraft, Größe und Hubraum

Vergleichstest Vierzylinder-Crossover aus Japan

Kawasaki
Versys 1000 SE

TALL-ROUNDER

Reiseenduros, Sporttourer, Crossover: Wer ein verzichtsarmes und vergnügungsreiches Bike für alle Tage sucht, genießt eine üppige Auswahl. Die mit Suzukis flammneuer GX nun noch ein bisschen üppiger geworden ist. Wie schlägt sich Hamamatsus Genrepremiere gegen Nippons Crossover-Routinier Kawasaki Versys?

Selbstverständlich scheint diese Auswahl indes nicht. Zu groß ist der Schatten, den Reiseenduros im Allgemeinen und ein bestimmter Vertreter aus München im Speziellen auf die Showrooms des Landes werfen.

Dabei liefern die durchweg mit 17-Zoll-Rädern besohlten Crossover mit ihrer Mischung aus komfortabel-agiler Geometrie von Reiseenduros und kompromisslosem Asphaltfokus von Sporttourern vermutlich für 90 Prozent aller Fahrer in 90 Prozent aller Fälle zu 100 Prozent das beste Paket.

Dachte man wohl auch bei Suzuki, wo man jetzt dezent zeitversetzt erstmals überhaupt dieses Spielfeld betritt. Basis dafür ist die GSX-S 1000 GT, aus der dank mehr Lenker, mehr Federweg, mehr Sitzhöhe und neuem Blechkleid nun die GX wird. Ein echter Jahrhundert-Vierzylinder hing da ja praktischerweise schon im Chassis. Und damit man sich nicht mehr dem gefühlt ewigen Vorwurf des alten Sakes in neuen Schläuchen stellen muss, wurde die Fuhre gleich

Suzuki
GSX-S 1000 GX

noch auf ein semiaktives Showa-Fahrwerk gestellt – ebenfalls Premiere bei Suzuki.

Dicker Vierzylinder, verlängerte Federwege, Showa-Semiaktiv-Fahrwerk und das alles für gut eingeschenkte 17 000 Euro: eine Rezeptur, die – vielleicht nicht ganz zufällig – an die Kawasaki Versys 1000 erinnert. Und doch könnten die beiden Nippon-Tourer kaum unterschiedlicher wirken, sobald man sie mal nebeneinander drapiert. Jedenfalls sehr viel unterschiedlicher, als die „nur" 25 Kilogramm Gewichtsunterschied vermuten lassen.

Mächtig, ausladend und mit reichlich Knautsch im Gesicht die Versys, während die GX im Vergleich schlank, kräftig und kantig nach vorne gepfeilt auftritt. Behäbiger Kraftwürfel gegen agilen Athleten: Sinnbild für dieses Aufeinandertreffen?

Der Erstbestieg suggeriert erst mal nichts Gegenteiliges. Passend zum Äußeren gibt es üppig Platz auf der Kawasaki, die Fahrer und Beifahrer auf ihrem großzügigen Doppelsofa wohlig und bei Normgröße auch verrenkungsfrei empfängt. Die Suzuki fordert etwas mehr ergonomische Ambition, ohne jedoch die Straße der Bequemlichkeit zu verlassen. Rasten etwas höher, Lenker etwas tiefer: Diese Sitzposition geht noch bedenkenlos als „fahraktiv" durch. Nur die Platzverhältnisse in der zweiten Reihe fallen etwas kleiner aus.

Überraschend agil hebt sich die Versys vom Seitenständer, aller Masse in Optik und Gewicht zum Trotz. Ein Eindruck, der sich beim lockeren Herumrollen verfestigt. Mühelos und fluffig dirigiert man die Grüne vom hohen Kommandostand aus, von etwaiger Behäbigkeit nichts zu spüren.

Das gilt im Wesentlichen auch für die GX, die im Vergleich aber eine etwas strengere Führungshand erfordert, wenn flinkes Wuseln angesagt ist. Ihr niedrigerer Aufbau samt kleinerem Hebelarm spricht dafür, die deutlich fahraktiveren Geometrie-Eckwerte allerdings dagegen. Behalten wir das mal im Hinterkopf für später. Und genießen erst mal das, worauf diese Art von Zweirad sich nicht ausschließlich, dafür aber besonders gut verstehen soll: Fahrkomfort in reichlicher Dosis.

Das Thema Ergonomie haben wir ja bereits abgefrühstückt, und auch in Sachen Windschutz ergibt sich eine ähnliche Kompetenzverteilung. Großer, verstellbarer Windschild, ausladende Verkleidung: Die Kawasaki kann hier nur gewinnen, schafft sie es doch, den Fahrer (1,80 Meter) umfänglich in einen Kokon zu hüllen.

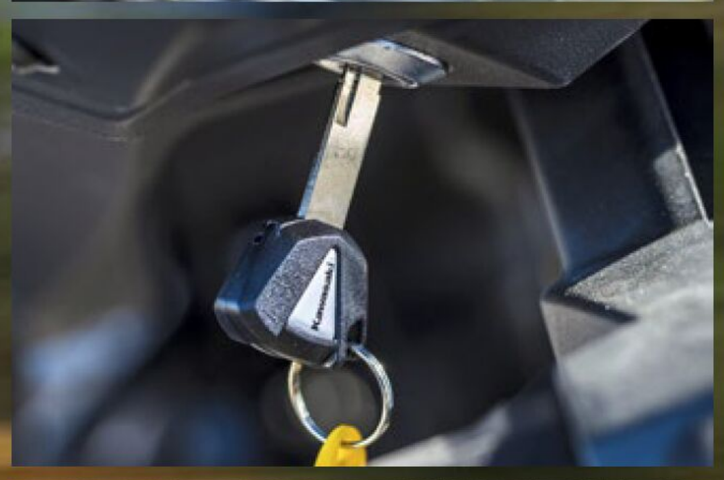
Kawasaki
Versys 1000 SE



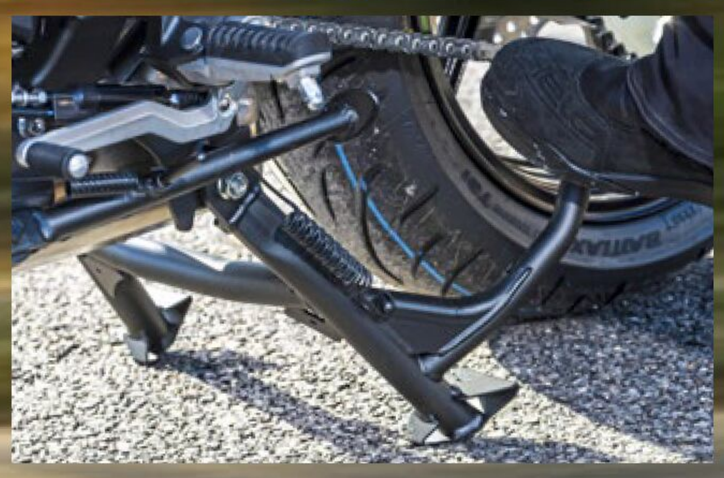
Einstellbarer Kupplungshebel. Löblich, aber nach wie vor nicht Standard, wie ein Blick zur Suzuki zeigt



Der obligatorische Sicherungssplint an der Hinterachsmutter ist längst schrullige Kawa-Folklore geworden



Das Sitzbankschloss liegt ungünstigerweise direkt im Schmutzwasserstrahl des Hinterrads



Es gibt sie noch, die guten Dinge: praktischer Hauptständer ab Werk. Die dicke Kawa lässt sich zudem kinderleicht aufbocken

Beide Fahrersitze bieten viel Komfort, der plauschige Kawa-Sessel sitzt sich aber schneller durch. Dafür bietet er Beifahrern deutlich mehr Sitzfläche. Diesen erschwert die Suzuki mit montierten Koffern zudem den Aufstieg, da die Fußrasten weiter hinten positioniert sind





Auch die Suzuki windschützt manierlich, zwar nicht so großflächig, dafür aber verwirbelungsfrei. Super, dass es endlich eine Verstellmöglichkeit gibt. Nicht ganz so super, dass dafür ein Inbusschlüssel nötig ist, der zudem nicht im Lieferumfang enthalten ist. Genau wie die in diesen Kreisen und Preisen hochgeschätzten Griffheizer (339 Euro) oder Hauptständer (476 Euro).

Dafür hat die Suzuki ganz ohne finanzielles Zutun ein Feature an Bord, mit dem sie reichlich Punkte wettmachen und kurzerhand die Rollen wieder vertauschen kann. Umso überraschender, da auch die Kawasaki über das gleiche Goodie verfügt. Kein MOTORRAD-Test im Allgemeinen und keine Fahrkomfort-Diskussion im Speziellen ohne Fahrwerkstalk. „Electronically Equipped Ride Adjustment“ oder auch kurz „EERA“ ist das Stichwort.

Beide Maschinen vertrauen auf diese semiaktiven Federelemente aus dem Hause Showa, und doch gibt es Unterschiede, sowohl objektiv wie auch subjektiv. Für Ersteres empfehlen wir angesichts der schieren Fülle an Features, Einstellmöglichkeiten und Einbindung in die übrige Fahrelektronik einen kurzen oder langen Blick in die Tabelle auf Seite 66. Kurzfassung: Der Funktionsumfang ist mit unterschiedlichen Prioritäten in etwa vergleichbar, allerdings verfügt nur die GX über eine automatische Vorspannungsjustierung am Heck und lässt sich insgesamt etwas leichter und schlanker bedienen. Und jetzt zum Subjektiven:

Die Geschmeidigkeit, mit der die Suzi den Untergrund scheinbar mühelos planiert, ohne es an Informationen über eben diesen mangeln zu lassen, ist bemerkenswert. Hauptanteil daran trägt das hervorragende Ansprechen der Federelemente auf Unebenheiten. Eine Qualität, die weitestgehend unabhängig von der gewählten Fahrwerkshärte ist. Ebenso wie die nicht vorhandene Tendenz zu jeglichem Geschaukel. Was in Summe dazu führt, dass alle Modi voll praxistauglich sind und die GX bis in höchste Tempobereiche bolzstabil läuft. Empfehlung: C fürs Cruisen, A fürs Heizen und B für alles dazwischen.

Umstieg auf die Versys. Dieser sanfte Riesenteppich muss doch wohl mindestens genauso wohlig fliegen. Nun, vertauschte Rollen wie gesagt. Schon die ersten Gemeinheiten, die der Asphalt bereithält, dringen authentischer zum Fahrpersonal vor. Das lässt sich mit der genau wie bei der GX sehr weiten, möglichen Spreizung ihrer Härtegrade lindern, aber nie ganz abstellen. Denn die Federrate in ihrer

Suzuki
GSX-S 1000 GX



Absolut sicher abgestimmte, aber etwas zahnlose Bremse. Die Reifenwahl drückt mutmaßlich aufs Handling



Da kommt noch richtig praller, aber unaufdringlicher Sound raus. Auch die Airbox resoniert genüsslich

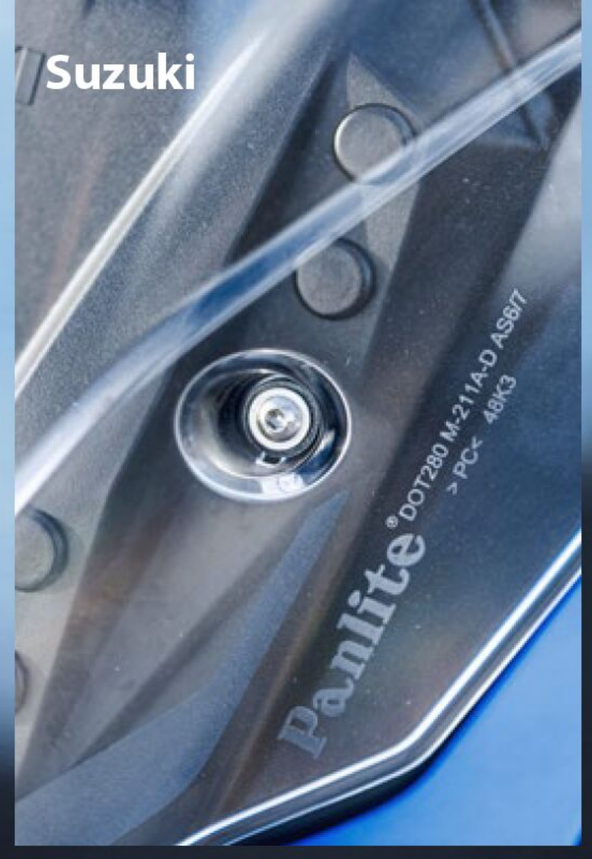


Praktisch und zeitgeistiger als eine Steckdose (Kawasaki) kommt die serienmäßige USB-Schnittstelle daher



Schön integrierte, Helm fassende Koffer. An der Testmaschine leider mit fummeligem Verschluss und wie bei der Versys aufpreispflichtig





Windschildverstellung in kompliziert: Zwei Räder (links und rechts) brauchen zwei Hände an der Kawa, Werkzeugzwang gar bei Suzuki

EERA-Variante scheint generell einen Tick zu straff gewählt, die Dämpfung hingegen meist ein Stück zu schwach oder zu stark. In Summe fahrwerkt die hochaufbauende Kawa so nie ganz harmonisch, spricht gröber an und ist anfälliger für Bewegung im Chassis, je fixer Tempo und Gangart werden. Vor allem der Fahrwerksmodus „Soft“ katapultiert sich in die Bedeutungslosigkeit, sofern man mehr als sagen wir mal 40 Kilo auf die Waage bringt und ab und zu 30er-Zonen verlässt. „Hard“ macht die ganze Fuhre wiederum zu bockig und hoppelig. „Normal“ heißt also die alltagstauglichste Losung und damit auch in aller Regel der Fahrmodus „Road“. Denn separat lassen sich die Federelemente nur im frei, aber sperrig zu konfigurierenden „Rider“-Modus anwählen.

Eh keine verkehrte Wahl, weil die Traktionskontrolle sich dann ausreichend dezent im Hintergrund hält und die volle, aber sanft anzapfbare Brause der 1043 Kubik anliegt. Es geht noch etwas sanfter (Mapping „L“), aber dann muss man auch mit reduzierter Power auskommen. Und das wäre ebenso schade wie unnötig. Turbine, Gummiband, Reaktor: Welches abgegriffene Bild man auch bemüht, hier trifft es wahrlich zu. Kurz über Leerlauf packt der Vierer kräftig und kultiviert zu und lässt in seiner Schaffenskraft kaum nach, auch wenn ihm oben ab 7500 Touren dann ein wenig die Luft ausgeht und ca. 2000 Umdrehungen früher das große Kribbeln anfängt. Das passt dann irgendwie auch wieder zum entspannten Kraftwürfel.

Was nicht dazu passt, ist, wie behende die Versys diese Kraft auf die Straße bringt, wenn es endlose Kurvenfolgen zu zerteilen gilt. Und damit sind wir beim Thema Attacke, das sich Crossover-Bikes bei allem Wohlfühlprogramm ebenso deutlich ins Lastenheft schreiben. Erst recht, wenn so potente Aggregate im Spiel sind.

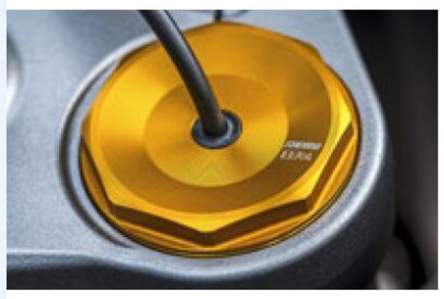
Doch zurück zur Versys. Wie auch schon beim ambitionslosen Herumrollen macht sie ihre vielen Kilos schnell vergessen. Es ist frappierend, wie leicht sich der grüne Riese von einer Ecke in die andere und wieder zurück streicheln lässt.

Kleines Elektronik-Einmaleins

	Suzuki GSX-S 1000 GX	Kawasaki Versys 1000 SE
Display	digital, Farb-TFT	analog/digital, Farb-TFT
Bedienung	Schalter auf Lenkerarmaturen (links), Vier-Wege-Steuerkreuz	Schalter auf Lenkerarmaturen (links und rechts), Zwei-Wege-Steuerkreuz
Fahrmodi	A (Active), B (Basic), C (Comfort)	Road, Sport, Rain, Rider
↳ Mapping	1, 2, 3 (immer volle Leistung)	F (Full), L (Low, mit ca. 75 Prozent Leistung)
↳ Traktionskontrolle	1–7, abschaltbar	1–3, abschaltbar
↳ Fahrwerk	S (Soft), M (Medium), H (Hard), U (User)	Soft, Normal, Hard,
↳ manuelle Anpassung	nur im Modus „User“: S, M oder H als Basis, jeweils ± 3, Dämpfung getrennt nach Front und Heck	nur im Modus „Rider“: Soft, Normal, Hard als Basis, ± 5, getrennt nach Druck- und Zugstufe sowie Front und Heck
Vorspannung/Beladung	Auto, Fahrer, Fahrer + Gepäck, zwei Passagiere	Fahrer, Fahrer + Gepäck, zwei Passagiere + Gepäck
↳ manuelle Anpassung	Auto (± 3), Rest (± 4)	jeweils ± 5
Parameter der Fahrmodi unabhängig einstellbar	ja	nur im Modus „Rider“
Schräglagensensorik	ja, per IMU	ja, per IMU
ABS-Modi	–	–
Quickshifter	ja, bidirektional	ja, bidirektional
Connectivity	ja, optional mit eigener App	ja, optional mit eigener App







New School: großes Display, das jederzeit über aktuelle Mapping-, TC- und Fahrwerkssettings informiert und separate Anpassung bei der Fahrt erlaubt. Recht flüssige, einhändige Bedienung per Steuerkreuz







Old School: kleineres Display mit detaillierter Anzeige von TC, Mapping etc. nur im „Rider“-Modus. Nur die übergeordneten Fahrmodi sind während der Fahrt verstellbar. Sperrigere, beidhändige Bedienung



ALLE MOTORRÄDER.
ALLE DATEN.
ALLE PREISE.



Alle Motorrad Modelle 2024 für nur 10,90 €

Jetzt online bestellen und bequem per Post nach Hause liefern lassen.

0781 6396659 | mps-bestellungen@burdadirect.de | motorradonline.de/sonderhefte

Daten

	Kawasaki Versys 1000 SE	Suzuki GSX-S 1000 GX
Motor		
Bauart	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor
Einspritzung	4 x Ø 38 mm	4 x Ø 44 mm
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbad-kupplung (Anti-Hopping)	Mehrscheiben-Ölbad-kupplung (Anti-Hopping)
Bohrung x Hub	77,0 x 56,0 mm	73,4 x 59,0 mm
Hubraum	1043 cm^3	999 cm^3
Verdichtung	10,3:1	12,2:1
Leistung	88,2 kW (120 PS) bei 9000/min	112,0 kW (152 PS) bei 11000/min
Drehmoment	102 Nm bei 7500/min	106 Nm bei 9250/min
Standgeräusch	93 dB(A)	97 dB(A)
Fahrwerk		
Rahmen	Brückenrahmen aus Aluminium	Brückenrahmen aus Aluminium
Gabel	Upside-down-Gabel, Ø 43 mm	Upside-down-Gabel, Ø 43 mm
Bremsen vorn/hinten	Ø 310/250 mm	Ø 310/250 mm
Assistenzsysteme	Kurven-ABS, Traktionskontrolle	Kurven-ABS, Traktionskontrolle
Räder	3.50 x 17; 5.50 x 17	3.50 x 17; 6.00 x 17
Reifen	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17	120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17
Bereifung	Bridgestone T31 „G“	Dunlop Roadsport 2 vorn „T“, hinten „W“
Maße + Gewichte		
Radstand	1520 mm	1460 mm
Lenkkopfwinkel	63,0 Grad	64,5 Grad
Nachlauf	106 mm	97 mm
Federweg vorn/hinten	150/152 mm	150/150 mm
Sitzhöhe[1]	840 mm	850 mm
Gewicht vollgetankt[1]	259 kg	234 kg
Zuladung[1]	218 kg	196 kg
Tankinhalt/Reserve	21,0 Liter	19,0 Liter
Service-Intervalle	12 000 km	12 000 km
Preis	17 245 Euro	17 400 Euro
Preis Testmotorrad	18 195 Euro[2]	18 590 Euro[3]
Nebenkosten	400 Euro	329 Euro

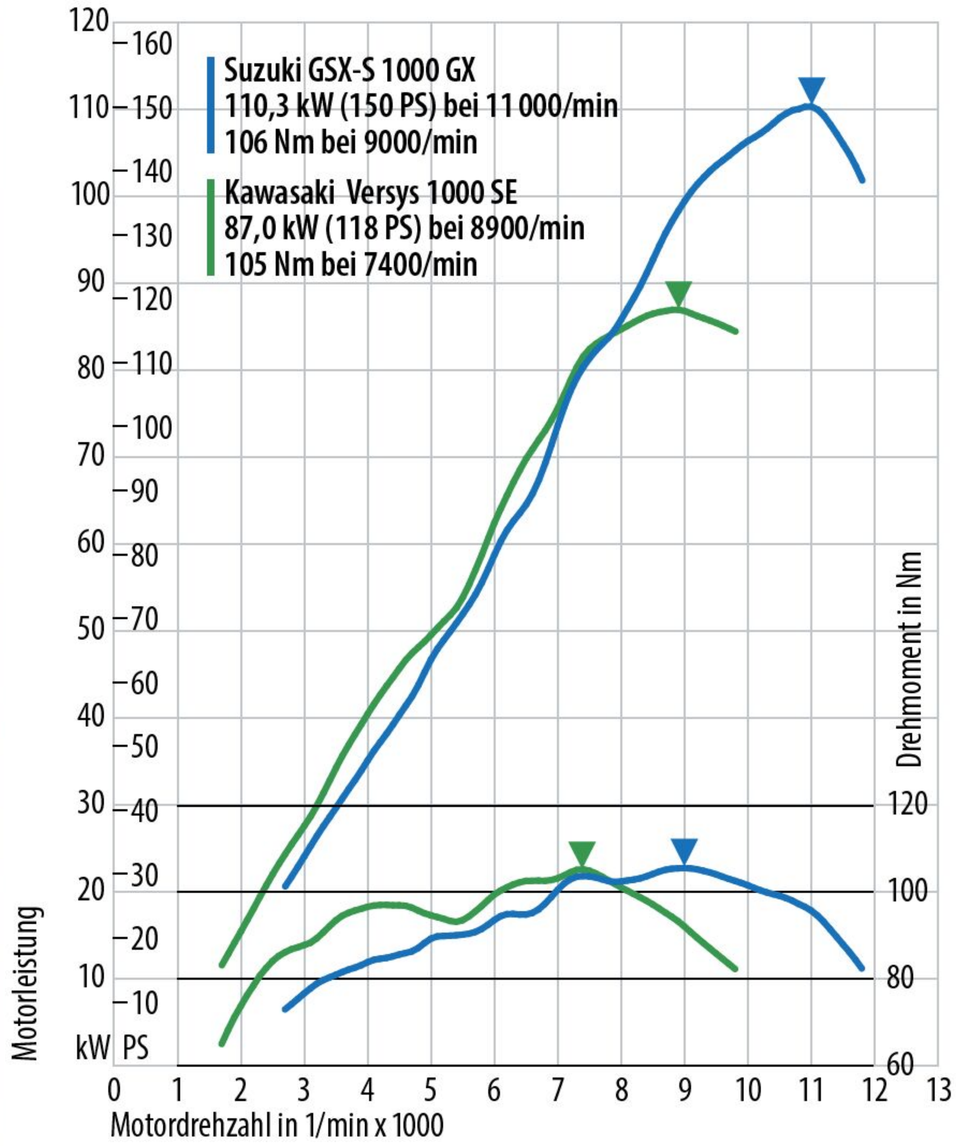
Herstellerangaben; [1]MOTORRAD-Messungen; [2]inkl. Koffersatz (950 Euro); [3]inkl. Koffersatz (1190 Euro)

Messwerte

Höchstgeschwindigkeit*	217 km/h	215 km/h
Beschleunigung		
0–100 km/h	3,6 sek	3,6 sek
0–140 km/h	5,8 sek	5,5 sek
0–200 km/h	13,5 sek	10,1 sek
Durchzug		
60–100 km/h	4,1 sek	3,6 sek
100–140 km/h	4,6 sek	3,8 sek
140–180 km/h	6,1 sek	4,0 sek
Verbrauch		
Landstraße/100 km	4,9 Liter	5,3 Liter
Reichweite Landstraße	429 km	358 km

MOTORRAD-Messungen; *Herstellerangabe

Leistungsmessung



Kraft und Athletik. Der bärige Kawa-Vierzylinder schiebt von ganz unten bis etwa 7500 Umdrehungen konstant und souverän an, darüber verliert er langsam den Elan. Der leichte Einbruch bei 5500 Touren ist kaum spürbar. Weiches, fast turbinenhaftes Wesen, erst obenrum leistet er sich eine spürbare Rauheit in Stimme und Lauf. Der legendäre Suzuki K5-Motor läuft rauer, fühlt sich aber entgegen der Kurven auch von Anfang an stärker an. Ab ca. 7000 Touren dann wilde Drehfreude, weicher Lauf und die typische Powerexplosion eines Sport-Four. Hier nicht zu sehen: Vmax-Drosselung über die Drehzahl ab dem vierten Gang.





Platz in alle Richtungen, großzügige Sitzflächen, moderate Kniewinkel: Hier lümmelt es sich für alle Passagiere vorzüglich



Kompaktere Fahrerposition, engerer (Fahrer-)Kniewinkel, schmalere Sitzkissen, vor allem hinten. Trotzdem noch recht bequem

Zu keiner Zeit wähnt man sich auf einem motorradgewordenen Rasiermesser, dafür wuselt sie jederzeit neutral und spurtreu. Erst wenn man es sehr ernst meint, melden sich die Frühwarnsysteme: Dann setzen die Fußrasten sanft kratzend auf, dann fehlt die klare Rastung im sehr leichtgängigen und langwegigen Getriebe, und die Kilos schimmern dann doch irgendwann durch. Doch keine Sorge, ein Griff zur wirklich kräftigen Bremse, und man ist wieder im grünen Bereich. Starke Leistung für einen „behäbigen“ Kraftwürfel.

Apropos stark: Auftritt GX. Es ist fast schon müßig, aber was ihr Tausender aus der seligen 2005er-GSX-R in petto hat, ist auch heute noch beeindruckend und stellt den bärigen Versys-Vierer locker in den Schatten. Viel Druck unten, viel Druck in der Mitte, viel Wahnsinn oben. So haut die leichtere Suzuki reinste Fabelwerte ins Messgerät. Dazu gibt es einen rauen, aber charaktervollen Lauf, prallen Sound aus Auspuff und Airbox und eine nochmals feinere Gasannahme, sofern man sich im Fahrmodus B befindet. A ist ein wenig zu schnippisch, C ein wenig zu lethargisch.

Friede, Freude, Gixxerkuchen? Fast. Das Drehzahlniveau ist übersetzungsbedingt spürbar höher, das Standgeräusch leider nicht tirolkonform, und um 5000 Touren herum gibt es ein spürbares Vibrato, das sich im folgenden, losgelösten Drehzahljubel aber schnell wieder verliert.

Was hingegen immer bleibt: die Contenance beim Kurventanz. Es ist die reinste Freude, präzise in den Radius zu stechen, ihn dann satt schmatzend zu nehmen und mit ehernem Schub wieder zu verlassen. Wie dabei das Chassis rückmeldet, der Motor am Gas hängt und der Quickshifter die Gangstufen exakt durchdekliniert: Ein herrlich sensibles und reaktives Nervensystem, das die GX da hat. Die Grenze der engagierten Turnerei scheint weit weg, nur die Stopper werden ihrem großen Namen (Brembo) dabei nicht ganz gerecht: Sie benötigen viel Kraft für wenig Biss.



Apropos Kraft: Wie schon beim lockeren Dahinwuseln gibt es auch den wilden Kurvenritt nicht ganz ohne Mühe. Trotz Gewichtsvorteil und knackiger Geometrie will die GX für saftige Querdynamik ein wenig überredet werden. Das kennt man schon aus der GSX-S-Familie, und das etwas oldschool dimensionierte Hinterrad (190/50) ist da sicher nicht ganz unschuldig. Neu ist aber das leichte Aufstellmoment in Schräglage, das immer ein leichtes Gegenlenken erfordert. Nichts, woran man sich nicht gewöhnen könnte oder was nicht vielleicht sogar mit anderem Gummi kurierbar wäre. Aber ein MOTORRAD-Test bleibt halt ein MOTORRAD-Test.

Und Vorurteile oft nur Vorurteile. Ob nun also gar nicht so behäbiger Kraftwürfel oder gar nicht so agiler Athlet: Ein verzichtsarmes und vergnügungsreiches Bike für alle Tage gibt es in jedem Fall. ■



Autor: René Correra
reen@motorradonline.de

Fotos: Arturo Rivas, Jörg Künstle

MOTORRAD-Testergebnis

1 Kawasaki Versys 1000 SE
Mächtig, aber agil, stark, aber feinsinnig, reich behangen, aber (im stetig teurer werdenden Umfeld) gar nicht so kostspielig. Die große Versys ist ein echter Alleskönner, dem E-Fahrwerk fehlt es aber an Komfort und Harmonie.

2 Suzuki GSX-S 1000 GX
Japan, Vierzylinder, Sport? Bingo! Motor und Fahrwerk begeistern nachhaltig, ohne klassentypische Alltagstugenden zu vergessen. Ausstattung, Bremse und Lenkverhalten fehlen für die Pole Position aber noch letzter Feinschliff.

MOTORRAD-Punktewertung

	Maximale Punktzahl	Kawasaki Versys 1000 SE	Suzuki GSX-S 1000 GX	
Motor				
Durchzug	40	26	33	+ **Vierzylinder-Hurra.** Bärige Turbine bei Kawa und wilder Reaktor bei Suzuki, der fahrdynamisch dominiert. Kupplung und Getriebe extra leichtgängig bei der Kawa.
Beschleunigung	40	26	30	
Topspeed	20	14	14	
Motorcharakteristik	30	24	26	
Ansprech-/Lastwechselverhalten	30	23	24	
Laufruhe	30	22	22	
Kupplung	20	16	15	− **Nadeln im Heuhaufen.** Hohe Kaltstartdrehzahl und härtere Gasannahme bei Kawa, knifflige Kupplungsdosierung bei Suzuki.
Schaltung	20	15	15	
Getriebeabstufung	10	8	8	
Starten	10	8	9	
Summe	**250**	**182**	**196**	**Sieger Motor: Suzuki**
Fahrwerk				
Handlichkeit	40	28	26	+ **Ein Handlingwunder:** die agile Versys. Äußerst geschmeidig spricht die sportliche GX-Hardware an. Präzision, Feedback und Stabilität ebenfalls vom Feinsten.
Stabilität in Kurven	40	29	31	
Lenkverhalten	40	30	27	
Rückmeldung	10	6	7	
Schräglagen-/Bodenfreiheit	20	15	16	
Geradeauslaufstabilität	20	14	15	− **Etwas zu straff:** Grund-Setup der Versys. Mitunter harsches Ansprechen. Die GX ist überraschend hüftsteif und braucht Führung.
Fahrwerksabstimmung vorn	20	13	14	
Fahrwerksabstimmung hinten	20	12	14	
Federungskomfort	20	12	14	
Fahrverhalten mit Sozius	20	14	13	
Summe	**250**	**173**	**177**	**Sieger Fahrwerk: Suzuki**
Alltag				
Ergonomie Fahrer	40	33	31	+ **Zweimal bequem.** Lümmelig auf Kawa, sportlicher auf Suzuki. Grandioser Wetterschutz auf der Versys. Umfangreich einstellbare Fahrwerke. Hauptständer (!) und andere Goodies Serie bei Kawa. Erfreulich schlank ist die Suzuki. Solide Verarbeitung bieten beide.
Ergonomie Sozius	20	15	12	
Windschutz	20	16	13	
Sicht	10	8	7	
Licht	20	17	16	
Ausstattung	30	25	19	− **Vergleichsweise knapp** sind Ausstattung und Tankvolumen der Suzuki. Gleiches gilt für die Zuladung. Die Kawa ist pfundig.
Handhabung/Wartung	20	14	13	
Fahrzeuggewicht vollgetankt	10	4	5	
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	9	9	
Gepäckunterbringung	10	8	9	
Zuladung	10	9	6	
Reichweite	30	28	22	
Verarbeitung	20	13	14	
Summe	**250**	**199**	**176**	**Sieger Alltag: Kawasaki**
Sicherheit				
Bremswirkung	40	31	27	+ **Stark und feinfühlig** bremst die Versys. Beide ABS-Systeme sind sehr sicher abgestimmt.
Bremsdosierung	30	24	22	
Bremsstabilität solo/mit Sozius	20	14	14	
Aufstellmoment beim Bremsen	10	8	7	− **Etwas mehr Biss** täte der GX-Bremse gut, offensivere (optionale) ABS-Modi beiden.
ABS-Funktion	20	15	14	
Lenkerschlagen	10	8	8	
Assistenzsysteme	20	13	12	
Summe	**150**	**113**	**104**	**Sieger Sicherheit: Kawasaki**
Kosten				
Testfahrzeugpreis	30	10	9	+ **Vier Jahre Garantie** und faire Service-Richtwerte bei beiden.
Garantie	10	8	8	
Verbrauch (Landstraße)	30	20	18	− **Stolze Preise** und Kosten sowohl für Reifen als auch Versicherung.
Inspektionskosten	20	16	18	
Unterhaltskosten	10	4	3	
Summe	**100**	**58**	**56**	**Sieger Kosten: Kawasaki**
GESAMTWERTUNG	**1000**	**725**	**709**	**Sieger Preis-Leistung: alle!** **Japan = Preiskracher?** In diesem Fall nicht mehr. Trotzdem gibt es viel Motorrad und Wert fürs Geld.
PLATZIERUNG		**1.**	**2.**	
	Bestnote			
Preis-Leistungs-Note*	**1,0**	**3,0**	**3,0**	

*Die Preis-Leistungs-Note berechnet sich aus dem Grundpreis zuzüglich des funktionsrelevanten Zubehörs



MADE FOR THE BRAVE

NOLAN X-804
RS CARBON
Integralhelm
649,99 €

NOLAN

Alle Infos auf louis.de/nolan

www.louis.de | 040-734 193 60 | Über 85 Filialen

Louis

WELTKLASSE MOTORRAD-INTERKOM

Cardo Packtalk Edge
Kommunikationssystem
409,95 €



cardo
communication in motion

Alle Infos auf louis.de/cardo

Louis

Über 55.000 Produkte und 500 Marken

HALO

Alpinestars Halo
Drystar Textiljacke
459,95 €

alpinestars

Alle Infos auf louis.de/alpinestars

www.louis.de | 040-734 193 60 | Über 85 Filialen

Louis

A CHAMPIONS CHOICE

Shark Skwal i3
Hellcat Integralhelm
349,99 €

SHARK

Alle Infos auf louis.de/shark

Louis

Über 55.000 Produkte und 500 Marken

PROFIQUALITÄT SEIT 1868

HAZET
Drehmomentschlüssel
5000-Serie
Ab 159,99 €

HAZET
Das Werkzeug

Alle Infos auf louis.de/hazet

www.louis.de | 040-734 193 60 | Über 85 Filialen

Louis

MAXIMALE HAFTUNG

Bridgestone Europe NV/SA
Niederlassung Deutschland

www.bridgestone.de

LouisCard Vorteil: Sammle LouisCard Punke beim Kauf von Bridgestone Premiumreifen

BATTLAX HYPERSPORT S23

Neu



BRIDGESTONE
Solutions for your journey



Alle Infos zur LouisCard auf louis.de/louiscard

INTELLIGENTE SICHERHEIT



Held eVest
Airbagsystem
379,95 €

in motion
AIRBAG

Vorteil für ADAC-Mitglieder:

ADAC

HELD
BIKER FASHION

Alle Infos auf louis.de/held

www.louis.de | 040-734 193 60 | Über 85 Filialen

Louis

FÜR ALLE PERFEKT

MOTORRAD
Testurteil | Ausgabe 07/2020
TESTSIEGER
SEHR GUT
DR. O. K. WACK
S100 Weißes Kettenspray 2.0

S100 Weißes
Kettenspray 2.0
ab 9,99 €



S100

Alle Infos auf louis.de/s100

Louis

Über 55.000 Produkte und 500 Marken

RIDE WITH STYLE

iXS Moto 2.0
Textiljacke
199,95 €

Alle Infos auf louis.de/ixs

www.louis.de | 040-734 193 60 | Über 85 Filialen

THE WORLD'S WILDEST ADVENTURE HELMET

Nexx X-Wed 3 Zero
Pro Carbon Endurohelm
699,99 €

Alle Infos auf louis.de/nexx

Über 55.000 Produkte und 500 Marken

PART OF YOUR ADVENTURE

SW-MOTECH DUSC
Seitenkoffer-System
950,– €

DUSC Topcase-System
ab 470,– €

SW-MOTECH

Alle Infos auf louis.de/swmotech

www.louis.de | 040-734 193 60 | Über 85 Filialen

Louis

MIT DFDS GÜNSTIG REISEN

DFDS

LouisCard Vorteil: Bis 15 % Rabatt auf DFDS Fähren nach Großbritannien, Norwegen & ins Baltikum



Alle Infos zur LouisCard auf louis.de/louiscard

GUTES KANN SO EINFACH SEIN

Fastway
L-2201 Damen
Lederjacke
199,99 €

FASTWAY

Alle Infos auf louis.de/fastway

www.louis.de | 040-734 193 60 | Über 85 Filialen

Louis

DEFENCE & COMFORT

Rukka
Madagasca-R
wasserdichte
Textiljacke
999,– €

Madagasca-R
wasserdichte
Textilhose
749,– €

rukka

Alle Infos auf louis.de/rukka

Louis

Über 55.000 Produkte und 500 Marken

LOUIS HAT ALLE STARKEN MARKEN

SHOEI PREMIUM HELMETS · BÜSE · MTR · GARMIN · BELL

Wera BE A TOOL REBEL · VANUCCI · AKRAPOVIČ · REKURA · NISHUA

Rothewald · HEPCO & BECKER · ROKKER THE ROKKER COMPANY · Kellermann · helstons A MOTORCYCLE STORY

TECHNICAL BOWTEX BASELAYERS · ProCharger · ONEAL · SCORPION EXO · GIVI

FOX · LIQUI MOLY · WEST COAST CHOPPERS · Arai HELMET · REV'IT!

RIDING CULTURE · SHAD · Detlev Louis MOTORCYCLE GEAR · ABUS Security Tech Germany · TCX FOCUS ON BOOTS

Kriega · agv · AFAM · gazzini · HJC HELMETS

uvm.

Louis

Über 55.000 Produkte, 500 Marken.
Riesen Auswahl auf www.louis.de entdecken!

Europas Nr. 1 für Motorradbekleidung und -technik

GABEL UND BREMSE

Die aktuelle Coaching-Folge hat diesmal einen besonderen Klienten: MOTORRAD-Redakteur Thomas Schmieder, hauptamtlich Autor im Ressort Test und Technik, möchte seine etwas in Vergessenheit geratenen Schrauber-Kenntnisse auffrischen. Die Aufgabenstellung ist recht umfangreich, denn sie betrifft den gesamten Frontbereich seiner Yamaha SR 500 aus dem Baujahr 1989, die durch eine unbefriedigende Bremswirkung der Duplex-Trommelbremse und eine ausgesprochen schlappe Telegabel etwas verhaltensauffällig geworden ist.



Betriebliche Weiterbildung: Thomas wagt sich ans Selberschrauben an der Front seiner SR 500



Eine SR 500 reicht natürlich nicht. Thomas hat vier davon in seiner beeindruckenden Motorradsammlung stehen. Zum Yamaha-Single gibt's keine zwei Meinungen: Die Maschine ist Kult und aufgrund ihres einfachen Aufbaus leicht zu handhaben und zu reparieren. Verständlich also, dass die klassische Schönheit ein begehrtes Teil für Sammler und Jäger geworden ist. Viele Motorräder bedeuten aber auch viel Pflegeaufwand – und da die Maschinen nur selten gefahren werden, häufig auch Standschäden. Die 2011 gebraucht erworbene Yamaha (Preis damals 2500 Euro) wurde wenig bewegt, nur minimal gewartet, stand überwiegend in der Garage und ist reif für eine große Durchsicht.



Einfach schön: Die Yamaha SR 500 ist ein Klassiker, der vom Herumstehen aber nicht besser wird – Stichwort „Standschäden"



Rostige Seele: Der Rostbefall des Innenzugs ist von außen nicht erkennbar und verlängert die Arbeitszeit außerplanmäßig



Eins-a-Zustand: Die Kontrolle der Radlager per sensibler Daumenprüfung ergibt keinerlei Beanstandungen

Wie immer steht vor Beginn der eigentlichen Schrauberarbeiten eine gründliche **Bestandsaufnahme.** Bei der auf den ersten Blick recht proper wirkenden Yamaha mit einer Laufleistung von knapp über 50 000 Kilometern finde ich bei genauerer Betrachtung zahlreiche kleinere und größere Mängel: An der Hupen-Betätigung fehlt der Druckknopf, leichter Flugrost und momentan noch unproblematische Korrosionsspuren zeigen sich an Speichen, Hebeln und Motorseitendeckeln. Stark angerostet sind allerdings die Federn der Original-Stoßdämpfer. Außerdem weist die Sitzbank einige kleinere Löcher auf. Der Tank hat leider eine kleine Beule links sowie ein paar geringfügige Lackschäden. Von innen ist er allerdings tadellos und zum Schutz vor Korrosion randvoll mit Superplus gefüllt. Auch die Auspuffanlage ist in einem zufriedenstellenden Zustand. Die Reifen sind aber zu alt, und kurioserweise ist vorn ein Reifen von Pirelli, hinten einer von Heidenau montiert. Insgesamt ist das zwar keine schlechte Basis, aber nur ein mittelmäßiger Pflegezustand. Der Marktwert der Maschine, die sich fast im Originalzustand befindet, dürfte zwischen 2500 und 3000 Euro liegen.

Der Tatort ist einmal mehr meine Garage beziehungsweise mein Pavillon, der sich so langsam zum Schrauber-Treff entwickelt. Bestes Wetter macht das Draußen-Schrauben zum Genuss. In die Garage müssen wir zwischendurch trotzdem, denn Schraubstock und andere Hilfsmittel sind bei einigen unserer Arbeiten unverzichtbar.

Die Coaching-Aufgabe umfasst den gesamten Frontbereich der SR. Überprüft, gewartet beziehungsweise überholt werden die Telegabel (inklusive Einbau neuer progressiver Federn), die Trommelbremse, das komplette Vorderrad sowie das Lenkkopflager. Bei einem älteren Motorrad sollte man grundsätzlich davon ausgehen, dass es im Zuge der geplanten Arbeiten immer zu unerwarteten Schwierigkeiten und Überraschungen kommt, die Änderungen am Zeitplan und Ablauf erfordern. Auch bei unserem Projekt war das der Fall. Bei der Materialbeschaffung im Vorfeld hatten wir sicherheitshalber fast sämtliche Verschleißteile bestellt. Nicht Benötigtes lässt sich anschließend ja problemlos zurückschicken. Den Großteil davon bei Louis, wo es sogar einen erfreulich hohen Rabatt auf die Wirth-Gabelfedern für die Telegabel gab. Einige spezielle Ersatzteile wie die Nylon-Dichtringe der Dämpferrohre bestellten wir bei Kedo, einer bewährten Adresse für SR-500-Ersatzteile.

Die SR als Motorrad der 1980er-Jahre verfügt über einige Besonderheiten, eine gute Dokumentation ist daher wichtig. Neben der ausgezeichneten Reparaturanleitung von Bucheli gibt es im Internet, im SR-500-Forum sowie auf Youtube detaillierte Zusatzinformationen. Bei der Zeitplanung waren wir davon ausgegangen, alle erforderlichen Arbeiten im Laufe eines Samstags erledigen zu können. Dieser Optimismus stellte sich – wie so oft bei solchen Projekten – als Illusion heraus. Eine zweite Runde war notwendig, nicht zuletzt auch deshalb, weil wir weitere Teile brauchten, an die wir im Vorfeld nicht gedacht hatten.

Als Thomas am Samstagmorgen eintrifft, habe ich den Arbeitsbereich bereits vorbereitet. Da bei Arbeiten im Frontbereich eine Entlastung der Telegabel und ein stabiler Stand der Maschine auch mit ausgebautem Vorderrad unverzichtbar sind, habe ich auch schon für eine solide Abstützung gesorgt, und wir können direkt beginnen. Zwecks besserer Zugänglichkeit demontieren wir zuerst den Tank sowie die Sitzbank, was bei der SR ein Kinderspiel ist. Bei der **Prüfung des Vorderrads** im eingebauten Zustand sind erfreulicherweise weder ein Höhen- noch Seitenschlag erkennbar, und auch ein Klangtest der Speichen verläuft zufriedenstellend. Der an den Speichen vorhandene Flugrost lässt sich mit ein bisschen Autosol fast vollständig entfernen. Die erste Überraschung gibt es schon beim Abbau des Bremszugs: Der Innenzug ist stark angerostet, was von außen nicht erkennbar war. Kein Wunder also, dass die Bremse durch schlechte Dosierbarkeit und hohe Handkraft nervte. Da wir den Zug nicht vorher bestellt hatten, ist spätestens jetzt klar, dass eine zweite Schicht notwendig sein wird. Auch fast alle Schrauben und

Infos



Das wird für die Wartung benötigt:

- progressive Gabelfedern von Wirth
- Bremsbeläge
- Seilzug
- Gabelöl
- Lager
- Simmerringe
- Dichtungen
- Staubkappen
- Lagerfett
- Schmiermittel
- Bremsenreiniger
- Rostschock
- Föhn
- Montiereisen
- Eintreiber
- Dorn
- Hammer
- Werkzeug zur Montage/Demontage



Trick 17 zum Kontern des Dämpferrohrs: Die Zerlegung der Gabel klappt mithilfe von selbst gebautem „Spezialwerkzeug“



Mit viel Kraft und ganz viel Vorsicht: Die festgegammelten Simmerringe demontieren wir mit einem Montiereisen für Reifen



Wohl dem, der passendes Werkzeug hat: Der neue Simmerring wird mit einem passenden Eintreiber ins Tauchrohr gedrückt

Schrauberkurse

Ralf Petersen. Der Autor arbeitet als Weiterbildungslehrer bei der VHS Duisburg und veranstaltet seit 22 Jahren Schrauberkurse. 12 bis 15 Praxis-Seminare zum Thema Wartung, Reparatur und Technik werden jedes Jahr angeboten. Im Delius Klasing Verlag erschien 2015 sein Buch „Basiswissen Motorrad-Technik". Infos: www.motorrad-schrauberkurse.de
Facebook: Motorrad-Technik Petersen



vor allem die Steckachse sind viel zu fest angezogen. Die Achse selbst ist dagegen gut gefettet und kann problemlos herausgezogen werden. Am ausgebauten Rad lassen sich dann per Daumenprüfung die **Radlager** optimal kontrollieren. Sie sind spielfrei, lassen sich einwandfrei, ohne zu haken oder zu knacken, drehen und sind auch optisch in gutem Zustand. Die zu fest angezogene Steckachse hat glücklicherweise noch keinen Schaden verursacht, und die vorsorglich bestellten Ersatzlager kommen in die Retouren-Kiste.

Auffällig bei der **Trommelbremse** ist der relativ starke Abrieb, den die nicht mehr ganz taufrischen Beläge in der Trommel hinterlassen haben. Nach dem Ausblasen mit Druckluft, einer gründlichen Reinigung aller Teile, ein bisschen Polierarbeit und dem Schmieren der Bremsnocken ist die Überholung des Vorderrads abgeschlossen. Schon in diesem frühen Stadium des Coachings zeigt sich eine Art „Wiedererwachen" der Schrauberfreude bei Thomas. Zitat: „Schrauben ist wie Fahrradfahren – das verlernt man nicht!"

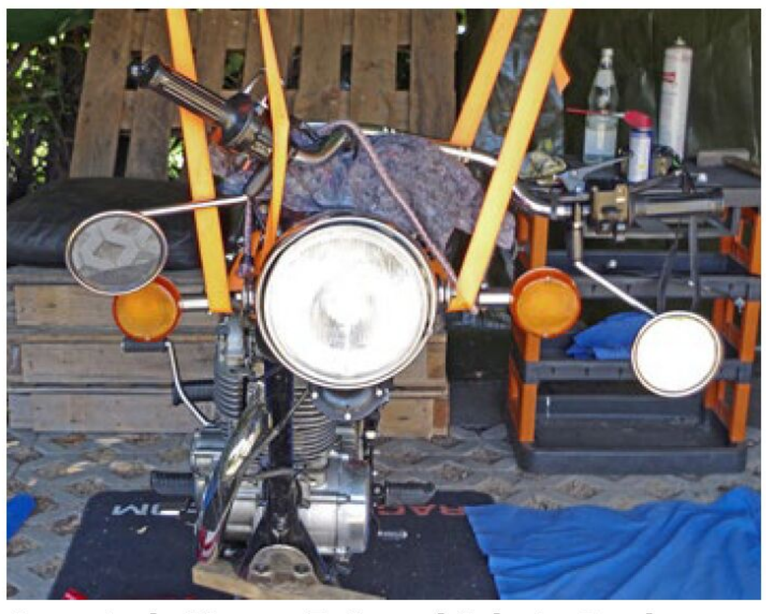
Mit der Telegabel steht nun die erste große Herausforderung unserer Schrauberaktion an. Die SR-Gabel ist zwar einfach aufgebaut, ihre Zerlegung aber durchaus spannend. Zum Lösen des Dämpferrohrs benötigt man nämlich ein spezielles Werkzeug. Eine 17er-Innensechskant-Standard-Nuss kann man leider nicht benutzen, da der Durchmesser des Standrohrs mit seinen mickrigen 35 Millimetern zu klein dafür ist. Dank der guten Beschreibung in der Reparaturanleitung und einem pfiffigen Youtube-Tipp (danke an ZAMsChannel!) hatte ich eine Bastelstunde eingelegt und aus einer Inbusschraube und passenden gekonterten Muttern eine Hilfskonstruktion gebaut.

Wir beginnen mit der Demontage des Schutzblechs und dem Lösen der Schrauben der oberen Gabelbrücke. Die Verschlussstopfen der Gabel sind überraschend locker und lassen sich quasi von Hand herausdrehen. Anschließend entfernen wir die empfindlichen Ablassschrauben mit einem passgenauen (!) Kreuzschlitz-Schraubendreher und lassen das Öl austropfen. Die Gabelfedern kann man prima mithilfe eines Magneten herausziehen und nach dem Lösen der Halteschrauben an der unteren Gabelbrücke beide Gabelholme herausziehen.

Die nun anstehende Zerlegung des Gabelholms ist allerdings deutlich schwieriger. Beim Abziehen der Staubkappen fällt auf, dass sie erstaunlich locker auf dem Tauchrohr sitzen und so eigentlich nicht abdichten können. Den Gabelholm spannen wir ganz vorsichtig (mit Alubacken und einem Lappen gegen Verkratzen gesichert) in den Schraubstock. Eine Knarre erhält zwei große Verlängerungen, und in die Nuss setzen wir unser Spezialwerkzeug ein. Die ganze fast 70 Zentimeter lange Konstruktion schieben wir so weit ins Standrohr, bis wir Kontakt zum Dämpferrohr haben. Die Verschlussschraube außen am Tauchrohr wird gekontert und lässt sich schließlich lösen. Nun können wir die Gabel problemlos zerlegen.

Der nun freie Blick auf das Tauchrohr verheißt nichts Gutes: Der Gabel-Clip, mit dem der Simmerring gesichert wird, ist stark angerostet und kann natürlich nicht mehr wiederverwendet werden. Durch die ausgeleierten Staubdichtungen konnte anscheinend Wasser in diesen Bereich gelangen und für Rostbefall und Korrosion sorgen. Auch die Clips waren nicht auf unserer Liste und müssen nachbestellt werden. Der Ausbau der Simmerringe ist ebenfalls überraschend schwierig. Die angegammelten Ringe sitzen sehr fest in den Tauchrohren und lassen sich nur mit erheblichem Kraftaufwand ausbauen. Deshalb behandeln wir den Ring zuerst mit Rostschock und wärmen das Tauchrohr im Bereich des Rings mit einem Föhn an. Mithilfe eines Reifen-Montierhebels lässt sich der Simmerring zwar mit Kraft, aber gleichzeitig auch gefühlvoll aus seinem Sitz hebeln. Damit es auf keinen Fall zu Beschädigungen am weichen Aluminium kommen kann, lege ich ein kleines Holzbrettchen auf die Kante des Tauchrohrs. Den ersten Simmerring entferne ich, beim zweiten ist Thomas erfolgreich am Werk. Der Sitz des Simmerrings wird anschließend gründlich gesäubert, und mit feinem Schmirgelpapier beseitigen wir gründlich sämtliche Korrosionsspuren. Glücklicherweise sind keine weiteren Beschädigungen am Tauchrohr erkennbar.

Alle Teile der Gabel werden nun gereinigt, und wie bei der Bremse nutzen wir die Gelegenheit, um die etwas unschönen Tauchrohre aufzupolieren. Der Einbau der Simmerringe ist auch nicht ganz so einfach



Spart jede Menge Zeit und Arbeit: Dank unserer unkonventionellen „Paket-Lösung" können viele Teile montiert bleiben



Fertig zum Wiedereinbau: Das gereinigte und mit neuer Schmierung versehene Lenkkopflager kann wieder eingesetzt werden



Endspurt: Der finale Wiedereinbau von Gabel und Vorderrad ist für Thomas keine allzu große Herausforderung

wie gedacht. Bei Telegabeln der 1990er ist in der Regel ein Stützring verbaut, der die gleichen Maße wie der Simmerring hat. Den bestelle ich immer als Ersatzteil und benutze ihn meist in Kombination mit einem Rohr zum Eintreiben. Der SR-Ring ist allerdings nur aus Blech und damit völlig ungeeignet. Glücklicherweise passt einer meiner Lenkkopflager-Eintreiber von Werkzeugspezialist Kukko, und der Simmerring lässt sich damit problemlos in das erneut gut angewärmte Rohr treiben. Beim nun anstehenden Zusammenbau verwenden wir viele der vorher bestellten Neuteile. Das Dämpferrohr erhält einen neuen Dichtring, der aus Nylon besteht. Die Originalfedern werden durch polierte und progressive Gabelfedern von Wirth ersetzt, und zum Abschluss füllen wir frisches Motul-Gabelöl ein. Jetzt muss nur noch der Ölstand genau kontrolliert werden, und die Gabel ist fertig zum Einbau.
Unser Zeitrahmen für diesen Tag ist damit allerdings ausgeschöpft.
Am nächsten Tag widmen wir uns zuerst dem **Lenkkopflager.** Da die Gabel ja schon demontiert ist, ist dieser Teil der Vorarbeiten bereits erledigt. Um den Aufwand noch weiter in Grenzen zu halten, entscheiden wir uns für eine etwas ungewöhnliche, aber zeitsparende Alternative. Die obere Gabelbrücke lässt sich mithilfe von Spannriemen komplett mit Lampenhalter, Scheinwerfer, Tacho, Drehzahlmesser und dem abgebauten Lenker zu einem kompakten „Paket" verschnüren. So müssen weder Züge noch die Elektrik demontiert werden. Filzlappen und vorsichtiges Agieren verhindern dabei eventuelle Kratzer und Beschädigungen an den Teilen. Sieht zwar kurios aus, funktioniert aber prima. Dieses „Paket" befestigen wir dann mit Spanngurten so am Dach des Pavillons, dass es weit genug vom Steuerkopfrohr entfernt ist und uns ein problemloses Arbeiten am Lager ermöglicht.

Nach dem Lösen von Konter- und Halteschraube lässt sich die untere Gabelbrücke herausziehen, und die Lager können begutachtet werden. Auch hier wartet wieder eine Überraschung auf uns, denn in der SR sind bereits Kegelrollenlager verbaut, was von außen natürlich nicht erkennbar war. Lager und Lagerschalen sind in einem tadellosen Zustand, sodass wir ähnlich wie bei den Radlagern nichts wechseln müssen. Lager sollte man nur wechseln, wenn es wirklich notwendig ist, denn jeder Wechsel kann gegebenenfalls den Lagersitz weiten. Wir beschränken uns also auf eine gründliche Reinigung sowie eine anschließende Schmierung des Lagers, bauen die untere und obere Gabelbrücke wieder ein und ziehen das Ganze provisorisch fest. Beim Anbau von Gabelholmen, Schutzblech und Vorderrad werden nur die Schrauben der oberen Gabelbrücke fest angezogen, alle anderen nur provisorisch. Das „Paket" wird aufgeschnürt und ebenfalls montiert. Danach steht die Feinjustierung des Lagers an, die erst mit eingebauter Gabel, Rad und Lenker möglich ist. Wir haben beim Zusammenbau gut geschätzt, und das Lagerspiel muss nur geringfügig korrigiert werden. Dazu reicht es, die obere Gabelbrücke etwas anzuheben und die Einstellmutter mit einem passenden Dorn und Hammer minimal zu drehen. Nach dem Kontern und Festziehen bocken wir die SR ab und federn die Gabel kräftig ein, um eventuelle Verspannungen zu lösen. Anschließend werden alle Schrauben mit dem vorgegebenen Drehmoment angezogen. Bleiben nur noch der Anbau des Bremszugs und die Montage von Tank und Sitzbank, und unsere SR ist fertig. Ein „Trockentest" der Gabel mit kräftigem Ein- und Ausfedern zeigt bereits eine wesentliche Verbesserung der Federungs- und Dämpfungseigenschaften. Eine ausgiebige Probefahrt wird den ersten positiven Eindruck später noch bestätigen.

Während wir uns nach dem Aufräumen des Werkzeugs das obligatorische Abschlussbier genehmigen, lassen wir die beiden Arbeitstage noch mal Revue passieren. Mich hat die SR auf jeden Fall überrascht. Einfacher Aufbau hin oder her, wie jede Maschine hat auch sie beim Schrauben ihre Tücken, die sich aber mit Geduld und Improvisationsvermögen meistern lassen.

Autor: Ralf Petersen
leserbriefe@motorradonline.de

Fotos: Ralf Petersen

MOTORRAD-Fazit

Die Frontpartie der Yamaha ist nun fertig, die Kosten für die diversen Ersatzteile liegen bei vergleichsweise günstigen 250 Euro, da wir weniger Teile brauchten als gedacht. Der Arbeitslohn in einer Fachwerkstatt wäre aber beträchtlich gewesen. Nun braucht die Yamaha noch neue Federbeine, neue Reifen, einen Ölwechsel, eine neue Batterie sowie ein paar Kleinigkeiten und wäre dann technisch in einem Top-Zustand. Und eigentlich viel zu schade, um ihr Dasein unbewegt in einer Garage zu fristen.

Im nächsten Schraubertipp

Sturzschaden-Reparatur – Was tun, wenn die Dinge ins Rutschen geraten sind? Bruchpiloten-Hilfe in MOTORRAD 10/2024



Feinjustierung: Nach dem Einbau von Gabel und Vorderrad muss das Spiel des Lenkkopflagers noch geringfügig korrigiert werden



Obligatorisch: Eine Abschlussbesprechung mit Kaltgetränk ist ein gern zelebriertes Ritual beim Coaching



Italienischer Herzschlag

Die Sportenduro-Palette von Fantic erhält 2024 gleich doppelten Zuwachs. Bei der Geburt der neuen Offroader handelt es sich um zweieiige Zwillinge: den XE300-Zweitakter mit Benzineinspritzung und dem ersten italienischen Motor in dieser Kategorie sowie die XEF310, welche die Lücke zwischen den bereits vorhandenen Viertaktern mit 250 und 450 cm³ Hubraum füllen soll.

Foto: Cristiano Morello/Fantic

Die Fantic XE300 leitet eine neue Ära bei den Offroad-Sportlern der Italiener ein. Sowohl die Motocross- als auch Sportenduro-Modelle von Fantic beruhten bislang auf Yamaha-Technologie. Der neue 300-cm³-Zweitakter besitzt nun ab 2024 den ersten in Italien entwickelten und produzierten Motor in der Offroad-Racing-Palette Fantics. Dank der Double-Injector-Benzineinspritzung im Drosselklappenkörper erfüllt die Maschine Euro 5.

Die Entwicklung des von Minarelli gebauten Triebwerks begann 2022 mit dem ehemaligen Enduro-Weltmeister Davide Guarneri und wurde 2023 mit Junior 2 World Cup Champion Albin Norrbin fortgesetzt. Die Serienproduktion der XE300 ist aktuell angelaufen, und die Maschinen sollen noch im Februar 2024 bei den Händlern stehen. Das Entwicklungsziel des kompakten Motors war viel Leistung bei gleichmäßiger Drehmoment-Entwicklung. Dafür soll neben der Benzineinspritzung auch eine elektronische Auslasssteuerung sorgen. Via Lenkerschalter kann man zwischen zwei verschiedenen Mappings und zehn Einstellungen für die Traktionskontrolle wählen. Für mehr Komfort sorgen eine Hydraulikkupplung und ein E-Starter. Im Vergleich zum 250-cm³-Zweitakt-Crosser hat die XE300 größere Kühler mit Lüfterrad und eine effizientere Verlegung der Kühlerschläuche erhalten.

Beim Chassis setzt man weiterhin auf den bewährten Alu-Rahmen mit japanischen Wurzeln. Das Bodywork wurde zugunsten einer besseren Ergonomie überarbeitet. Die Kühlerspoiler wurden optimiert, damit der Fahrer sich besser nach vorne bewegen kann. Um die Massenzentralisierung zu verbessern, ist der separate Zweitaktöl-Tank für die Getrenntschmierung in den Benzintank integriert. Die Elektrik wurde unterhalb der Sitzbank zentral im Rahmenheck integriert. Der neue vordere Kotflügel sorgt für einen deutlich verbesserten Schutz vor Spritzwasser und Schlamm, und der Luftfilter lässt sich schnell und ohne Einsatz von Werkzeug von der Seite aus wechseln.

Fahreindruck Fantic XE300

Im Borilli Offroadpark in Pietramurata begeisterte die 300er auf den engen Singletrails und schnelleren Streckenabschnitten mit feinem Handling und angenehmer Ergonomie. Das KYB-Fahrwerk arbeitet gut und flößt Vertrauen ein. Im Standard-Mapping setzt die XE300 beim Gasgeben etwas weicher ein als von Vergaser-Modellen gewohnt, um dann ab den mittleren Drehzahlen mit zweitakttypischer Spritzigkeit loszumarschieren. Top fürs schnelle Fahren gegen die Stoppuhr. Im sanfteren zweiten Mapping ist die









Kann sanft, aber auch spritzig: Der Zweitakter mit Benzineinspritzung erfüllt nicht nur Euro 5, sondern ist auch der erste in Italien entwickelte und produzierte Motor in Fantics Offroad-Racing-Palette. Wie es um die Standfestigkeit bestellt ist, muss sich noch zeigen

Der auf dem 250er basierende Motor trägt also auch den um 180 Grad gedrehten Zylinderkopf, wuchs dank größerer Bohrung auf 304 cm³. Mit seinem quirligen Naturell macht er die 310er zur goldenen Mitte zwischen wuseliger 250er und deutlich stärkerer 450er

Leistungsentfaltung etwas linearer und damit besser geeignet für technisch anspruchsvolles Gelände mit vielen Steinen und Wurzeln oder für Hindernisse. Im oberen Drehzahlbereich wirkt das Standard-Mapping aber dynamischer. Fürs Hard Enduro wäre ein Kompromiss aus beiden Mappings perfekt: anfangs sanft wie in Map 2 und nach oben so spritzig wie in Map 1. Im Laufe des Jahres aber sollen die Händler weitere verschiedene Mappings erhalten, die dann für die Kunden aufgespielt werden können. Die erste Zweitakt-Enduro mit Benzineinspritzung ist ein gelungener Wurf seitens Fantic, auf den man gut aufbauen kann. Wie haltbar der Motor sein wird, muss das Jahr zeigen.

Fantic XEF310 – perfekter Viertakt-Kompromiss?

Das neue Viertakt-Modell von Fantic soll die perfekte Balance zwischen der Handlichkeit und Verspieltheit der kleineren Schwester XEF250 und der Performance und Kraft der 450er bieten. Das Triebwerk beruht auf der Basis des 250-cm³-Viertakters und hat einen Kolben und Zylinder erhalten, der in enger Zusammenarbeit mit Athena entwickelt wurde. Ex-Weltmeister Alex Salvini hat drei Mappings sowie zehn Traktionskontroll-Settings erarbeitet, da sollte jeder die optimale Einstellung für sich finden können. Diese Mappings sind zusätzlich über die WiGET-App modifizierbar und lassen sich über das WLAN-Modul kabellos auf das Motorrad übertragen. Das KYB-Fahrwerk wurde speziell auf die XEF310 abgestimmt, die restlichen Komponenten des Motorrades entsprechen denen der bestehenden Viertakt-Modelle.

Auf der Strecke entpuppt sich die XEF310 als verspieltes und handliches Motorrad, das sich einfach und ohne viel Kraftaufwand um Kurven und über Singletrails manövrieren lässt. Erst im aggressivsten Mapping wird das volle Potenzial des Motors freigeschaltet, dann zieht die 310er spritzig und spürbar kraftvoller als ihre kleine Schwester durch. Die beiden anderen Mappings sind jeweils etwas sanfter vom Charakter, womit sie für ambitionierte Sportfahrer nicht die erste Wahl, jedoch für Endurotouren und rutschige Untergründe durchaus gut geeignet sind. Mit den vielen Optionen der Traktionskontrolle, von deaktiviert bis hin zu starker Unterstützung, sollte wirklich jeder Pilot seine optimale Abstimmung für jeden Einsatzzweck finden. Wem eine 250er zu schwach und eine 450er zu stark ist, der hat jetzt mit der XEF310 die Waffe seiner Wahl zur Verfügung. *bw*

Fantic XE300

Motor

Wassergekühlter Einzylinder-Zweitakt-Motor, Einspritzung, hydraulische Kupplung, Fünfganggetriebe, Kette, Traktionskontrolle.

Bohrung x Hub	72,0 x 72,0 mm
Verdichtungsverhältnis	11,5:1
Hubraum	293 cm³
Nennleistung	k. A.

Fahrwerk

Doppelschleifenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 48 mm, Zentralfederbein mit Umlenkung, Federweg vorn/hinten 300/315 mm, Sitzhöhe 970 mm.

Reifen	90/90-21; 140/80-18
Leergewicht (ohne Benzin)	107 kg
Preis	10390,00 Euro zzgl. NK

Fantic XEF310

Motor

Wassergekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor, dohc, Einspritzung, hydraulische Kupplung, Sechsganggetriebe, Kette, Traktionskontrolle.

Bohrung x Hub	85,0 x 53,6 mm
Verdichtungsverhältnis	12,8:1
Hubraum	304 cm³
Nennleistung	k. A.

Fahrwerk

Doppelschleifenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 48 mm, Zentralfederbein mit Umlenkung, Federweg vorn/hinten 300/317 mm, Sitzhöhe 955 mm.

Reifen	90/90-21; 140/90-18
Leergewicht (ohne Benzin)	106 kg
Preis	k. A.

Herstellerangaben







Unser Fotomodell Anastasia Lenlova (Instagram: @anastasia.everywhere) zündete den Airbag als Erste während der Präsentation. Der Autor folgte einen Tag später. Ergebnis: Beide Probanden attestieren dem Tech-Air Offroad einen hohen Einsatzwillen und gute Schutzfunktion

Alpinestars Tech-Air Offroad

Airbag-Jacke für Geländeeinsatz

Und es hat BUMM gemacht! Der Knall, mit dem der Alpinestars-Tech-Air-Offroad-Airbag die Luftkammer füllt, ist gut hörbar. Was dabei passiert, ist vergleichbar mit einem freundschaftlichen Klaps von Mike Tyson auf dein Schulterblatt und geht einher mit dem Gefühl, das ein Schlumpf haben muss, wenn der böse Zauberer Gargamel ihn mit der Faust umfasst. Konkret: Man spürt die Zündung der auf dem Rücken befindlichen Druckluftkartusche als kurzen, niederschwelligen Schmerz im Bereich des oberen Schulterblatts. Danach umfasst einen die Airbag-Blase mit kräftigem Druck, vergleichbar mit einer aufgeblasenen Manschette, wie sie beim Blutdruckmessen am Oberarm eingesetzt wird. Nur dass im Falle des Tech-Air Offroad das Befüllen der Luftkammer schlagartig erfolgt und an Brustkorb, Rücken, Schultern und ein wenig im Nacken spürbar ist.

Der Aufprall auf den Untergrund selbst fühlt sich dann tatsächlich „wie in Watte gepackt“ an. Indirekt, gedämpft, geschützt! Einfach bemerkenswert, wie sicher man sich als im Airbag eingepacktes Michelin-Männchen fühlt. Am Boden beziehungsweise beim Aufstehen nach dem abgefederten Aufprall spürt man, wie die umfassende, eiserne Faust ganz langsam den Druck reduziert und die dadurch eingeschränkte Bewegungsfreiheit wieder zurückkehrt. Der Druckabbau der Luftkammer erfolgt langsam und kontrolliert, Beschädigungen am Luftsack oder dem Hemd, in den er eingearbeitet ist, entstehen durch die Nutzung nicht.

So viel zur Praxis, die wir bei artgerechter Anwendung des Tech-Air Offroad in der Wüste des Death Valley (USA) erlebten. Doch es gibt auch noch ein Leben neben dem Ernstfall. Und dies wird ge-







Die Technik inklusive der Druckluftkartuschen sitzt im Höcker der Jacke im Schulterbereich. Dort kann zudem eine Trinkblase angebracht werden. Unterhalb des Brustprotektors befinden sich ein An-/Ausschalter sowie ein Taster zur Modi-Auswahl und eine Kontrollleuchte für Batterieladezustand und verbleibende Zündungen. Trotz des Gewichts trägt sich die Jacke bei kühler Witterung sehr angenehm

Foto: Alpinestars/Simon Cudby

prägt vom Tragekomfort des Tech-Air Offroad. Selbiger kann als gut sitzendes Protektorenhemd bezeichnet werden. Er ist unter Jacken, MX-Shirts oder ganz ohne Überzugschicht zu tragen, und an Ellenbogen, Schultern und Rücken befinden sich passive Protektoren der Schutzklasse 1 (Brust Schutzklasse 2). Torso sowie Schulter- und Nackenbereich werden zusätzlich vom Airbag geschützt, der von zwei im oberen Rückenbereich untergebrachten Druckluftkartuschen innerhalb von 40 bis 60 Millisekunden (Füllzeit abhängig von der Systemgröße) nach Crash-Erkennung befüllt wird. Je Zündung wird eine Kartusche verwendet, die individuell vom Besitzer getauscht werden können. Sind beide Kartuschen geleert, können sie paarweise bei Alpinestars bezogen werden (144,95 Euro). Nach vier Auslösungen muss die Jacke zur Überprüfung (ab 59,95 Euro, Komplettservice mit neuen Kartuschen 359,95 Euro) in ein Servicecenter eingeschickt werden.
Die Crash-Erkennung selbst ist das eigentliche Geheimnis des autark arbeitenden Systems. Insgesamt erfassen sechs Sensoren, drei Sechsachs-Gyroskop-Sensoren und drei Beschleunigungsmesser die Bewegungen des Piloten auf dem Motorrad. Wird ein Abflug erkannt, löst die Elektronik die Zündung des Airbags aus.
An der Vorderseite des Hemds befindet sich ein Bedienteil.
Per Tastendruck können die Einsatzbereiche Rallye, Enduro und Street eingestellt werden. Der Rallye-Modus gilt als jener mit der höchsten Regelschwelle. Er wurde für den schnellen Offroad-Einsatz entwickelt und von Rallye-Profis auf der Dakar in den letzten zwei Jahren erprobt und optimiert. Der Enduro-Modus ist für den Offroad-Einsatz bei mittleren bis niedrigen Geschwindigkeiten vorgesehen. Der Street-Modus ist dann selbstredend für Straßenfahrten geeignet und erweitert die Nutzung des Tech-Air Offroad auf ausgedehnte Straßentouren – mit oder ohne Offroad-Anteil.
Seine Energie bezieht das System aus einem internen Akku, der eine Laufzeit von bis zu 30 Stunden hat und per USB-C-Anschluss in vier Stunden vollgeladen ist.
Wir zündeten den Airbag bei Sandspielereien in einem Dünengebiet, ein Vorderradrutscher im zweiten Gang zwang uns zu Boden. Da der Autor mit solchen Stürzen eine gewisse Erfahrung hat (diverse Wüstenrallyes wurden bestritten), ist er der Meinung, dass die Zündung zwar gut gemeint, aber nicht zwingend notwendig war. Doch wir reden hier von einem Aufprall auf vergleichsweise weichen Sand – auf spitzen Schottersteinen wäre man sicherlich dankbar um die Zündung gewesen.
Nach dieser Erfahrung werden wir den Tech-Air Offroad abseits der Straße hauptsächlich im Rallye-Modus nutzen.
Nun zu weiteren Fakten: Die Schutzjacke ist mit ihren 3,1 Kilogramm nicht unbedingt ein Leichtgewicht, doch da sie großflächig am Körper anliegt, spürt man ihr Gewicht nicht wirklich.
Die Hauptschutzbereiche sind der komplette Rücken, Brust, Schultern, Schlüsselbeine und der Nacken. Ja, der Nacken auch, da die FIM bei Wüstenrallyes mittlerweile einen Überdehnungsschutz des Genicks zwingend vorschreibt. Das Tech-Air Offroad bläst bei der Zündung eine Art Kragen auf, der den FIM-Regularien entspricht und die Rotation des Kopfes nach vorn und hinten auf 40 Grad und seitlich links und rechts auf 35 Grad beschränkt.
www.alpinestars.com

MOTORRAD-CHECK

★★★★½

+ Top-Schutz, hoher Tragekomfort, einfache Bedienung
– recht warm
Größen: *S bis 2XL*
Preis: *999,95 Euro*

MOTORRAD MARKT

DER GROSSE MARKTPLATZ FÜR BIKER

Mit 1 Anzeige mehr als 601.000* Leser erreichen

- *Europas größter Print-Markt für Motorräder*
- *auch im Web auf **1000PS.de** - dem Online-Marktplatz von MOTORRAD*
- *einfache und schnelle Anzeigenannahme unter:*

www.1000PS.de



* AWA 2023



APRILIA

www.motorrad-bergel.de **X753** H

BETA



RR Racing 2T 300, Holcombe Ed., rot, EZ 01/2019, 23 km, 6500,- €. PLZ A-9143, Tel. 0043/664/3064125 **M3052648** P

BMW

Stilgenbauer
BMW Motorrad Vertragshändler
Von-Humboldt-Straße 7
64646 Heppenheim Tel. 06252-9663222
www.bmw-stilgenbauer.de

Sonderedition! BMW R NINE T 100 YEARS, EZ 03/23, Einfahrkontrolle durchgeführt, 900 km, Preis VS. E-Mail: ke.eberhardt@gmx.de **X19872** P



R 80 GS, weiß, EZ 07/1989, 28731 km, 12.000,- CHF. PLZ CH-3902, Tel. 0041/79/2065521 **M3053859** P

R 1250 RT, Sport Style, rot, EZ 10/2018, 54000 km, Vollausstattung, 19.200,- €. PLZ A-8082, Tel. 0043/650/4574510 **M3000975** P



R 1200 GS, blau, EZ 08/2017, 26500 km, VB 15.850,- €. Vollausstattung! Mit Alukoffern und umfangreichem Zubehör, PLZ 50189, Tel. 0176/31237857 **M3021978** P

F 650 GS, ABS, techn. sehr gut!, gelb, 50 PS (37 kW), EZ 05/2000, 57600 km, 2600,- €. Stabiler Gepäckträger, Kettenöler, Kette neu, Tankrucksack, Griffheizung, HU/AU muss neu, sofort Losfahren!! PLZ 28816, Tel. 0174/1975290 **M3052940** P



BMW R 65, Top Zustand, rot, 45 PS (33 kW), EZ 07/1978, 30800 km, KFZ-Meister gepflegt (Erstbesitz), nur Originalteile, Garagenstellplatz, aktueller TÜV August 2023, VB 6500,- €. PLZ 13503, Tel. 0176/20012970 **M3055644** P

S 1000 XR, rot, EZ 09/2015, 34700 km, Erstbesitz, unfallfrei, Garage, alle Werks-Pakete und superkomplette Ausstattung inkl. Koffer, Topcase Tankrucksack, HPE-Kette, VB 11.800,- €. PLZ 73760, Tel. 0176/66350976 **M3054208** P



R 80 RT, Top Zustand, rot, 50 PS (37 kW), EZ 05/1993, original 37500 km, 5300,- €. 2 Seitenkoffer und Katalysator. PLZ 97258, Tel. 0160/7205495 **M3052073** P

BUCHTIPP

Bernt Spiegel
Motorradtraining alle Tage - Das Übungsbuch zu »Die obere Hälfte des Motorrads«

Dieser Titel bietet praktische Tipps und Tricks unterstützend zu den theoretischen Grundlagen von »Die obere Hälfte des Motorrads«.

152 Seiten, 89 Abb., 14 x 20,5 cm
€ 16,95 | ISBN 978-3-613-03477-8



Erhältlich im Fachhandel oder unter WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE

www.facebook.com/MotorbuchVerlag



BMW K 75 S, schöner CafÈ Racer Umbau. 750 ccm, 75 PS, schwarz-blau, EZ 08/1991, 80696 km, 4900,- €. PLZ A-6713, Tel. 0043/677/63599115 **M2977994** P

BMW R NINE T 100 YEARS, Sonderedition! EZ 03/23, Einfahrkontrolle durchgeführt, 900 km, Preis VS, E-Mail: ke.eberhardt@gmx.de **X19869** P



K 1300 S, silber, EZ 03/2010, 19400 km, 9990,- €. PLZ 35466, Tel. 0172/2474638 **M3048603** P

Suche R-Boxer Totalschaden ab Bj. 98. Tel. 0176/63152576 **X19874** P



R 1200 R, schwarz, EZ 06/2014, 38000 km, 6200,- €. Scheckheftgepflegt und unfallfrei, viele Extras, PLZ 53123, info@Winfried-Schmitz.de **M3056917** P



R 90/6, rot-met., 60 PS (44 kW), EZ 04/1975, orig. 72400 km, technisch einwandfr., Oldtimer-Zulassung, Doppelscheibenbremse, Krauser-Koffer, Tankrucksack, TÜV neu, 5800,- €. PLZ 87616, Tel. 08342/3541 **M3052830** P

F 850 GS Adventure, EZ 09/2019, 25000 km, 10.500,- €. PLZ CH-5210, Tel. 0041/78/9734480 **M3041543** P



R 1150 GS, blau, EZ 06/2000, 52000 km, 4500,- €. PLZ A-4162, Tel. 0043/664/73686707 **M2324457** P

Suche S 1000 R, auch Unfall oder defekt. Tel. 0177/3444882 auch WhatsApp **X19849** P



K 1600 GT, weiß, EZ 06/2012, 66800 km, 9990,- €. PLZ 97422, Tel. 0163/9297886 **M3051690** P



ILMBERGER CARBON
the art of carbon fiber

www.ilmberger-carbon.de
Fon +49 (0) 89-613 38 93
D-82041 Oberhaching

DUCATI



900 SS Königswelle, EZ 03/1978, 29300 km, 26.000,- €. E-Mail: modulbingo@gmail.com, Tel. 0157/81499612. Ducati 900 SS im Originalzustand mit wunderschöner Patina. **M3055624** P



Hypermotard 821, rot, EZ 03/2015, 37778 km, 8000,- €. PLZ 87666, Tel. 0152/34799476 **M3051511** P

www.ducati-kaemna.com **X279** H



Scrambler 1100 PRO, silber, EZ 06/2022, 4620 km, 9000,- €. PLZ A-1210, Tel. 0043/664/5505648 **M3052805** P



Ducati Königswelle - 900 SD, Rarität, sehr seltene blaue Ducati 900 SD, Desmo, absoluter Originalzustand, EZ 05/1983, 24975 km, 25.000,- €. PLZ 82335, Tel. 08171/529990 **M3054961** P



996 SPS/F Nr.47/150, Erstbesitz; Werkszertifikat 28/6/99; ca. 21000 km; scheckheftgepflegt. Ducati Werkspaket & Fogarty Einteiler, VB 33.875,- €. E-Mail: r.canstein-kraft@spine-evolution.com **M2158079** P

DUCATI-TEILE suchen & finden!
www.stein-dinse.com

Suche originale Ducati 750 SS (1973/1974). Tel. 0176/29288741 **X19847** P





Ducati ST3, Typ S3, altershalber zu verk. oder zu tauschen gegen Guzzi Mille oder T5. Das Motorrad ist Bj. 05/2005, silber, unfallfrei, 98 PS Anschlagdrosselung, 38578 km, 3 Vorbes., top gepflegt, Superbike-Lenker, Lenkererh. 35 mm, Alu-Ausgleichsbehälter, kurzer Nummerschildhalter, Kellermann hi., Anlasser neu, Batterie neu, Lima repariert, Ölwechsel/-Filter neu, Bremsbeläge(Duc.) vo. neu, 14-er Ritzel, Kette ca. 10000 km, Pilot Road vo.: 4 mm, hi.: 3 mm, Preis: 3650,-. Erreichbar unter m.a.brabandt@t-online.de **X19871** P

DUCATI www.DUCATI-NIEDERRHEIN.DE
SEIT 1995
LIEBIGSTR. 25 | 47608 GELDERN

IHRE KÄUFER WARTEN SCHON

Einfach, schnell und treffsicher:

- Über 601.000* potentielle Käufer
- Kaufkräftige Leserschaft
- 1-spaltige Anzeige: 60 mm, 4c, Preis: 627 Euro
- 2-spaltige Anzeige: 40 mm, 4c, Preis: 836 Euro

Kontakt:

Silke Röber
Tel.: +49 711/182-2078
sroeber@motorpresse.de

Carmen Meister
Tel.: +49 711/182-1628
cmeister@motorpresse.de

Vollständige Preisliste und weitere Informationen auf:
www.mps-vermarktung.de
* AWA 2023

HÄNDLER ANZEIGE

Anzeigenannahme: Homepage: www.1000PS.de | Mail: 1000PS@motorpresse.de | Hotline: Tel. +49 711/182-188

P = Privatanzeigen / H = Händleranzeigen
Mehr zu den Anzeigen durch Eingabe der Exposé-Nummer am Ende der Anzeigen (M,P oder X plus Ziffernfolge) unter www.1000PS.de

GENERIC



KSR TR 50 SM, 50 ccm Motorrad in gutem Zustand mit knapp 3000 km. VB 2000,- €. PLZ 54292 Trier, Tel. 00352/621675258
M3048917 P

HONDA

CB 350-750 Four / Bol d´Or
Teile - Tuning - Zubehör
www.bikeside.de
Tel. 07245/108823 • Fax 108824

CB 550 F 2 Klassiker u. CB 250 Tow Fifty aus Sammlungsauflösung an Liebhaber zu verk., VB. Tel. 0157/31386829 **X19867** P



Klassiker CB 500 Four, Candy Gold, K1, 1973, 34000 km, läuft einwandfrei, 8700,- €. PLZ 50858, Tel. 02233/3917068
M3052076 P



CBF 1000 F, schwarz, EZ 06/2011, 75000 km, Tourpaket inkl. Navi, RDKS, 3950,- €. PLZ A-1210, Tel. 0043/664/1343760
M3055478 P

VFR 800 X Crossrunner, rot, EZ 05/2016, 47000 km, inkl. original Koffersystem von Honda, Navihalter mit Garmin Zumo 396, Scott Kettenöler und Comfort Sitzbank mit Geleinlage, Preis 6500,- €. PLZ 73527, Tel. 0176/78056989 **M3048567** P



CX 500 E, schwarz, EZ 07/1983, 65000 km, 3500,- € verhandelbar. PLZ CH-7408, Tel. 0041/79/5411854 **M2993562** P



DER Klassiker CB 750 Four, flake sunrise orange, 1974, nur 39000 km, TOP, 13.500,- €. PLZ 50858, Tel. 02233/3917066
M3047686 P



Rarität CB 350 Four, 1973, 2. Hd., 16900 km, Topzustand, läuft einwandfrei, 7800,- €. PLZ 50354, Tel. 0172/2957550
M3047683 P



CB 250 Two Fifty, Bj. 1997, 12000 km, TÜV neu, ideal für Anfänger oder Wohnmobil usw., EUR 1800,-. Tel. 0157/31386829
X19865 P



ST 1300 Pan-European, silber, EZ 03/2003, 54000 km, 4790,- €. Batterie NEU!! Navilhalterung Garmin, 12 V Netzstecker Handschuhfach, Spoiler, Pickerlgutachten. PLZ A-8344, Tel. 0043/664/4050660
M3052039 P

Honda-Profi: Teile neu - NOS - gebraucht, riesiges Lager. www.lo-moto.de, Tel. 05144/972321, Fax -25 **X277** H



XL 1000 V Varadero, EZ 03/2000, 61370 km, Motorrad ist in gepflegtem Zustand mit leichten Gebrauchsspuren. € 2800. A-6710, Tel. 0043/664/1128185 **M3054149** P



CBR 600 F, rot, 98 PS (72 kW), EZ 05/1994, 117000 km, 900,- €. PLZ 75378, Tel. 07052/926908 **M3057481** P



CB 1000 R, rot, 125 PS (92 kW), EZ 07/2017, 28000 km, 6500,- €. PLZ 41189, Tel. 0163/6403230 **M3054204** P



Goldstück CB 750 Four, candy gold, Mod. K2, 48000 km, sehr gepflegt, 12.500,- €. PLZ 50354, Tel. 02233/3917066
M3047682 P



CB 500 Four, EZ 1975, bei KM 39000 technisch komplett durchgearbeitet, 7900,- €. 75172, peter.kraus@agil.de
M3055543 P



GL 1500 Goldwing, schwarz, EZ 10/1993, 204000 km, 6000,- €. PLZ A-1230, Tel. 0043/650/6667286 **M3053812** P



CMX 1100 Rebel, schwarz, EZ 05/2021, 27528 km, 9490,- €. PLZ A-4061, Tel. 0043/664/4269509 **M3052177** P



Selten schöne CB 450, orig. candy orange, 1974, 24800 km, läuft 1a, 7500,- €. PLZ 50354, Tel. 02233/3917068 **M3047680** P

KAWASAKI

Z 650-1000 / GPZ 750, 1100
Teile - Tuning - Restaurierung
www.bikeside.de
Tel. 07245/108823 • Fax 108824

Kawasaki ZR 7, 750 ccm, 76 PS, Farbe silber, Bj. 2002, TÜV neu, Reifen, Kettensatz, Öl-/Luftfilter neu, 30100 km, 2. Hd., scheckheftgepfl., guter Zustand, Garagenfahrzeug. VB 1990,- €. Tel. 01520/8845295
X19852 P



Tolle Twin Z 750, 50 PS, EZ 1979, 17000 km, sehr gepflegt - läuft 1a, 5600,- €. PLZ 50354, Tel. 02233/3917066 **M3055078** P



Z 650, schwarz, 48 PS (35 kW), EZ 05/2022, 8600 km, VB 6500,- €. PLZ 91282, Tel. 0151/22001337 **M3055153** P

www.andree-kawasaki.de **X282** H



Z 750 Twin, O-Lack, 50 PS, 1978, 33000 km, gepflegter Zustand - läuft, 5600,- €. PLZ 50354, Tel. 02233/3917066
M3047685 P



1 ANZEIGE 2 MÄRKTE
6 Zeilen + Foto Gratis
Verkaufen Sie Ihr Motorrad/Zubehör mit unserer Print & Online-Kombi:
Einmal schalten:
Print & Online erscheinen
schnell und kostenlos unter
www.1000PS.de
PRIVATE ANZEIGE

KTM

KTM KÜSTLER
51373 Leverkusen
Breidenbachstr. 54
www.KTM-Koestler.de
Telefon 02 14-4 18 40 · info@ktm-koestler.de



1190 RC8 R, orange, EZ 04/2012, 6750 km, 12.600,- €. PLZ A-4162, Tel. 0043/664/73686707 **M2324458** P



KTM 390 Duke, weiß, 44 PS (32 kW), EZ 06/2020, 7000 km, 4500,- €. PLZ 33729, Tel. 0171/3511287 **M3053399** P



125 Duke, weiß, EZ 03/2017, 6500 km, 2950,- €. PLZ A-1130, Tel. 0043/664/3015948 **M3055935** P



125 Duke schwarz/orange, EZ 06/2021, 4162 km, 4000,- €. PLZ A-6300, Tel. 0043/680/1541356 **M3057932** P

SONDERANGEBOTE
www.corbin.de



250 EXC TPI Sixdays, orange, EZ 06/2019, 3400 km, 5900,- €. PLZ A-6571, Tel. 0043/660/7417197 **M3055038** P



1290 SuperDuke RR, eine von 500, top gepflegt. Nur Landstraße. Garantie bis 09/25. Evotech Kühlerschutz. Flyscreen. Heizgriffe. Displayschutzfolie, Tankpad. Orange, EZ 09/2021, 9987 km, 23.300,- €. PLZ 53567, Tel. 02248/9092408 **M2849833** P

DEINE REISEN, DEINE ROUTEN,
DEIN RIDE.

ALLE TOUREN MIT GPX-DATEN

Ride Ride
MOTORRAD UNTERWEGS

JETZT BESTELLEN!

MIT KARTE
LINKS ZUM DOWNLOAD



Ausgabe mit deinem Traum-Ziel verpasst?

Im Handel oder online erhältlich:

LAVERDA

www.LAVERDA-PARADIES.de
Tel. 0049(0)7531/61198 **X11511** H

MOTO GUZZI

Kaufe jede Guzzi. Tel. 02554/6475 **X13443** H



V7 Stone, schwarz, EZ 10/2020, 1700 km, 7800,- €. PLZ CH-2553, Tel. 0041/79/8708091 **M3043059** P

BUCHTIPP!



Der Kniff mit dem Knie
248 Seiten, 210 Abb., 17 x 20,4 cm
€ 29,90 | ISBN 978-3-613-04179-0

WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE

MOTO MORINI



Kraftstofftank neu, silber, für Moto-Morini K2, 298,- € von 125 bis 500 ccm sind noch div. Teile lieferbar, neu und gebraucht. Tel. + Fax 05037/978451 **X19861** P

MV AGUSTA



Dragster 800 RR, grau, EZ 06/2019, 15500 km, scheckheftgepflegt, Garagenfzg., viele Rizoma - Teile, 16.000,- €. PLZ A-1190, Tel. 0043/660/2904636 **M3054213** P

PS sport motorrad magazin
ps-online.de

SEAT

MO eScooter 125, grau, EZ 04/2024, 200 km, 6450,- €. PLZ A-4600, Tel. 07242/43377 **M2621905** P

STANDARD MOTOR



Ranger, grün, 40 PS (29 kW), EZ 03/2017, 8800 km, VB 15.499,- €. PLZ 91154, 2WD Kardan o.erdmann.1977@web.de **M3055035** P

SUZUKI



Suche GS 400, GSX, GT 380, GT 250 X 7, bitte alles anbieten. Tel. 0176/61729349 **X19863** P

www.hayabusa-service.de **X13219** H

GSX 600 F, Bj. 1998, 33400 km, TÜV neu, rot, Zust. sehr gut, Scheckheft lückenlos, unfallfrei, 1. Hd., VB 1990,- €. Tel. 01520/8845295 **M3052522** P



Sahnestück GSX-R 1100w, rot, 154 PS, EZ April 1993, 36000 km, sehr gepflegt, seit 25 J. in meinem Besitz, nur bei schönem Wetter mit Saisonkennzeichen gefahren. Ansonsten steht sie geschützt in einer beheizten Halle. TÜV bis April 2025. VB 5500,- €. Tel. 0551/24598 **M3059185** P



SFV 650 Gladius, schwarz, EZ 05/2010, 24859 km, 5500,- €. PLZ 71034, Tel. 0172/5153966 **M3049962** P



GSX 1300 R Hayabusa, blau, EZ 07/2009, 39262 km, 9500,- €. Koffer, Navi, PLZ 64331, Tel. 0173/6732445 **M3053430** P

Anzeigenannahme: Homepage: www.1000PS.de | Mail: 1000PS@motorpresse.de | Hotline: Tel. +49 711/182-188

P = Privatanzeigen / H = Händleranzeigen
Mehr zu den Anzeigen durch Eingabe der Exposé-Nummer am Ende der Anzeigen (M,P oder X plus Ziffernfolge) unter www.1000PS.de



Triumph Stuttgart
Deutschlands größter Händler 2022.

Triumph Neckar Alb
Deutschlands erster Triumph Händler.

TRIUMPH SBF

TRIUMPH

www.triumph-sbf.de **X7232** H



Daytona 675, weiß, EZ 07/2006, 29000 km, 6800,- €. PLZ 83730, Tel. 0174/9639321 **M3055154** P

www.triumph-rheinhessen.de **X298** H



Trident 660, weiß, EZ 03/2022, 19848 km, 6590,- €. PLZ 83700, Tel. 0151/65528392 Die Maschine ist top gepflegt und hat einen neuen TÜV! **M3048437** P

www.triumph-stuttgart.de **X287** H



Speed Triple 1200 RS, Super-Preis!! silber, EZ 06/2021, 2190 km, 13.999,- €. PLZ 14532, Tel. 0173/7277199 **M3055295** P

www.triumph-neckaralb.de **X8434** H

VESPA



GTS 300, weiß, 22 PS (16 kW), EZ 10/2017, 5207 km, 3700,- €. PLZ 21031, Tel. 040/7387951 **M3044649** P

VICTORY



Judge, rot, 88 PS (65 kW), EZ 08/2018, 8000 km, 12.999,- €. PLZ 96269, Tel. 0171/4715633 **M3044787** P

YAMAHA



MT-09, blau, 115 PS (85 kW), EZ 02/2017, 32600 km, kurzes Heck, Quickshifter, LED-Blinker, neue Reifen, TÜV neu, VB 7789,- €. PLZ 58509, Tel. 0171/4293300 **M3052175** P



XJR 1200, top gepflegt, EZ 04/1995, 86 PS, 94000 km, werkstattgepflegt, gr. Service mit Ventile einstellen und kompletter Vergaserservice inkl. reinigen und synchronisieren neu, TÜV neu, 2500,- €. PLZ A-6200, Tel. 0043/680/3012559 **M2677962** P



XV 1100 Virago, beige, EZ 04/1998, 17000 km, Topzustand, 5400,- €. PLZ A-8190, Tel. 0043/664/4218200 **M3055107** P



XMAX 300 IRON MAX, schwarz, EZ 04/2020, 39500 km, 3400,- €. PLZ 91602, Tel. 0160/4678170 **M3052103** P

PS sport motorrad magazin ps-online.de

ZERO



SR/S, grau, 110 PS (81 kW), 1. Hd., EZ 04/2023, 139 km, 18.550,- €. PLZ 33659, Tel. 0176/82585824 **M3040830** P



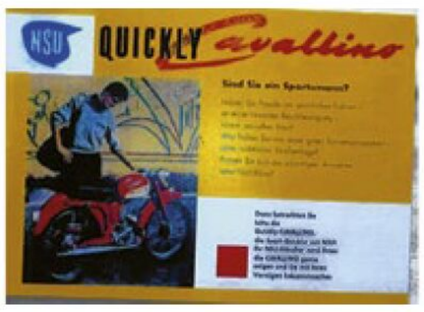
BEKLEIDUNG

HELD Goretex Damen Textilkombi plus Bonus, gebraucht, 350,- €. PLZ 74336, Tel. 07135-5769 **P2269082** P

Hein Gericke, hochwertige, luftige HG Sommertextiljacke in 3 XL, gebraucht, 70,- €. PLZ 74336, Tel. 07135/5769 **P2269091** P

Motorradkombi Leder Damen, wie neu, gebraucht, echt Leder, Jacke Gr. 38, Hose Gr. 36, Knie-, Rücken-, Ellbogen- und Schulterprotektoren, 200,-. PLZ A-6200, Tel. 0043/680/3012559 **P2578053** P

LITERATUR



Verschiedene NSU Quickly-Prospekte, eine ABE für Oldtimer Moped und Mofa, preiswert abzugeben. Tel. 06135/1885 **X19873** P

Bücher:
www.motorbuch-versand.de



Verschiedene Velo Solex Betriebsanleitung, günstig abzugeben. Tel. 06135/1885 **X19868** P

TEILE



2 Bremszangen, mit Bremszylinder und Schläuchen, noch montiert (demontiert von Morini 500 CC). Tel. + Fax 05037/978451 **X19855** P



Dellorto-Vergaser, verschiedene Größen. Typen PHBL, PHBH, PHB, VHBZ, VHB, UBF, UB, MB, MA, SSI 27 mit Getr. Schwimmerkammer/SHB 19, 19D für Yamaha. Tel. + Fax 05037/978451 **X19858** P



Auspufftöpfe für Mofas, Mopeds und Motorräder, neu ab 25,- €.Tel. + Fax 05037/978451 **X19860** P

VERKLEIDUNGEN

Halber Preis. 02252/1331 www.Pferrer.de **X214** H



WERKSTATT

Elektronische Fahrwerksvermessung mit

Scheibner-Fahrwerk-Zertifikat

kein unnötiges Risiko nach einem Unfall oder Gebrauchtkauf

Vermessungen mit Scheibner-Zertifikat erhalten Sie bei unseren Partnern:

			Vorwahl:	Telefon:
25693	St.Michaelisdonn	Heller & Soltau	04853	80090
41464	Neuss	S.V.Büro Braun & Kau	02131	797198
44145	Dortmund	Kfz-Sachverständigenbüro Schumann	0231	981023.0
53721	iSiegburg	S.V.Büro M.Schönhofen	02241	956710
54294	Trier	S.V.Büro M.Schönhofen	0651	938480
61184	Karben	S.V.-Büro Rozek	06039	931130
90427	Nürnberg	S.V.Büro Jochen Reim	0911	5400650
97340	Martinsh./Würzbg	S.V.Büro H.Hellfritsch mobile Rahmenverm.	09332	1297

Weitere finden sie hier: **www.scheibner.de**

Scheibner m-tec GmbH

Enego m.a.x

89358 Kammeltal-Goldbach
Tel. 08225 - 835

KÖSTER GmbH Der Spezialist in Deutschland

- Unfallinstandsetzung
- Rahmen, Gabel, Schwinge
- Schnelle Diagnose mit der KösterTrio Lehre



www.motorrad-koester.de

VERSCHIEDENES

Münch-Mammut, ein paar schriftliche/bildliche Erinnerungen an den Friedl und das Mammut abzugeben. Tel. 08650/281 **X18997** P

Bücher:
www.motorbuch-versand.de



ZUBEHÖR

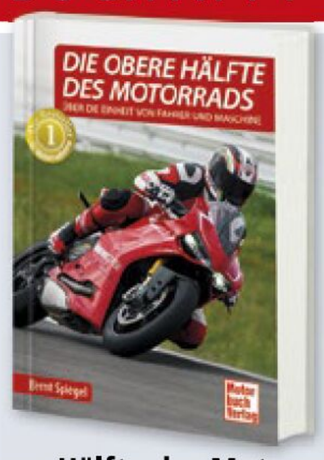
FISCHER STAHLFLEX ABE

für alle Motorräder. Sofort lieferbar.
Direkt vom Hersteller.

Fischer-Hydraulik GmbH
Geißhaldenstr. 49, Bau 63 · 78713 Schramberg
Tel. 0 74 22/99 16 67-0 · Fax 0 74 22/ 99 16 67-99
info@fischer-hydraulik.de · www.fischer-hydraulik.de



BUCHTIPP!



Obere Hälfte des Motorrads
308 Seiten, 81 Abb., 17 x 24 cm
€ 29,90 | ISBN 978-3-613-03775-5

WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE

WEB-BEKLEIDUNG

www.waco-der-lederschneider.de

www.schwabenleder.de

WEB-ZUBEHÖR

MRA MOTORCYCLE WINDSHIELDS www.mra.de

IHRE REISE ANGEBOTE

Hotels, Pensionen, Ferienwohnungen, Reiseveranstalter...

ITALIEN



BIKE HOTEL TORESELA GARDASEE
Perfekter MOTORRAD-Tourenstart, Gar., Werk-/Waschecke. Tel. +39/0464/540030, www.hoteltoresela.it **X19870** H

RENNER Motorradreisen. Sardinien vom 11.05. - 18.05. für sportl. Fahrer mit Transport Tübingen nach Olbia. Hotel + Tourguide incl. Kennenlernpreis 1.600,- € p.P., Info Tel. 0178/6924590, Instagramm renner_motorradreise **X19875** H

SONSTIGE

Seit 2002 Wheel of India
Motorrad-Reisen in Indien
www.WheelOfIndia.de

MOTORRAD Classic
Youngtimer Oldtimer Szene Markt
motorrad-classic.de



Fragen Sie nach weiteren attraktiven Werbemöglichkeiten

Kontakt:
Carmen Meister
Tel.: +49 711/182-1628
cmeister@motorpresse.de

P = Privatanzeigen / H = Händleranzeigen
Mehr zu den Anzeigen durch Eingabe der Exposé-Nummer am Ende der Anzeigen (M,P oder X plus Ziffernfolge) unter www.1000PS.de

Anzeigenannahme: Homepage: www.1000PS.de | Mail: 1000PS@motorpresse.de | Hotline: Tel. +49 711/182-188

DUCATI MISTA



Ein MOTORRAD SPEZIAL über Ducati:
Leidenschaftlich, emotional, dynamisch
Ein MUSS für alle Ducatisti!

JETZT IM HANDEL

Oder direkt hier bestellen:
motorradonline.de/sonderhefte
Telefon: 0781 6396659
E-Mail: mps-bestellungen@burdadirect.de

POST



Foto: Arturo Rivas

Echt verkalkuliert: Die Suzuki GSX-S 1000 GX kostet nicht „17 große Scheine“. Geldnoten im Wert von 1000 Euro gab’s nie, und die 500er-Scheine gibt es auch nicht mehr. Sorry!

Nur Bares ist Wahres?

Top-Test Suzuki GSX-S 1000 GX
MOTORRAD 2/2024, Seite 22

Wieder einmal ein schöner Testbericht von René Correra. Nur: Verratet mir, wo ich diese Suzi für 8500 Euro bekomme. Oder habe ich die Einführung der 1000-Euro-Scheine verpasst?

Reinhard Streckmann, per E-Mail

Welche Scheine möchte René Correra denn dem Suzuki-Händler geben, damit er eine GSX-S rausrückt? Seit Einführung des Euro war der größte und wertvollste Schein die 500-Euro-Note, die aber seit 2019 auch nicht mehr ausgegeben wird. Wer also noch Restbestände hat, braucht mindestens 35 solche großen Scheine und muss sich vor dem Finanzamt rechtfertigen, woher er das viele Bargeld hat. Mehr als 10 000 Euro Bares rufen den Fiskus auf den Plan. Der alte Spruch „Nur Bares ist Wahres“ gilt schon lange nicht mehr.

Udo Stenzel, Bad Bocklet

Praktisch ein Schnäppchen

Blickpunkt: „Pilotprojekt gegen Motorradlärm“
MOTORRAD 3/2024, Seite 6

Ihr macht wirklich einen tollen Job, auch wenn manches reißerische Bild nicht unbedingt einer Kopie im öffentlichen Straßenverkehr bedarf. Aber auch das gehört dazu. Mein Glückwunsch zu den immer gelungenen Heften. Aber, ist ein technisch orientiertes Interview mit der DUH wirklich hilfreich? Ist die DUH nicht vielmehr die streng monetär orientierte und daher Technik-ignorierende Gehilfin der Technik-abstinenten Lokalpolitiker bei der Findung eines Alibis für absurde Regelungen? Ralf Schneider beschreibt es in seiner Kolumne sehr gut mit den Worten: „Wäre es doch ein schöner Akt des Widerstands, unsere Konfrontations- und Aggressionskultur energisch zurückzufahren.“ Und das trifft nicht nur auf den Bereich des Motorradfahrens zu. Wir sollten alle erst einmal vor unserer Haustüre kehren und nicht meinen, dass unser Lebensstil der allein gültige und beste sei. Wir sind hierzulande leider ein Volk der Meckerer geworden und sollten uns wieder mehr dem Miteinander, der Nachsicht und dem Respekt zuwenden.

Armin Elspaß, Erftstadt

Großes Kino, da kassiert die DUH 100 000 Euro an Steuergeldern für ein „Modellprojekt“, dessen Inhalt von völliger Ahnungslosigkeit zeugt und jetzt zum Glück zum Rohrkrepierer wird. Ich werde jetzt die WDUH (Wahre Deutsche Umwelthilfe e.V.) gründen und der Landesregierung folgenden, alternativen Projektplan unterbreiten: das Aufstellen von Lärmdisplays an Ortseingängen zur Sensibilisierung der Zielgruppe. Die Gründung einer Soko mit einer Handvoll erfahrener Polizisten, die sich an neuralgischen Punkten im Landkreis positionieren und zwei Dinge tun: Motorradfahrer freundlich daran erinnern, dass 90 Prozent des Potenzials zur Lärmvermeidung in ihrem linken Fuß- und rechten Handgelenk liegen. Und die konsequente Stilllegung von Mopeds mit illegalen Brüllrohren. Das Ganze bekommt die niedersächsische Landesregierung dann mit 50 Prozent Sonderrabat für nur 50 000 Euro – praktisch ein Schnäppchen im Vergleich zum DUH-Honorar –, und ich melde danach ein Sabbatjahr bei meinem Arbeitgeber an. Guter Plan, oder?

Thorsten Gräf-Herrmann, Bonn

Auf Verständnis pochen

Zündfunke „So geht’s doch auch“
MOTORRAD 4/2024, Seite 12

Die Kolumne von Ralf Schneider spricht mir aus dem Herzen. Leider bringt sie nichts in einer Motorradzeitschrift. Sie sollte ebenfalls in auto, motor und sport, in Radsport-, Jäger-, Reitsport- und Wandermagazinen stehen, um dabei zu helfen, auf Verständnis zu pochen.

Markus Schuster, Kirrweiler

Vielen Dank an Ralf Schneider für den Denkanstoß zur Gelassenheit im Süden. Ich möchte noch einen Gedanken anfügen, um die Motivation zur Nachahmung für alle und nicht nur für uns Motorradfahrer zu erhöhen. Immer wieder werden wir über die gesunde Mittelmeerkost informiert, da dort die koronaren Herzkrankheiten viel seltener sind. Und das, obwohl der Franzose seine Entenstopfleber, der Italiener seine Schweinefüße in Linsen und der Spanier seine Datteln im Speckmantel so sehr liebt. Die ruhigere Herangehensweise an das Leben an sich und die dadurch wesentlich häufigeren Glücksmomente sind um einiges wichtiger als ein paar schlechte Fette zu viel. Sprich: Weniger ärgern verlängert das Leben

Christian Ludt, München

Tolle Kolumne! Damit trifft Ralf Schneider genau den Nerv. Wir Deutschen als Moral-Erklärer für den Rest der Welt! SUV verbieten wollen und selbst VW Bulli fahren. Das sind mir die Richtigen. Dass es auch ganz anders geht, zeigte mir 2022 ein tolles Erlebnis, als ich mit meiner über 40 Jahre alten Yamaha TR1 zum Treffen nach Treviso fuhr. Unterwegs musste ich tanken, und bei der Gelegenheit wollte ich auch etwas frühstücken. In der Cafeteria der Tankstelle orderte ich Espresso und ein Croissant. Als ich danach zahlen wollte, gestikulierte die Dame hinter dem Tresen, dass alles schon bezahlt sei. Ich verstand das zuerst gar nicht. Darauf erklärte sie mir, dass der freundliche Fernfahrer, der mit weiteren Kollegen hinten im Raum war,

Kontakt

Bitte geben Sie bei E-Mails und Leserbriefen Name und Wohnort an.

Post an die Redaktion
Per E-Mail: leserbriefe@motorradonline.de
Per Brief: Redaktion Motorrad, Stichwort Leserbrief, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart

Nachbestellung von Einzelheften
Telefon 07 81/6 39 66 59,
E-Mail: mps-bestellungen@burdadirect.de
Bitte Bankverbindung angeben.

Ausverkauft, nicht gefunden?
Ihr Zeitschriftenhändler besorgt Ihnen MOTORRAD meist für den nächsten Tag. Einen Kiosk in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.com

Oder Sie bestellen MOTORRAD, alle Sonderausgaben und E-Paper bequem von zu Hause aus: shop.motorpresse.de/motorrad

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.

POST



Foto: kardesign

Reine Gedankenspiele zur Versys 1000: Mit dem Kompressor-Vierer hätten die Grünen den passenden Power-Antrieb für eine grandiose Kawasaki Versys H2 im Regal liegen

die Rechnung übernommen hätte. Ich ging zu ihm, um mich zu bedanken mit meinem rudimentären Italienisch, denn Englisch verstand er ebenso wenig wie Deutsch. Er nahm mich in die Arme und sagte nur: „Bella macchina, bella macchina!“ Also hatte er die TR1 entdeckt und war von ihr begeistert. Ein tolles Erlebnis, das ich in meinen fast 60 Bikerjahren noch nie erlebt hatte. So geht’s doch auch. Die Welt wäre besser, wenn alle etwas empathischer, differenzierter und rücksichtsvoller miteinander umgehen würden.

Wolfgang Rau, per E-Mail

Die Eindrücke aus Frankreich und Deutschland kann ich nur bestätigen. In Südfrankreich herrscht ein Miteinander, in Deutschland ein Gegeneinander. Der Deutsche braucht offensichtlich ein Feindbild, ohne das er nicht leben kann oder will. In Südfrankreich bedanken sich Motorradfahrer bei Autofahrern, wenn man ihnen Platz zum Überholen gibt (rechter Fuß einmal rausgestreckt), und andersherum bedanken sich Autofahrer bei Motorradfahrern, wenn man ihnen auf einer schwachmotorisierten 125er Platz zum Überholen gibt (einmal Warnblinker an). Davon abgesehen wird man als Motorradfahrer von Autofahrern viel mehr wahrgenommen. Das Zweiradradar ist sozusagen fast immer eingeschaltet.

Andreas Heinz, Nizza

MOTORRAD
Europas größte Motorradzeitschrift
www.motorradonline.de

ISSN 0027-237 X

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon 07 11/1 82-11 46 (Redaktion)
E-Mail motorrad@motorpresse.de

Registergericht: Stuttgart HRA 9302, Komplementär-GmbH: Motor Presse Stuttgart Verwaltungsgesellschaft mbH, HRB 5003, Steuer-Nr. 95137/06058, USt IDNr. DE 147639499

Herausgeber: Paul Pietsch †, Ernst Troeltsch †

Geschäftsführer: Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger

Leitung Geschäftsbereich Mobilität: Stefan Karcher

Publisherin: Darja Kosmalla

Redaktionelle Gesamtleitung der Motorradgruppe und Chefredakteur: Uwe Seitz

Redaktionsmanagerin: Susann Humbs

Assistentin: Iris Heer

Chef vom Dienst: Matthias Ackermann

Creative Director: Jörg Rettenmayr

Test + Technik: Dipl.-Verw.-Wirt (FH) Andreas Bildl (Ltg.), Fabian Dresler (stv. Ltg.), René Correra, Philipp Genikomsidis, Stefan Glück, Volkmar Jacob, Moritz Mäffert (Praktikant), Tobias Münchinger, Alexander Schönecker (Praktikant), Mario Steffen

Testbetrieb: Dipl.-Ing. (BA) Karsten Schwers (Ltg.), Peter Klein, Sven Loll, Timo Morbitzer, Achim Steinmacher, Marc Schwenker, Gerry Wagner, Tobias Wassermann

Service/Zubehör/Bestand Gebrauchtmarkt: Robert Glück (Ltg.), Tobias Beyl

Unterwegs: Thorsten Dentges (Ltg.), Ferdinand Heinrich-Steige

News/Politik/Industrie: Michael Schümann

Neuheiten/Katalog: Jens Möller-Töllner

Autoren: Brigitte Haschek, Klaus Herder, Stefan Kaschel, Thomas Schmieder, Ralf Schneider, Nicolas Streblow

Produktion: Matthias Ackermann (Ltg.), Stefan Widmann

Grafik: Jörg Rettenmayr (Ltg.), Stefan Weber (stv. Ltg.), Andrea Hahn, Elke Hermann, Nikolaos Kyrmanidis, Beatrice Mebarek, Sonja Pfeiffer, Thomas Waldhauer, Alexandra Werner, Claudia Werel (verantw. Ride, FUEL), Gerd Mayer (verantw. Spezialausgaben)

Bildredaktion: Yvonne Hertler (verantw.)

Archiv und Dokumentation: Sebastian Schmidt

Redaktionsleiter MOTORRAD Classic: Guido Kupper

Redaktionsleiter PS: Johannes Müller

Redaktionsleiter FUEL: Rolf Henniges

Redaktionsleiter Ride: Markus Biebricher

MOTORRAD online: Dina Ludmann, Jens Kratschmar, Maik Schwarz

Podcast: Ferdinand Heinrich-Steige

Produktmanagement Digital Products: Marcel Leichsenring, Maximilian Münzer

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

Ständige Fotografen: fact (factstudio.de), Rossen Gargolov (r-photography.info), Markus Jahn (markus-jahn.com), Tyson Jopson (tysonjopson.com), Jörg Künstle (jkuenstle.de), Arturo Rivas (arturorivasfoto.com), 2snap (2snap.com)

Freie Mitarbeiter: Eva Breutel (Italien), Toni Börner, Klaus H. Daams, Jo Deleker, Gerhard Eisenschink, Dipl.- Industriedesigner (FH) Stefan Kraft (Zeichnungen), Kar Lee (Zeichnungen), Dipl.-Bw. (FH) Daniel Lengwenus, Peter Mayer, Imre Paulovits (Ungarn/Polen/Tschechien), Dirk Schäfer, Markus Stier, Dipl.-Ing. Jürgen Stoffregen, Anke Wieczorek

MOTORRAD *action team*: Monika Brenner (Ltg.), Normann Broy, Nadine Erdle, Simone Fröhler, Yannic Kaufmann, Oliver Paletta, Carolin Sack, Maximilian von Saurma-Jeltsch, Regina Trieb

Anzeigenleiter: Marcus Schardt; verantwortlich für den Anzeigenteil: Carmen Brix, Telefon: 07 11/1 82-15 22, Telefax 07 11/1 82-13 49

Zurzeit ist die Anzeigen-Preisliste vom 1. Januar 2024 gültig. Bei Anzeigenaufträgen aus dem Ausland Vorkasse. Gerichtsstand Stuttgart.

Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Telefon 0 89/3 19 06-0, E-Mail: info@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Abonnenten Service Center GmbH:
Telefon Inland: 07 81/6 39 66 57
Telefon Ausland: (+49)781/6 39 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Einzelheftbestellung:
Telefon: 07 81/6 39 66 59
E-Mail: mps-bestellungen@burdadirect.de
https://shop.motorpresse.de

Herstellung: Jens Müller (Ltg.), Thomas Eisele, Angelika Berger

Druck: Stark Druck GmbH + Co. KG, 75181 Pforzheim

Printed in Germany

Lizenzen/Syndication: order@mpi.de

MOTORRAD erscheint 14-täglich freitags. MOTORRAD ist erhältlich im Bahnhofsbuchhandel, im Zeitschriftenhandel, an Tankstellen und bei den mit dem blauen Globus ausgezeichneten Pressefachhändlern.

Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

© by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Zeichnungen wird keine Gewähr übernommen.

Weitere Objekte der Motorrad-Zeitschriftengruppe der Motor Presse Stuttgart:
PS – sport motorrad magazin; MOTORRAD Classic – Youngtimer, Oldtimer, Szene, Markt; MOTORRAD KATALOG; MOTORRAD Spezial BMW; MOTORRAD Spezial Ducati, MOTORRAD Spezial KTM; MOTORRAD Kaufratgeber 125er; FUEL; Ride

Bezugspreise: Einzelpreis 5,50 Euro; MOTORRAD im Abonnement: Preis für zzt. 26 Ausgaben (inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 4,96 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 129,00 Euro (Österreich: 146,80 Euro, Schweiz: 206,00 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage)

Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 26 Ausgaben inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 3,30 Euro) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 85,80 Euro (Österreich: 98,28 Euro, Schweiz: 137,28 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage)

Kombi-Abo: MOTORRAD und MOTORRAD *Classic* im Kombiabo mit rund 15 % Preisvorteil: zzt. 26 Ausgaben MOTORRAD + zzt. 10 Ausgaben MOTORRAD *Classic* für 163,50 Euro (Österreich: 184,90 Euro, Schweiz: 261,20 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage); Mitglieder der DEKRA e.V. erhalten 26 Ausgaben MOTORRAD mit einem Rabatt in Höhe von 25 %

MOTORRAD (USPS no 0012222) is published bi-weekly by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG. K.O.P.: German Language Pub., 153 S Dean St, Englewood, NJ 07631. Periodicals postage is paid at Englewood, NJ 07631 and additional mailing offices. Postmaster: Send address changes to: Motorrad, GLP, P.O. Box 9868, Englewood, NJ 07631

Weltweite Kompetenz. Die Motorrad-Zeitschriften der Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG stehen weltweit für fachliche Kompetenz und journalistische Qualität.
Im Verbund der Verlagsgruppe erscheinen in 10 Ländern Europas Titel, die eng zusammenarbeiten.

Bike Dänemark | **Bike** Finnland | **Motorevija** Kroatien | **Moto Plus** Niederlande | **Bike** Norwegen | **Bike** Schweden | **Töff** Schweiz | **Motociclismo** Spanien | **Motocykl** Tschechien | **Motorrevue** Ungarn

Datenschutzinfo Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel.: 07 81/6 39 61 02. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund von Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. **Datenschutzanfragen** Telefon 07 81/84 61 02, E-Mail: motorrad@datenschutzanfrage.de

Geht ab wie Schmidts Katze

Neuheiten-Draft Kawasaki Versys H2
MOTORRAD 4/2024, Seite 14

Ach, du liebe Zeit. Ein stärkerer Motor ist doch das Letzte, was die Versys braucht. Zum einen geht der bisherige Vierzylinder ab wie Schmidts Katze, zum anderen braucht sie vor allem ein Fahrwerk, das diesen Namen verdient und nicht bei knapp über Tempo 100 mit dem Wackeln anfängt, dass man freiwillig wieder vom Gas geht.

Martin Theodor Ludwig, per E-Mail

Nicht nur auf das eigene Glück bauen

Weltreise mit Auftakt in Afrika
MOTORRAD 4/2024, Seite 80

No risk, no fun? Mit Interesse habe ich den Bericht über die Afrikareise von Armin Thalhofer gelesen. Ich war dann aber über die Blauäugigkeit und Naivität, wie er – nach eigenen Worten – ohne große Vorbereitung und ohne Visa losfuhr, schon erstaunt. Man liest regelmäßig über solche Abenteuer. Beim Lesen kam mir der Gedanke, wir können die Berichte nur lesen, weil sie für die Protagonisten gut ausgegangen sind. Wir erfahren niemals über diejenigen, denen es schlecht erging, die im Krankenhaus landeten, vielleicht im Knast saßen oder sonstige üble Erlebnisse hatten. Über die vielen Jahre habe ich durchaus Weltreisende getroffen, die dem Tod in fernen Ländern nur knapp entkommen sind. Ich finde es bewundernswert, wie eine ganze Globetrotter-Gemeinde auf dem Planeten mit dem Motorrad unterwegs ist. Aber nur auf das eigene Glück bauen, ohne weiterreichende Kenntnis über die Länder und Kulturen, die bereist werden sollen, ist das aus meiner Sicht zu viel „risk“ und bringt keinen „fun“.

Steffen Knappe, Altbach

Wir kommen!

Intro
MOTORRAD 4/2024, Seite 9

Endlich, endlich wurden meine Gebete in den Motorradhimmel erhört. Es geht wieder bergauf. Ich kenne den neuen BMW-Motorrad-Chef, Markus Flasch, zwar nicht, aber er ist mir wirklich sehr sympathisch, wenn er die BMW Motorrad Days wieder nach Hause holt. Er scheint wirklich etwas von Motorrad-Enthusiasten zu verstehen. Vielen Dank dafür. Und: Garmisch, wir BMW-Fahrer kommen!

Sascha Hennig Sachsenheim

TRAUMBIKES DER LESER



Björn Keller

„Für den Alltag zu schade“

Mein Traumbike der letzten 120 Jahre ist meine Gilera Saturno Bialbero. Ich habe dieses Motorrad in der Zeitschrift „Motorrad Reisen & Sport“ im Oktober 1989 zum ersten Mal gesehen und war auf Anhieb verliebt. Das Heft besitze ich heute noch. Leider war die Gilera für mich damals als Student mit einem Preis von 11 500 Mark finanziell unerreichbar. Das Motorrad hat mich jedoch nie mehr losgelassen. Und der Wunsch, diese Maschine zu besitzen, hat auch die Zeit der Familienplanung überdauert. Vor knapp zehn Jahren bin ich durch Zufall im Internet auf dieses Bike aufmerksam geworden. Ich fuhr zu dem Verkäufer ins Allgäu. Wir waren uns schnell einig, und so kam ich nun endlich in den Besitz dieses Traumbikes mit damals weniger als 6000 Kilometern. Ich habe sie komplett technisch überholen lassen, und bis auf die Bremsleitungen ist sie im Originalzustand. Bewegt wird sie von mir ausschließlich zu Italo-Treffs, wo ich häufig der einzige Saturno-Fahrer bin. Für den Alltag ist sie mir schlichtweg zu schade.

Gilera **Saturno Bialbero**



Fotos: Björn Keller, MRD-Archiv

DATEN
Motor: Einzylinder-Viertaktmotor, 491 cm³, 38 PS bei 7000/min, 37 Nm bei 5750/min
Fahrwerk: Gitterrohrrahmen aus Stahl, Telegabel, Zweiarmschwinge, Tankinhalt 15 Liter, Sitzhöhe k. A., Gewicht vollgetankt 167 kg, Reifen 110/70-17, 140/70-17
Preis: 11 500 Mark

Welches Motorrad aus 120 Jahren Motorradbau würden Sie sich in der eigenen Garage wünschen? Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihr Traumbike verraten. Auch in den kommenden Ausgaben von MOTORRAD werden wir jeweils eines präsentieren und eine kleine Anekdote von Ihnen dazu abdrucken. Schreiben Sie uns einen kurzen Text dazu (welche Maschine und warum) und schicken Sie uns bitte dazu ein Bild von sich an **traumbike@motorradonline.de**

WA(H)LHEIMAT

Eine Rundreise über die Iberische Halbinsel schafft man nicht an einem Wochenende. Und bei der Zielauswahl muss man sich beschränken. Aber was soll auf die Liste? Dirk Schäfer hatte ein paar Vorstellungen. Und einen Köder.



Zufahrt zur Ritterburg von Alcañiz. Auf einem Hügel in der Altstadt gelegen gibt sie heute ein gediegenes Hotel ab

Der Geruch des Mittelmeers reicht bis hierhin, zieht uns **AN WIE EIN MAGNET**

Windmühlen bei Consuegra im Don-Quijote-Land, der zentral gelegenen Region Kastillien-La Mancha

Wir können die Helme wegen **PERMANENT-GRINSENS** kaum abstreifen

In der Altstadt von Cuenca – die „Felsenstadt“ und Hauptstadt der gleichnamigen Provinz östlich von Madrid



Tauschen? Am Strand von Valdevaqueros, fast am südlichsten Punkt Spaniens, sind die Kite-Surfer zu Hause



Sie tummeln sich in der Straße von Gibraltar: Die großen Tümmler sind aber nicht die einzigen Wale, die hier zu sehen sind. Auch größere Tiere wie Orcas und Pottwale kommen hier vor

Zweiter, dritter, vierter Gang, **SCHARF BREMSEN,** wieder runter in den zweiten

Zickzack zwischen den Felsen auf der Silent Route bei Cantavieja

Es war einfach gewesen, Diana zu diesem Trip zu überreden: Wir fahren zum Whale-Watching nach Gibraltar! Ein Strahlen in ihrem Gesicht nahm die Antwort vorweg. Ein paar andere Elemente der Reise, die ich lieber noch für mich behalten wollte, sollten sich als härtere Nüsse erweisen. Die Übernachtung in einem KI-gesteuerten Hotel zum Beispiel. Oder die aus menschlichen Knochen gebauten Kirchen. Aber vorerst bleibt es bei einer Art Trans-Iberica. Weit, warm, wolkenlos!

Seit ein paar Stunden schon liegt der Pyrenäen-Hauptkamm hinter uns und die weitläufige N-211 lässt die 1300 Kilometer bis Gibraltar schön schrumpfen. Aber die Fernstraßen-Romantik ebbt so langsam ab. Unter das Brummeln der Twins mischt sich ein erster Anflug von Müdigkeit. Wir brauchen entweder eine Kaffeepause oder eine Strecke, die uns aus dem aufkommenden Phlegma katapultiert. Rechts kündigt sich mit einem überdimensionalen Parkplatz ein Roadstop an. Hotel, Restaurant, Café. Genau links gegenüber zweigt eine Einladung ab. „Bienvenido – The Silent Route" prangt es halb Spanisch, halb Englisch von einer riesigen braunen Tafel. Das ist es! Die Kaffeepause kann warten.

Wieso hat niemand von dieser Hammer-Strecke erzählt? Die legendäre Route durch die Schlucht der Ardèche ist gerade mal 39 Kilometer lang. Das Stilfser Joch 25. Natürlich, die Silent Route geht nicht so hoch raus wie das Stilfser Joch. Dafür ist die Panoramastrecke 63 Kilometer lang, stürzt von einem Hochplateau wie ein Basejumper ins Tal, fräst entlang der Felsklippen von Montoro … Und unterwegs? Kaum Verkehr! Am Ende der Route, in Cantavieja, können wir die Helme wegen Permanentgrinsens kaum abstreifen. „Pause?" – „Besser wird's heute bestimmt nicht mehr. Lass uns hier eine Bleibe suchen!"

Ein kleines Hotel in der Altstadt wäre gut. Irritierenderweise sind an jeder Straßenecke seltsam massive Stahlgittertore, die auch Elefanten aufhalten würden, angebracht. Wozu sollen die gut sein? Zudem sind alle Herbergen in der Altstadt ausgebucht. Okay, wo gibt's noch was? Am Ortsausgang. Vier Sterne. Elvira, die jugendliche Rezeptionistin, überschlägt sich vor Freude, mit uns Deutsch sprechen zu können. Sie klärt uns auch über die Stahlgittertore auf. „Die sind für die Stierläufe da." – „Stierläufe? Wie in Pamplona?", frage ich. „No no!" Elvira lacht. „Viel harmloser. Immer nur ein Stier kommt auf den abgesperrten Rathausplatz und bleibt unverletzt. Aber wer sich traut, geht hinter die Absperrung zum Stier." Wir trauen uns nicht. Doch das abendliche Spektakel mit viel „Olé!" und den vor den Hörnern Wegsprintenden perfektioniert das Ibero-Feeling, das schon seit Tagen in uns wächst.

Tags drauf sprinten wir. Mit den Yamahas durch den bewaldeten Naturpark von Cazorla. Die enge Straße mit makellosem Asphalt duckt sich unter Steineichen und Schwarzkiefern hindurch, winkelt ständig in andere Richtungen. Zweiter, dritter, vierter Gang, scharf anbremsen, wieder runter in den zweiten. Der Stiefel sucht Kontakt zur Straße, die Augen den Kurvenausgang. Und wieder Gas! So geht das eine herrliche Ewigkeit. Am Ende dieser Herrlichkeit ändert sich die Landschaft dramatisch. Aus der Bergregion wird die Sierra de Gorafe, eine Halbwüste, in die sich tiefe Canyons eingegraben haben. Vom Negratín-Stausee her weht eine kühle Brise. Trotzdem pappen die Klamotten wie Cellophan auf der Haut. Diana wird langsam ungeduldig. „Wie weit ist es noch?" tönt es über die Helmsprechanlage. „Noch vier Kilometer. Und ein bisschen Piste." – „Piste?" Ich höre den Widerwillen aus Dianas Stimme. „Ist nicht weit und auch nicht schwer zu fahren." Behaupte ich, ohne je dort gewesen zu sein.





Links: Menschliche Schädel in der Knochenkapelle von Évora; rechts: Charakteristische Wegmarke auf der Silent Route; Hintergrund: Leuchtturm am Kap São Vicente

Vier Kilometer in die andalusische Einsamkeit. Das hatte ich gebucht. Ein Hotel im spanischen Nirgendwo. Eine Überraschung. Und romantisch sollte es auch noch sein. Und weil andere Leute bei Romantik eher stören, habe ich darauf geachtet, dass niemand außer uns in dieser Herberge ist. Niemand. Das ganze Hotel ist eigentlich ein supermoderner Wohncontainer ohne Personal. Dafür mit KI-Steuerung. Die rivalisiert mit der Romantik.

Ob ich die Zimmertüre öffnen will, Licht an- oder ausschalten möchte, ständig benötige ich mein Handy, ohne das mich die KI nichts machen lässt. Ist das die Zukunft? Captain Kirks Wochenenddomizil hatte ich mir irgendwie anders vorgestellt. Am nächsten Morgen fühlen wir uns wie auf Cape Canaveral. Nicht wegen einer Rakete, sondern wegen des Countdowns, den die KI jetzt beginnt. Wir haben nur für eine Nacht gebucht und müssen bis Punkt zehn Uhr raus sein. Noch fünf Minuten, mahnt die KI-App. Mit der kann man nicht verhandeln. Im letzten Moment haben wir unsere Sachen vor der Tür. Mit einem tiefen Durchatmer starten wir die Ténérés in Richtung Westen.

Ein Meer aus Olivenbäumen, Straßenbegrenzungen aus weißen Mauerblöcken. Offenes Visier, milder Fahrtwind. Und dazu eine swingende Kurve nach der anderen. Immer wieder ist nach links das offene Meer zu sehen, obwohl wir noch 20 Kilometer Luftlinie entfernt sind. Aber den Geruch des Mittelmeers scheint bis hierhin zu reichen. Wie ein Magnet zieht er uns an, treibt uns etwas westlich von Gibraltar bis nach Tarifa. Am nächsten Morgen sind wir dort mit Katharina Heyer verabredet.

Tarifa ist der Hotspot der Windsurfer, Kiter und Walbeobachter. Die Kundigste unter ihnen ist Katharina, die seit vielen Jahren die Meeressäuger-Schutzstation in Tarifa betreut. Sie ist inzwischen 80 Jahre alt. Ob sie sich nicht bald zur Ruhe setzen wolle, will ich wissen. Sie lacht: „Das ist meine Lebensaufgabe. Und noch bin ich am Leben." Mit einem ihrer Boote fahren wir hinaus in die Straße von Gibraltar. Und ich kann mein Versprechen gegenüber Diana einlösen. Delfinschulen tummeln um das Boot, Grindwale blasen, Finnwale zeigen ihre Rückenflosse. Und wir sind so nah an Marokko, so nah an Afrika …

Wir überqueren die Grenze. Nicht nach Marokko, sondern nach Portugal. Ein Krimi bringt uns hier auf die richtige Fährte. „Lost in Fuseta" heißt er, und wir beginnen ein Location-Hopping. Startpunkt ist Fuseta, nicht weit von der spanischen Grenze. Erstaunlicherweise decken sich Romanvor-



REISE-BOX

MOTORRAD action team



Foto: Riding Experience Südtirol/Camilla Pizzini

FIRST RIDE OF THE SEASON

Während andere noch vom Motorradfahren träumen, startet Riding Experience Südtirol bereits im März in die Motorradsaison! Hier können schon vor Saisonbeginn unterschiedliche 2024er BMW-Modelle in der wunderschönen Region rund um Bozen gefahren werden. Bei einem halbtägigen Season-Warm-up-Training auf dem Gelände des Safety Park bereiten sich die Teilnehmer nach der Winterpause auf die kommenden Ausfahrten in die Südtiroler Berglandschaft vor. Nach dem Training startet die erste geführte Tour der Saison entlang der Weinstraße und des Kalterer Sees in die traumhafte umliegende Bergwelt. Zwei weitere Tagestouren führen die Gruppe in Richtung Trentino und Gardasee. In gemütlicher Atmosphäre und bei gutem Essen im Vier-Sterne-Basishotel klingt der Tag abends aus.

TERMIN

17.03.–20.03.2024 ab 1119 Euro

LINK

https://event.motorpresse.de/motorrad-action-team-italien-first-ride-of-the-season/

METZELER MOTORRADREIFEN · LIQUI MOLY · GARMIN · HONDA · NOLAN · BRIDGESTONE · Held Biker Fashion · KTM

MOTORRAD action team, 70162 Stuttgart,
Telefon 07 11/182-19 77, E-Mail: info@actionteam.de
Internet: event.motorpresse.de/motorrad/reisen/

REISEN TRAININGS ENDURO EVENTS

lage und Wirklichkeit fast perfekt. Und was Tarifa die Wale und Delfine an großartigen Meerestieren sind, das sind Fuseta die Seepferdchen. Die sind zwar deutlich kleiner, aber hier gibt es die weltgrößte Population der putzigen Tiere.

Gar nicht putzig ist die küstenbegleitende Nationalstraße, die uns weiter nach Sagres bringt. Eine nicht enden wollende Schlange von Wohnmobilen spielt Kölner Ring im Berufsverkehr. Wir brechen aus! Zumindest versuchen wir es, die Staufreunde nördlich zu umfahren. Unglücklicherweise treffen wir sie wieder. Alle! Zum Sonnenuntergang am Kap São Vicente. Auf Kilometer ist die Straße zum Kap zugeparkt. Am Leuchtturm wimmelt es vor Leuten und Kuriositäten. „Die letzte Bratwurst vor Amerika“ wird angeboten, Fish & Chips, T-Shirts, Hoodies. Erst als der Leuchtturm sein Licht Richtung Amerika wirft, werden die Selfies weniger, die Buden schließen. Aber alleine werden wir heute Abend nicht mehr sein.

Was für eine Wohltat! Die Straße nach Monchique perlt dahin, wie das Sagres-Bier, das wir uns gestern Abend noch gegönnt hatten. Wieso ich stramm nach Norden fahre, will Diana über die Sprechanlage wissen. Eigentlich müssten wir uns







Links: Käsehäppchen nach Wahl auf dem Markt in Córdoba; Mitte: Sternennacht in Captain Kirks Wochenendhaus bei Gorafe; rechts: Zweites Frühstück in der Bar „4 Vientos“; unten: Auf dem Weg nach Portugal. Tarifa verschwindet am Horizont



doch viel weiter östlich halten. „In Évora gibt's noch etwas Besonderes." – „Was denn?" – „Eine Kirche aus Knochen." – „Was denn für Knochen?" – „Soweit ich weiß aus menschlichen Knochen." Stille in der Sprechanlage. Dann: „Da kannst du schön alleine hingehen!"

Ich kann Diana beruhigen, denn es gibt genug anderes in Évora zu sehen. Die Altstadt mit ihren Arkaden, Brunnen und verzierten Balkonen ist UNESCO-Welterbe. Aber die Knochenkapelle ist schaurig und besonders zugleich. Ich sehe sie mir alleine an. Warum auch nicht? Nach Wochen der Zweisamkeit kann man mal ein paar Stunden dem eigenen Sinn nachgehen.

Den Alqueva-Stausee, den größten in Europa, überquert eine schnurgerade Brücke. Meine Ténéré surrt mit Konstantgas dahin. Ein weiter Weg nach Hause liegt jetzt vor uns. Plötzlich sehe ich Diana direkt neben mir fahren. Filmreif cruisen wir nebeneinander, bis sie mir die Hand zum High-Five hinhält. Wir klatschen uns ab. Noch 2500 Kilometer Gemeinsamkeit on the road.



Autor: Dirk Schäfer
unterwegs@motorradonline.de

Fotos: Dirk Schäfer

INFOS

Klar, bei mindestens zwei Tagen Anreise muss man für eine Trans-Iberica-Reise etwas Zeit mitbringen. Lohnt sich aber, denn landschaftlich, fahrerisch und kulturell wird auf der iberischen Halbinsel einiges geboten.

Anreise/Reisezeit: Bis zur französisch-spanischen Grenze am Mittelmeer sind es ab Freiburg rund 940, ab Köln und München 1230 Kilometer. Wegen der im Sommer zum Teil sehr hohen Temperaturen empfehlen sich später Frühling und der Herbst als Reisezeit.

Motorradfahren: Die großen Überlandstrecken Spaniens und Portugals sind in sehr gutem Zustand. Besondere Highlights sind die Panoramastrecke „Silent Route" bei Cantavieja, die Pisten in der Sierra de Gorafe und die Bergstraßen bei den weißen Dörfern Andalusiens.

Unterkunft: Das sehr angenehme Hotel „Spa Balfagón Alto Maestrazgo" in Cantavieja beherbergte uns zwei Nächte. DZ ab 72 Euro, www.hotelspabalfagon.com. Bei Gorafe gibt es mit dem „Districthive Podtel" ein abgefahrenes, autonomes Containerhotel in der Einsamkeit der Gorafewüste. Kein Personal, alles App-gesteuert. Ab 295 Euro, www.districthive.com. In Cordoba, wenige Minuten von der Mezquita, bietet das sehr sympathische „La Llave de la Judería" Doppelzimmer ab 90 Euro, www.lallavedelajuderia.es. In Zafra haben wir bei Yolanda in der sympathischen und frisch renovierten „Casa Ernestina" übernachtet, DZ ab 80 Euro, www.casaernestina.com.

Aktivitäten: Der ehemals abenteuerliche Wanderweg „Caminito del Rey" ist inzwischen entschärft und mit allen touristischen Erleichterungen gesegnet. Der Eintritt kostet zehn Euro, die Wanderung lohnt noch immer, www.caminitodelrey.info. Man kann schlechterdings nach Tarifa oder Gibraltar fahren, ohne einmal Kitesurfen ausprobiert zu haben. Beim „Kiteboarding-Club" in Tarifa starten Anfängerkurse bei 90 Euro, www.kiteboarding-club.com. Walbeobachtungen sind in Tarifa bei „firmm" (www.firmm.org) möglich. Die Bootstouren werden mit deutscher Begleitung angeboten und beginnen bei 45 Euro. Die Knochenkapelle in Évora erhebt einen schaurigen Eintrittspreis von sechs Euro. Dafür dürfte das Erlebnis auch abseits religiöser Vorstellungen einmalig sein, www.igrejadesaofrancisco.pt.

Literatur & Karten: Bei „Lonely Planet" gibt es den 720 Seiten prallen Spanien-Reiseführer für 29,95 Euro. Im gleichen Verlag ist der „Reiseführer Portugal" erschienen. Die 424 Seiten kosten 24,95 Euro. Von Freytag & Berndt gibt es die praktische Spanien-Portugal-Kombikarte im Maßstab 1:700 000 für 12,95 Euro.



Karte: © Printmaps.net/OSM Contributors/Béatrice Mebarek



EIN ABO,





reisenthel®

Overnighter Backpack M

- sportlich-extravaganter Rucksack für Arbeit und Alltag
- gepolstertes Laptopfach (15,6 Zoll)
- wasserabweisend
- Maße (B × H × T): 30 × 41 × 15 cm

1654

Zuzahlung: 1 €*



40 € TankBON

1540

50 €

Louis

50 € LOUIS-Gutschein

1005

Noch mehr tolle Prämien!

Gleich bestellen:

Bitte die Bestell-Nr. angeben: Selbst lesen: **MRD1PRE** oder verschenken: **MRD1PRG**

0781 639 6652 | **motorradonline.de/angebot**

VIELE VORTEILE!

- 10% sparen gegenüber Einzelkauf
- 26 Ausgaben frei Haus
- Tolles Extra als Dankeschön







TECHNAXX®

Technaxx Akku Luftkompressor

- geeignet für Motorrad, Auto, Fahrrad und Bälle
- Gerätemaße: Ø 7 × 28,9 cm
- Digitale Druckanzeige, gewünschter Druck einstellbar
- Abgabeleistung max. 15L/min.
- Gerätegewicht: 750 g
- 4 Adapter für alle Ventiltypen
- Arbeitsleuchte mit 6 LEDs

1761
Zuzahlung: 1 €*

IDEAL FÜR UNTERWEGS

Coupon ausfüllen und einsenden:
Motor Presse Aboservice
Postfach 451, 77649 Offenburg

telefonisch:
0781 639 6652

online:
motorradonline.de/angebot

Ja, ich bestelle

MOTORRAD 451 Objekt-Nr. 04973 (Berechnung 26 Hefte, zzt. 129,00 €*, ggf. inkl. Sonderhefte zum Preis von zzt. jew. 4,96 €*)

☐ **für mich** MRD1PRE Aboart 00

☐ **als Geschenk** MRD1PRG Aboart 10 Aboherkunft 20

ab der nächsterreichbaren Ausgabe für zunächst 26 Ausgaben. Mein Dankeschön erhalte ich umgehend nach Zahlung der ersten Rechnung, bei Erteilung von Bankeinzug sofort. Das Abo kann ich nach Ablauf der Bezugszeit jederzeit wieder schriftlich kündigen. Dankeschönversand nur innerhalb Deutschlands, solange der Vorrat reicht. Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Auslandkonditionen auf Anfrage. *inkl. gesetzlicher MwSt. und Versand

Meine Anschrift: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen)

☐ Frau ☐ Herr
Anrede Vorname

Name

Straße Nr.

PLZ Wohnort

Telefon Geburtsdatum

E-Mail (Pflichtfeld für Gutscheincode) Wir verwenden Ihre E-Mail Adresse, um Ihnen Angebote zu ähnlichen Produkten oder Dienstleistungen von uns anzubieten. Sie können dieser Verarbeitung jederzeit kostenlos, z.B. per E-Mail an werbebefugnis@burdadirect.de oder über den Abmeldelink in jeder Zusendung, widersprechen.)

Ich zahle bequem per Bankeinzug und erhalte zusätzlich 2 Gratis-Hefte 0999

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die Motor Presse Stuttgart, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Verlag auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

IBAN Ihre BLZ Ihre Konto-Nr.

Zahlungsempfänger: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Gläubiger-ID: DE48ZZZ00000026750, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Das Geschenkabo geht an: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen) WX-001

☐ Frau ☐ Herr
Anrede Vorname

Name

Straße Nr.

PLZ Wohnort

Telefon Geburtsdatum

E-Mail

Bitte hier 4-stellige Prämien-Nr. eintragen
siehe 4-stellige Nr. neben Ihrer Wunschprämie, evtl. anfallende Zuzahlung entnehmen Sie bitte der Heftanzeige

☐ **Ich bin einverstanden,** dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihre Beteiligungsunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft und Upfit GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, telefonisch oder per E-Mail auf interessante Medien-, Mobilitäts-, Freizeit-, Lifestyle-, Fitness- und Ernährungs-Angebote hinweisen und hierzu meine Kontaktdaten für Werbezwecke verarbeiten. Teilnahme ab 18 Jahren. Einwilligung jederzeit für die Zukunft widerrufbar. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Weitere Informationen finden Sie unter shop.motorpresse.de/datenschutz

X

Datum, Unterschrift des Rechnungsempfängers (Unterschriftenfeld ist Pflichtfeld)

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302



LESER-STORY
Frank Bauch

Von der DDR ans Schwarze Meer



Endlich: Nach allen Motorradstrapazen ist das kühle Nass willkommen! Doch die Rückreise ruft

Leser Frank Bauch, 59-jähriger Mechaniker aus Görlitz, startete vor 40 Jahren als noch fast Jugendlicher mit fünf anderen auf drei MZs zu einer drei-wöchigen Fahrt von Sachsen über den Balkan bis ans Schwarze Meer. Zu DDR-Zeiten ein herausforderndes Abenteuer – und es lief auch nicht immer alles rund. Dennoch: Frank erinnert sich noch bis heute sehr lebendig und schmunzelnd an diese chaotische Tour.

Autoren: Frank Bauch/Thorsten Dentges
unterwegs@motorradonline.de

Fotos: Frank Bauch

Die Vorbereitung

Im Frühjahr 1984 hatte ich die Idee, mit dem Motorrad ans Schwarze Meer nach Bulgarien zu fahren. Mit meiner Freundin Petra – und Thomas, Mario und Uwe als drei meiner besten Kumpels. Von Görlitz in Sachsen aus, circa 2500 Kilometer mit drei MZ ETZ 250, je 21 PS und etwa 130 km/h Spitze. Übernachtet wird im Zelt, Verpflegung größtenteils mitgenommen. Nun ging es an die Reiseplanung. Karten besorgen, Spritpreise und Umtauschkurse in den jeweiligen Ländern auskundschaften und so weiter. Alles Dinge, die zu DDR-Zeiten nicht so einfach waren. Eine Landkarte von Bulgarien war zum Beispiel nicht zu bekommen, also mussten wir uns mit einer Osteuropa-Karte behelfen. Da hätten wir uns allerdings auch gleich mit einem Globus orientieren können. Obwohl wir nicht schlecht verdienten, waren Ungarn, die ČSSR und Bulgarien zu der Zeit für uns ziemlich teure Urlaubsländer. Außerdem war die Umtauschmenge pro (Urlaubs-)Tag begrenzt. Zum Beispiel konnte man pro Tag ČSSR maximal 40 Mark (120 Kronen) umtauschen. Und das ging nur vorher in der DDR. Also mussten wir gut planen: Visum, Spritkosten, Übernachtung, Verpflegung – und noch viele andere Dinge. Am Ende haben wir bei der Staatsbank der DDR für jeweils zwei Wochen Ungarn und ČSSR und je eine Woche Bulgarien, Rumänien und Polen umgetauscht. Dass wir dann am Ende statt sieben nur drei Wochen unterwegs waren, hat komischerweise niemanden interessiert. Schließlich wurde für drei Wochen Verpflegung eingekauft – Tütensuppen, alle möglichen Dosen, Spaghetti. Und Ersatzteile: zum Beispiel Schlauch, Vergaser, Zündspule, Unterbrecher.





Schikane am Grenzübergang

Görlitz, am Übergang nach Polen. Sonnabendfrüh gegen Viertel vor vier sind alle am Treffpunkt: Uwe mit Freundin, Thomas mit Sozius Mario und meine Freundin Petra. Alle dick angezogen, Unterhosen, Rollkragenpullover, Stiefel, Lederhosen und -jacken. Mario im Fischeranzug. Wenn der dicht ist, warum nicht? Schönheitspreisverdächtig! Nach der obligatorischen Zigarette geht es los. Über die polnische Grenze dürfen wir dank der Einladung von Thomas' polnischer Freundin fahren, was die Strecke verkürzt und sonst für normale DDR-Bürger nicht möglich gewesen wäre. Aber irgendwie müssen die Zöllner an diesem kalten Tag nicht besonders gut drauf sein, denn wir müssen das ganze Gepäck abnehmen und alles öffnen, selbst die Schlafsäcke. Pure Schikane. Danach muss alles wieder wasserdicht verpackt werden. Gegen 4.30 Uhr sind wir endlich in Polen. Budapest liegt noch etwa 750 Kilometer vor uns.



Bulgarien: Rückfahrt zum Camp über ein Feld bei Sofia morgens nach dem Zähneputzen. Ups, Seitenständer noch unten …



Die MZ-Maschinen müssen als überfrachtete Lastesel auf der Reise einiges wegstecken



Längere Pausen, wie hier in den Karpaten, sind angesichts vieler mieser Schlaglochstrecken mitunter dringend nötig

Kein Öl in Rumänien

Als wir an der ungarisch-rumänischen Grenze ankommen, stehen Dutzende Lkw und Autos an und es geht nicht vorwärts. Es bleibt uns nichts weiter übrig, als in brütender Hitze irgendwo im Schatten herumzuliegen und zu warten. Gegen 20 Uhr sind wir endlich in Rumänien und fahren weiter über Arad nach Timisoara. Dieses Land ist für uns schockierend. Auf den Straßen sind viele unbeleuchtete Ochsenkarren unterwegs, die Städte verfallen. In Arad ist es stockfinster, es gibt offensichtlich keinen Strom. Um nicht in irgendwelchen Schlaglöchern zu verschwinden, fahren wir auf dem Fußgängerweg. In Timisoara wollten wir tanken. Aber warum stehen so viele Autos an den Tankstellen? Und nur in jedem zweiten oder dritten Auto sitzt einer drin. Später erfahren wir, dass sie stundenlang auf Benzin warten, aber wir als Touristen dürfen vorfahren. Schön, doch es gibt hier kein Öl für unsere Zweitakter. Es gibt in ganz Timisoara kein Öl. Nach langem Suchen an mehreren Tankstellen kommen wir mit einem Deutsch sprechenden Rumänen ins Gespräch. Er hätte einen Kanister Öl für uns. Wir fahren zu seinem Haus und er verkauft uns das Öl. Nun können wir endlich tanken, das Öl hinzugeben und Timisoara verlassen. Es ist Mitternacht und wir haben Sonntag. Irgendwie fühlen wir uns hier nicht so richtig wohl und wollen Rumänien so schnell wie möglich hinter uns lassen. Aber bis Calafat, dem Grenzort nach Bulgarien, sind es noch schlappe 300 Kilometer. Wir fahren los in Richtung Drobeta Turnu Severin. Beim Überholen kommt uns plötzlich ein unbeleuchteter Ochsenkarren entgegen. Gemütlich. Thomas fährt vorn, möchte Pause machen. Wir auch. Wir halten an und sind völlig erledigt, setzen uns an den Straßenrand und rauchen eine Zigarette. Gegen fünf Uhr weckt uns ein vorbeifahrender Bauer mit seinem Pferdefuhrwerk. Mario hat die ganze Zeit mit seinem gelben Helm im Straßengraben geschlafen. Ein köstliches Bild.

100 Lewa



Am frühen Nachmittag finden wir in Sofia einen Zeltplatz. Am Eingang heißt es, baut die Zelte auf und meldet euch morgen früh an. Machen wir und fahren hinein nach Sofia, spazieren gemütlich durch die City, als mich ein Bulgare anspricht. Er würde mit mir Geld mit Kurs zwei zu eins tauschen. Der offizielle Kurs ist drei zu eins, also für 300 Mark gibt es 100 Lewa. Er zeigt mir einen 100-Lewa-Schein, der aussieht wie frisch von der Bank. Er möchte aber nur 50 Lewa tauschen. Also gebe ich ihm 50 Lewa zurück, dazu 100 Mark und nehme ihm gleichzeitig seine 100 Lewa aus der Hand. Als wir dann im nächsten Supermarkt beim Zigarettenkaufen freudestrahlend mit dem 100- Lewa-Schein herumfuchteln, kommt die böse Überraschung. Der Schein ist von 1951 und schon 20 Jahre nicht mehr gültig. Wunderbar. 250 Mark eingebüßt. Den Rest des Tages habe ich erst mal damit zu tun, mein „Bombengeschäft“ zu verdauen …
Am nächsten Morgen ist um fünf Uhr Wecken angesagt, denn es soll heute bis zum Schwarzen Meer gehen. Außerdem wollen wir (moralisch nicht ganz einwandfrei) den Verlust vom Vortag wieder „reinholen“ und, bevor Pforte und Kasse besetzt sind, den Zeltplatz und Sofia verlassen haben. Also beeilen wir uns beim Packen, was inzwischen richtig flott geht, fahren zur Pforte, welche zu unserem Erschrecken doch schon besetzt ist. Der Schlagbaum ist geschlossen. In meiner Verzweiflung zeige ich dem Pförtner bei laufendem Motor, dass er die Schranke hoch machen soll, und – er gehorcht. Und wir sind weg.



Unsere Stoffhütten: schweres Baumwollgewebe, beschränktes Platzangebot, aber auch sehr gemütlich



Es geht voran! Zu Land und auch zu Wasser, hier auf der Donaufähre nach Bulgarien

MOTORRAD Safety League POWERED BY ADAC

MIT SICHERHEIT DABEI



Nimm an einem ADAC Motorrad-Training teil, werde Mitglied der **MOTORRAD Safety League** und feiere Deinen Triumph exklusiv auf der Nürburgring Nordschleife.

Infos und Anmeldung unter www.adac.de/safetyleague

BMW MOTORRAD

Held BIKER FASHION

SAS-TEC body protection systems

ADAC Fahrsicherheitszentrum Augsburg

ADAC Fahrsicherheitszentrum Hansa GmbH & Co. KG

auto motor und sport fahrsicherheitszentrum nürburgring in Zusammenarbeit mit dem ADAC

auto motor und sport Fahrsicherheitszentrum Sachsenring in Zusammenarbeit mit dem ADAC Sachsen

MOTORRAD action team



Ziel erreicht! Im Küstenstädtchen Achtopol am südwestlichen Schwarzen Meer, nahe der Grenze zur Türkei, ist der Strand im Sommer gut bevölkert – wir sind jedenfalls nicht allein dort

Kraftakt ans Schwarzen Meer

Bei Uwe ist das Abblendlicht ausgefallen – wir fahren auch am Tag mit Licht. Bei der nächsten Pause gebe ich ihm meine Ersatzlampe. Als es bei Sliven langsam dunkel wird, gibt auch diese ihren Geist auf. Das war die letzte. Wir nehmen also Uwe in die Mitte und fahren auf der stark befahrenen Straße Richtung Burgas. Petra schläft wieder. Ihr Helm knallt an meinen. In Burgas sehen wir schon das Meer. Es geht weiter nach Süden auf der kurvenreichen Küstenstraße in Richtung Achtopol. Thomas fährt gerade vorn, möchte die Kritik an seinem zurückhaltenden Fahrstil in Rumänien wieder gutmachen und fährt wie der Teufel. Bei Uwe, der dahinter ohne Licht fährt, hält sich der Spaß in Grenzen. Er muss anhalten und sich übergeben. Überanstrengung. Es ist Mitternacht. Wir beschließen, jetzt einen Zeltplatz zu suchen. Nach zwei vergeblichen Versuchen – alle Campingplätze sind belegt – finden wir bei Achtopol einen einfachen Zeltplatz. Die Schranke geschlossen, also zerren wir unsere Motorräder unter der Schranke hindurch. Das Zeltaufbauen in stockdunkler Nacht ist noch einmal eine kleine Herausforderung, aber dann haben wir es geschafft – es ist drei Uhr morgens und wir sind endlich am Reiseziel!



Typischer Reisealltag, hier in Ungarn bei Budapest: packen, beladen, verzurren. Man gewöhnt sich daran – lästig ist es trotzdem jedes Mal …



Bitte lächeln fürs Urlaubsalbum! Gruppenfoto vor historischer Kulisse in der bulgarischen Stadt Sliven

Uwe und die Kalaschnikow

Rückreise. Wir kommen ins rumänische Nădlac, dem Grenzort nach Ungarn. Hier gibt es mehrere Kilometer Grenzstau. Wir fahren vor. Motorräder fahren im Stau immer vor. Trotzdem warten wir über eine Stunde. Und wieder sollen wir das ganze Gepäck aufmachen. Wir sind sauer. Nachdem wir jede Tasche vorgezeigt haben, können wir alles wieder einpacken. Uwe provoziert nun zur Strafe die Grenzer mit seiner gemächlichen Einpacktechnik. Er fädelt eine lange Leine durch Gepäckträger und über das Gepäck, läuft zehn Meter nach hinten, zieht die Leine straff und das Spiel beginnt von vorn. Plötzlich hält ein Grenzer Uwe eine Kalaschnikow unter die Nase und nimmt ihn mit. Etwas später und deutlich blasser ist Uwe wieder da. Der Grenzer hat ihm in einem dunklen Zelt klar zu verstehen gegeben, dass er keinen Spaß verstehe. Wir helfen Uwe beim Packen und sehen zu, dass wir wegkommen. Schnell, einfach nur noch zurück – nach Hause in die DDR.

Erzähl doch mal!

Unterwegs gewesen? Mit dem Motorrad? Ein Wochenende Harz, ein paar Tage Dolomiten, zwei Wochen Provence-Urlaub? Und davon dann unzählige Handyfotos, ausschweifende Blog-Posts oder oberlehrerhafte Vorträge? Kann jeder. Will aber wohl nicht jeder. Und wir erst recht nicht. Wir suchen die besondere Geschichte. Ein einmaliges Tour- und Reiseerlebnis. Gerne auch mit einem Motorrad, das nicht mit Nachnamen „GS“ heißt oder den Titel „Gran Turismo“ trägt. Wenn du, liebe Leserin/lieber Leser, eine besondere Geschichte zu erzählen hast – gerne her damit! Dazu ein paar nette Schnappschüsse, deine Kontaktdaten und idealerweise ein kurzer, die Tour beschreibender Text.

Gefällt uns die Story, dann findet sie den Weg in unser Heft MOTORRAD, und für deinen Aufwand bedanken wir uns mit 150 Euro + einem Gratis-Jahresabo.

Leser-Story-Angebote bitte per E-Mail an: **unterwegs@motorradonline.de**

MOTORRAD

REIFENTEST 2024



In dieser Ausgabe

Sechs Tourenreifen in 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17 im Alltags-, Nässe- und Verschleißtest auf BMW R 1250 RS



In MOTORRAD 7/2024

Aktuelle Sportreifen in den Größen 120/70 ZR 17 und 190/55 ZR 17 im Alltags- und Nässetest auf BMW S 1000 RR



In MOTORRAD 8/2024

Quo vadis, Reifen? Wir erörtern Fragen rund um die Themen Reifenentwicklung und Positionierung im Markt

REIFENTEST **2024**

Teil 1: Tourenreifen 120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17

VERSCHLEISS-FEST

Wir feiern eine Party der Extraklasse. Die geladenen Gäste sind sechs Vertreter der Kategorie Tourenreifen. Als Tanzpartner stehen identische BMW R 1250 RS parat, um von kuscheligem Stehblues über dynamischen Rock'n'Roll bei hektischem Techno-Gezappel zu enden. Welcher Kandidat sieht bei Zapfenstreich nach 2000 Kilometern Kurventanz am besten aus?

Von Robert Glück und Karsten Schwers
Fotos: Markus Jahn, mps-Fotostudio (5), Yvonne Hertler (1)

Der Kurventanz ist die vergnüglichste Art der Fortbewegung auf dem Motorrad. Im Zusammenspiel unterschiedlicher Kurvenradien, dem Hineinbremsen in und dem Herausbeschleunigen aus der Schräglage liegt die Essenz des Fahrens. Das Spiel mit den Kräften erzeugt dieses süchtig machende Gefühl, das uns alle aufs Motorrad zieht, uns lange darauf hält und so unglaublich schwer zu beschreiben ist. Und einen ganz entscheidenden Einfluss auf dieses Gefühl haben die montierten Reifen, da sie als Schnittstelle zwischen Motorrad und Straßenbelag der Faktor sind, der den Unterschied in ganz vielen subjektiven Empfindungen, aber auch physischen und damit messbaren Fakten ausmacht. Und dies auch noch in Abhängigkeit zu seinem Zustand, denn zwischen den Fahreigenschaften eines neuen und eines gebrauchten Reifens herrschen bisweilen große Unterschiede.

2024 richten wir unsere Aufmerksamkeit auf die Tourenreifen in den gängigen Dimensionen 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17, nachdem 2023 die Reifen der GS-Klasse im Fokus standen. Soll heißen, die sechs Paar Tourenreifen durchlaufen dieses Jahr zunächst einen Verschleißtest über 2000 Kilometer, bevor sie den Funktionstests im Trockenen (in diesem wird die Bewertung der Landstraßen-Eigenschaften ermittelt) wie im Nassen unterzogen werden.

Richtig gelesen! Wir haben diesmal die Reifen nicht im Neuzustand auf Funktion geprüft, sondern erst mit 2000 Kilometern auf der Karkasse. Und warum? Weil wir aus unserer Erfahrung heraus wissen, dass die Fahreigenschaften von Premium-Neureifen sehr eng beieinander liegen. Das Herausfahren von Unterschieden gestaltet sich als sehr schwierig, und diese sind dann oftmals nurmehr Nuancen. Aber bereits 2000 Kilometer später verändert sich der Charakter eines Reifens teilweise dramatisch. Ein Fakt, der großen Einfluss auf das Fahrverhalten des Motorrads und das Fahrgefühl des Piloten hat. Wie groß die Unterschiede zwischen den einzelnen Herstellern werden, wer wie viel Gummi auf der Strecke lässt, wie sich die Fahreigenschaften entwickeln und mit welchem Reifen man am längsten Fahrspaß hat, lesen Sie auf den kommenden Seiten.

Wo ist Motorrad Nr. 6?

Effizienz ist das Stichwort. Warum also einen Fotografen im Auto hinter dem Motorradkonvoi herfahren lassen, wenn es Lichtbildkünstler der Extraklasse mit Sitzfleisch, Stehvermögen und hohen Fahrerqualitäten gibt? Markus „Knipser“ Jahn ist exakt dieses Schweizer Taschenmesser auf zwei Beinen und produziert nicht nur die Bilder dieses Tests, sondern fährt auch das sechste Motorrad der Verschleißtesttruppe. Weswegen er logischerweise auf den von ihm gemachten dynamischen Gruppenaufnahmen der Reisetruppe „Reifenabrieb 2000 km“ eben nicht zu sehen ist.



Machen ist krasser als wünschen! Der Knipser fotografiert nicht nur, sondern er fährt auch

Auf dem Pfad der Tugend

Wer im Spätherbst eine lange Motorradtour machen möchte, muss bei der Routenplanung einige Faktoren beachten, damit das Projekt erfolgreich endet. Neben einer passenden Strecke tragen auch weitere Aspekte zum Gelingen bei.

Was bedeutet Spätherbst im südwestlichen Frankreich und dem angrenzenden Spanien? Zunächst einmal eine gewisse Wettersicherheit, die es in Deutschland in diesen Tagen nicht mehr gibt. Möchte man zu dieser Jahreszeit in dieser Region mit sechs Motorrädern an fünf Fahrtagen 2000 Kilometer bewältigen, muss man dennoch einige Details im Auge behalten,beziehungsweise im Voraus planen. Eins dieser Themen ist die Höhe, auf der gefahren werden soll. Während auf dem Testgelände von Goodyear/Dunlop bei Montpellier auf Meereshöhe noch bis zu 20 Grad herrschen, nimmt die Temperatur in den Höhenlagen der Pyrenäen drastisch ab. Teilweise fuhren wir bei fünf Grad durch die Gegend, Raureif auf der Straße in schattigen Streckenabschnitten sorgte für erhöhten Puls. Rauchpause, Wasser lassen oder Kaffee-Stopps sollten auf ein Minimum reduziert werden, da die Tage bereits recht kurz sind und die Temperaturen drastisch sinken, sobald die Sonne untergegangen ist. Übernachtungsmöglichkeiten müssen zwingend vor Anreise gebucht sein, da in der Nebensaison viele Hotels in der Region schließen. Wer diese Eckpunkte beachtet, kann Ende November dort sehr viel Fahrspaß haben.



Karte: © Printmaps.net / OSM Contributors/Elke Hermann



Die Zeit für Eseleien ist knapp, doch wenn sich selbige ergeben, müssen sie eben sein









Unterwegs, en route, on tour! Es ist ein tolles Gefühl, die Saison etwas verlängern zu können. Doch wo Licht ist, ist bekannterweise auch Schatten. 12 000 Kilometer Gruppenfahrleistung erzeugt ganz natürlich Nebeneffekte wie Putzen, Prüfen und Posen.
Der Lohn der Mühen ist allerdings unumstritten. Neben zahllosen Motiven, gar unendlich vielen Fahrerlebnissen und Eindrücken rückt eines immer wieder ganz klar ins Bewusstsein: Motorradfahren ist ein einzigartiges und faszinierendes Hobby





HOLD THE LINE (Toto)

Die Verbindung zwischen zwei Orten kann aus Sicht des Motorradfahrers nicht kurvig genug sein. In den südöstlichen Pyrenäen kann man sich tatsächlich schwindelig fahren, weswegen der erste Teil dieses Tests exakt hier auf zahllosen Landstraßen stattfindet.

Die Reifensause beginnt auf der Landstraße. Mit dabei: Bridgestone T 32, Continental Road-Attack 4 GT, Dunlop Roadsmart IV GT, die Neuheit Metzeler Roadtec 02, Michelin Road 6 GT und Pirelli Angel GT II. Zwar trafen fünf der sechs Testkandidaten bereits 2022 aufeinander, damals jedoch ohne die Prüfung ihrer Haltbarkeit und des Einflusses des Verschleißes auf ihre Fahreigenschaften. Wir nehmen daher den Neuzugang von Metzeler zum Anlass, um dies nachzuholen. Als Sparringspartner stehen den Reifen identische BMW R 1250 RS zur Seite, die Pneus selbst wurden – sofern für die BMW freigegeben – in den „GT"-Versionen für schwerere Motorräder bestellt.

Derart ausgerüstet spulten wir in fünf Tagen (Route auf Seite 126) 2000 Kilometer ab, bevor wir zur harten Eigenschaftsprüfung das Test- und Entwicklungsgelände von Goodyear/Dunlop bei Mireval nahe Montpellier besuchten.

Doch davor ging es StVZO-konform auf kleinsten, möglichst kurvigen Landstraßen durchs südwestliche Frankreich und die dortigen Pyrenäen. Bereits am ersten Tag wurde klar, dass das Testfeld 2024 von einer besonderen Güte ist. Vom Stand weg funktionierten die Reifen hervorragend, hoben sich nur in Details voneinander ab, die sich als Charakter bezeichnen lassen. Während Dunlop, Michelin und Pirelli das Handling der BMW unterstützen, punkten Bridgestone und Metzeler mit hoher Neutralität. Einzig der Conti präsentierte sich steif und ein wenig lenkunwillig im Neuzustand.

Mit zunehmender Laufleistung allerdings veränderten sich die Fahreigenschaften der Reifen. Der Continental zum Beispiel wurde zunehmend „weicher", wodurch er sich gefühlsmäßig an den Metzeler annäherte, was von den Verschleißfahrern als durchweg positiv empfunden wurde. Bridgestones T 32 allerdings ließ gehörig Federn. Er verlor nicht nur heftig an Gummi (insgesamt 1,4 Kilogramm an Vorder- und Hinterreifen; zum Vergleich der Michelin: 780 Gramm), sondern büßte auch stark von seinen im Neuzustand



guten Fahreigenschaften ein (Details dazu in den Bewertungskästen). Dies ging schlussendlich so weit, dass es trotz moderatem Landstraßentempo bisweilen zu erhöhtem Puls in Schräglage kam, da der T 32 dort kein vertrauensförderndes Fahrgefühl mehr vermittelte.

Ganz anders agierten dagegen Dunlop, Michelin und Pirelli, denen die 2000 Kilometer kreuz und quer durchs Winkelwerk der spanisch-französischen Prärie kaum anzumerken waren.

Generell muss den Tourenreifen 2024 ein sehr hohes Qualitäts- und Haftungsniveau attestiert werden. Wie sich die Produkte im Detail schlugen, verrät die Tabelle oben rechts auf dieser Seite.

MOTORRAD-Punktewertung Landstraße/Alltag

	Maximale Punktzahl	Bridgestone T 32	Continental RoadAttack 4 GT	Dunlop Roadsmart IV GT	Metzeler Roadtec 02	Michelin Road 6 GT	Pirelli Angel GT II
Fahrverhalten							
Handlichkeit	30	27	26	29	26	28	27
Lenkpräzision	30	23	25	27	24	28	28
Kurvenstabilität	20	17	19	19	19	20	20
Kurvenstabilität Sport	20	16	18	19	19	17	19
Haftung in Schräglage	10	8	9	9	9	9	9
Haftung beim Beschleunigen	10	9	9	9	9	9	9
Geradeauslaufstabilität	10	10	10	9	10	10	10
Grenzbereichverhalten	10	7	9	9	9	9	9
Aufstellmoment	10	7	8	9	8	9	8
Summe	**150**	**124**	**133**	**139**	**133**	**139**	**139**
URTEIL		**gut**	**gut**	**sehr gut**	**gut**	**sehr gut**	**sehr gut**

*150 bis 136 Punkte = sehr gut; 135 bis 121 Punkte = gut; 120 bis 106 Punkte = befriedigend; 105 bis 91 Punkte = ausreichend; 90 bis 0 Punkte = mangelhaft

MOTORRAD KAUFtipp

MOTORRAD KAUFtipp

MOTORRAD KAUFtipp

Drei punktgleiche Fabrikate beweisen, wie eng die Tourenreifen auch nach 2000 Kilometern Testdistanz beieinanderliegen können. Dunlop und Michelin behalten ihren von Beginn an agilen, handlichen Charakter bei, der Pirelli seine Stabilität, wenn es zügig ums Eck geht. Der neue Metzeler kann sich nicht ganz an die Spitze setzen und platziert sich mit dem Continental im Mittelfeld. Der Bridgestone leidet arg an seinem Verschleiß, baut stark ab und bekommt daher gerade noch ein gut.



IT'S RAINING MEN, HALLELUJAH (WEATHER GIRLS)

Bei Nässe trennt sich die Spreu vom Weizen, denn die Reifen sind nicht nur für die Haftung, sondern auch für das Wohlgefühl des Piloten verantwortlich. Also Badehose an und los!

Die Weather Girls landeten 1982 mit ihrem Song „It's raining men" einen Hit, der auch heute noch auf jeder 80er-Party die Tanzflächen füllt. Und wer diesen Song kennt, weiß um seine beschwingende Wirkung. Irgendwie lockert er die sonst steifen Hüften, schiebt die Schüchternheit beiseite und schwupps, steht man voll in Action auf der Tanzfläche.

Gute Reifen erzielen bei Nässe exakt die gleiche Wirkung bei Motorradfahrern. Sie entkrampfen, schaffen Vertrauen durch Haftung, steigern das Selbstvertrauen durch eine klare Rückmeldung vom breiten Grenzbereich. Das Ergebnis: Man sitzt locker auf dem Motorrad und beginnt entspannt, die Fahrt bei Nässe zu genießen.

Um die Eigenschaften der Reifen klar, transparent, vergleichbar und reproduzierbar ermitteln zu können, reicht der frohe Reigen auf der Landstraße nicht aus. Eine permanent bewässerte Teststrecke muss her. Bei diesem Test dürfen wir wieder die Nassteststrecke von Goodyear/Dunlop nahe Montpellier (Frankreich) nutzen.

Auf diesem dauernassen Rundkurs, dessen Streckenprofil unten zu sehen ist, können die Fähigkeiten aller Pneus bei gleichen Bedingungen mit einigermaßen geringem Restrisiko eruiert werden. Und die Erkenntnisse von der Nassstrecke lassen sich eins zu eins auf die Landstraße übertragen, da es hier letztendlich nicht um die letzte Zehntelsekunde geht, son-





Der Luftdruck wird täglich geprüft, ebenso die Reifenoberfläche auf eingedrungene Fremdkörper. Unten: Reifenwechsel im Akkord sind Standard bei den Eigenschaftstests auf dem Prüfgelände





dern darum, was für ein Gefühl ein Reifen vermittelt und wie er bei einer Notbremsung performt.

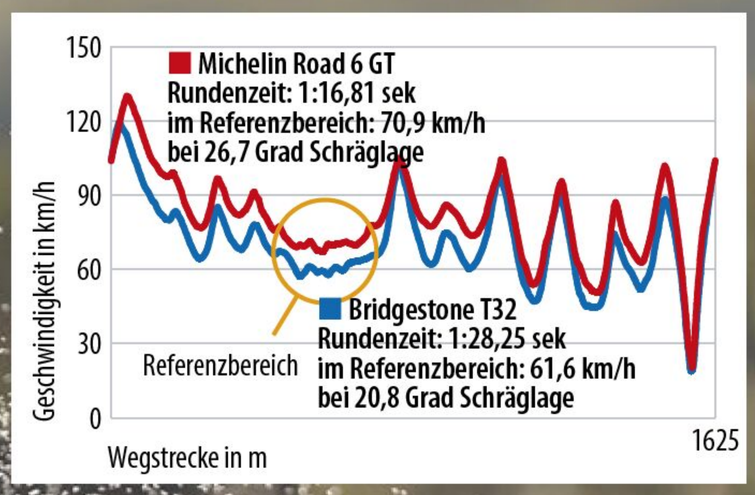
Das Gefühl eines Reifens im Nassen wird maßgeblich von folgenden Fragestellungen geprägt: Wie hoch oder niedrig ist das Gripniveau? Wie fühlt sich der Grenzbereich an? Kündigt sich die Haftgrenze sanft an, oder wird der Pilot von hartem Haftungsabriss überrascht?

Die Rundenzeit eines Reifens ist ein Indikator der Gesamt-Performance. Die Sektionszeit des unten rot gefärbten „Omega" liefert klare Aussagen zu Haftung und Grenzbereich. Dank lange gleich bleibender Schräglage kann man sich hier voll auf Haftung und den Grenzbereich konzentrieren. Wer hier Vertrauen schafft, ist vorn mit dabei. Denn Vertrauen in den Reifen ist, wie so oft im Leben, die Basis für eine gute Zusammenarbeit.

Nassteststrecke



Exakt hier, im rot markierten Omega, zeigen sich die Unterschiede der Reifen sehr deutlich. Der Michelin enteilt dem Bridgestone hauptsächlich deswegen, weil der T 32 im gebrauchten Zustand durch sein diffuses Fahrverhalten dem Piloten keine Verlässlichkeit vermittelt



MOTORRAD-Punktewertung Nässe

	Maximale Punktzahl	Bridgestone T32	Continental RoadAttack 4 GT	Dunlop Roadsmart IV GT	Metzeler Roadtec 02	Michelin Road 6 GT	Pirelli Angel GT II
Fahrverhalten							
Handlichkeit	10	7	8	10	8	10	9
Lenkpräzision	20	15	16	19	17	19	18
Haftung Kurven	20	15	17	19	20	19	19
Haftung Beschleunigung	20	17	18	19	19	19	19
Grenzbereich	20	14	16	18	19	19	19
Bremsverzögerung	10	8	9	8	10	8	9
Bremsweg aus 100 km/h (m)		45,9	44,9	45,9	43,3	46,5	44,9
Geschwindigkeit im Omega (km/h)		61,5	65,9	69,2	71,2	70,9	70,02
Rundenzeit (min)		1.28,25	1.21,10	1.17,98	1.17,29	1.16,81	1.17,80
Summe	**100**	**76**	**84**	**93**	**93**	**94**	**93**
URTEIL		befriedigend	gut	sehr gut	sehr gut	sehr gut	sehr gut

*100 bis 91 Punkte = sehr gut; 90 bis 81 Punkte = gut; 80 bis 71 Punkte = befriedigend; 70 bis 61 Punkte = ausreichend; 190 bis 0 Punkte = mangelhaft

MOTORRAD KAUFtipp

Obwohl es hier nicht um die absolute Rundenzeit geht, spiegelt diese das Niveau der vier besten Reifen wider. Lediglich 1,2 Sekunden trennen die Pneus in der Einzelbetrachtung, in der Summe aller Punkte trennt sie lediglich ein Punkt. Ebenfalls gut, aber mit leichten Schwächen bei Haftung und der Lenkpräzision funktioniert der Conti. Aufgrund seines hohen Verschleißes vermittelt der Bridgestone dem Piloten kein gutes Gefühl mehr.

Abgleich: Neu gegen Gebraucht

Wie wirken sich 2000 Kilometer Testdistanz im Nassen auf die Reifen aus? Wir glichen den besten und den schlechtesten Reifen der Verschleißwertung jeweils gegen Neureifen ab. Der neue Satz Michelin Road 6 GT war rund eine Sekunde schneller als das zu ungefähr 50 Prozent verschlissene Paar. Die Performance des Road 6 GT hält also sehr lange an.
Der Bridgestone T 32 ist im Neuzustand nah an den Mitbewerbern dran, der 2000 Kilometer gefahrene T 32 verliert aber über acht Sekunden auf den ungefahrenen T 32. Besonders die ursprünglich gute Haftung sowie die Lenkpräzision lassen dann zu wünschen übrig. Zwar kündigt der Grenzbereich die Haftgrenze frühzeitig an, der Reifen ist nicht „hinterhältig", doch die Nasshaftung bleibt klar hinter dem Michelin zurück (siehe Rundenzeiten oben).

ROLLING, ROLLING, ROLLING ... (FRANKIE LAINE)

Ähnlich dem Country-Klassiker „Rawhide“ von Frankie Laine halten wir es beim Verschleißtest. Die Räder müssen sich unentwegt drehen, um die 2000 Kilometer Testdistanz zu rocken.

Ein Reifenverschleißtest ist immer die beschleunigte Variante des normalen Reifenlebens. Wir absolvierten die Testdistanz im Hopplahopp, damit wir Ihnen sagen können, was Sie nach einer halben oder gar ganzen Saison von Ihrem Reifen oder dem Nachfolger des momentan montierten Pneus erwarten können. Klingt einfach, ist es beinahe auch. Vorausgesetzt, man hat sechs identische Motorräder, sechs Fahrer von ähnlichem Fahrtalent sowie die passende Strecke am Start. Ist alles beisammen, kann es losgehen. Ganz ohne Autobahn, nur auf kleinen und kleinsten Landstraßen mit sehr vielen Kurven, um den Reifen richtig was zu tun zu geben. Diese extreme Belastung hebt sich sicherlich von der Nutzung der Reifen im normalen Alltag ab, dient uns dennoch als Zeitraffer, um die Haltbarkeit der Reifen im beanspruchten Schulterbereich vergleichend beurteilen zu können.

Um den Einfluss des individuellen Fahrstils zu egalisieren, tauschen die Piloten alle 60 Kilometer die Fahrzeuge. So kam jeder Fahrer jeden Tag in den Genuss aller Reifen. Für eine konstante Pace sorgte der Road Captain, der stets vorne fuhr. Ein Tagespensum von 400 Kilometern hört sich zunächst nicht krass an, doch an kurzen Herbsttagen ist man inklusive der nötigen Fotostopps immer von früh bis teils sehr spät auf Achse.

Unter gleichen Bedingungen beginnen die Tourenreifen mit ihrer Metamor-

Straße frisst Gummi. Eine Darwin'sche Lesart dieser Tatsache würde die Straße in diesem Fall zum Stärkeren erklären



phose vom Neu- zum Altgummi. Maximale143 Newtonmeter und permanent mindestens 330 Kilogramm (Motorrad, Fahrer und Gepäck) malträtieren die Pneus, die – so weit freigegeben – in ihren etwas stabileren GT-Versionen zum Test antraten.

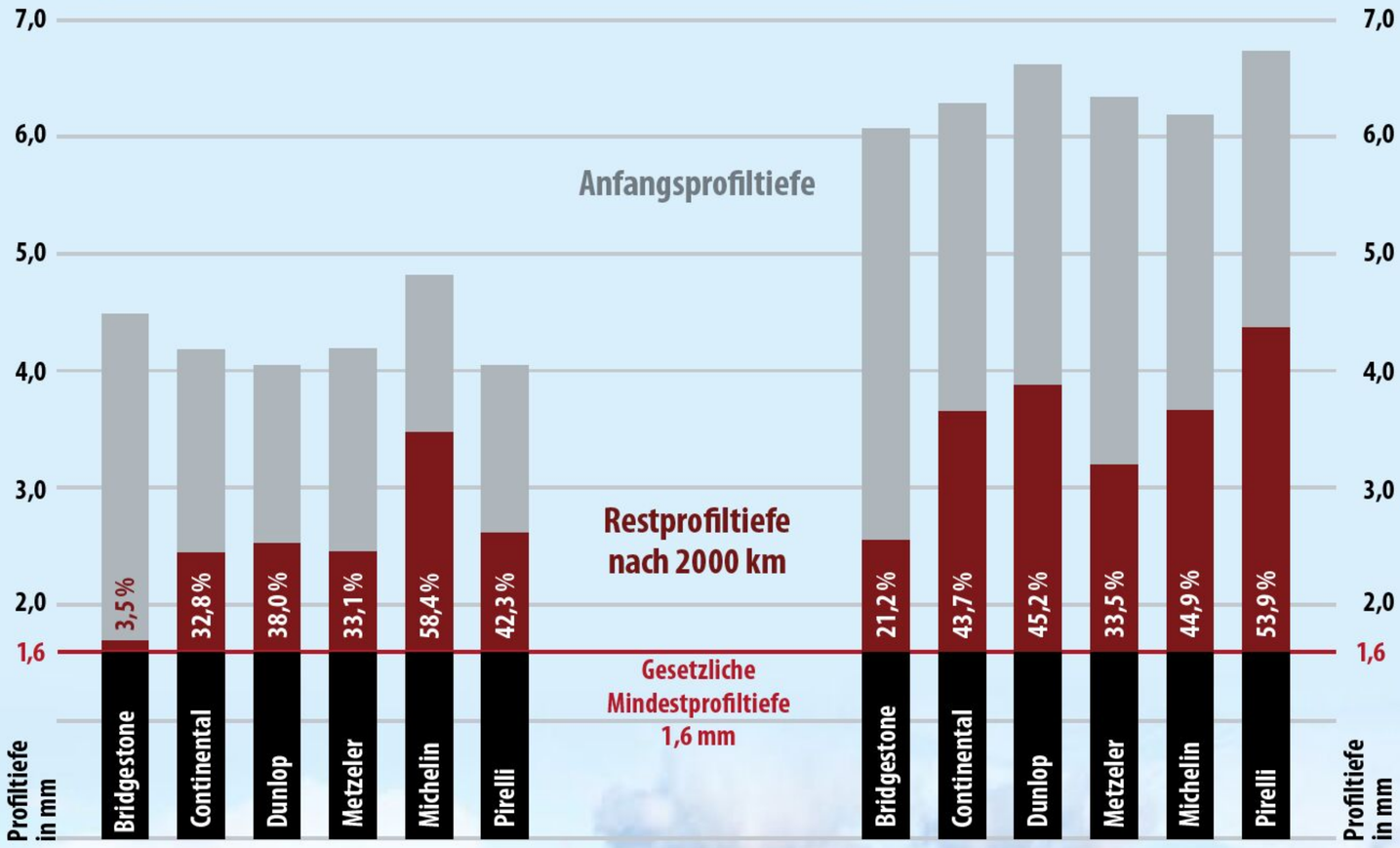
Der von uns dabei ermittelte Verschleiß ist beispielhaft für den Test zu sehen und kann bei Ihnen durch Einflussgrößen wie Fahrstil, Strecke und Außentemperatur deutlich anders ausfallen. Dennoch generieren wir durch die Vergleichsfahrt eine belastbare Basis für Aussagen zur Haltbarkeit der Reifen.

MOTORRAD KURVEN-DISKUSSION

Der Podcast zum Reifentest

Jetzt reinhören unter **www.motorradonline.de/podcast**

Verschleiß nach 2000 Kilometern in Prozent



Hinweis: Angegeben ist das Restprofil in Prozent bis zum gesetzlichen Grenzwert



MOTORRAD-Punktewertung Verschleiß

		Maximale Punktzahl	Bridgestone T 32	Continental RoadAttack 4 GT	Dunlop Roadsmart IV GT	Metzeler Roadtec 02	Michelin Road 6 GT	Pirelli Angel GT II
Verschleiß								
	Vorderrad	50	29	39	40	39	47	42
	Hinterrad	50	35	42	43	39	43	46
	Summe	**100**	**64**	**81**	**83**	**78**	**90**	**88**
URTEIL			ausreichend	gut	gut	befriedigend	gut	gut

*100 bis 91 Punkte = sehr gut; 90 bis 81 Punkte = gut; 80 bis 71 Punkte = befriedigend; 70 bis 61 Punkte = ausreichend; 190 bis 0 Punkte = mangelhaft

MOTORRAD KAUFtipp

Beginnen wir mit dem auffälligsten Reifen. Der Bridgestone T 32 sticht leider negativ aus dem Testfeld hervor, da er am Vorderrad bereits die weiße Fahne schwenkt und „habe fertig" ruft. Auch der Metzeler hat Federn gelassen, allerdings vorn und hinten sehr gleichmäßig und ohne große negative Einflüsse auf das Fahrverhalten. Der Conti tut es ihm gleich. Toll, nach 2000 Kilometern gibt es noch spaßige Reifen: die Gummis von Dunlop, Michelin und Pirelli.



Bridgestone
Battlax T 32

Gewicht: vorne 4,44 kg, hinten 6,83 kg
Herstellungsland: Japan
Infos/Freigaben: Bridgestone Deutschland, Tel. 06172/408173, www.bridgestone.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: Im Neuzustand fährt sich der T 32 sehr ausgewogen. Die Geradeauslaufstabilität ist vorbildlich. Die Handlichkeit ist nicht zu agil und liegt hinter dem Dunlop und Michelin. Beim Einlenken in Schräglage überzeugt er mit einer guten Lenkpräzision. Mit zunehmendem Verschleiß leidet die Neutralität, der Vorderreifen erfordert immer größer werdende Gegenlenkkräfte in Schräglage.

Nasstest: Der hohe Verschleiß geht zu Lasten der Nass-Performance, besonders bei mittleren Schräglagen (um die 20 Grad im stark verschlissenen Schulterbereich) ist die Restprofiltiefe so gering, dass in diesem Bereich dem T 32 die Rückmeldung für die Haftung fehlt.

Verschleiß: Die breiten Profilrillen begünstigen durch entsprechend höhere Walkbewegungen den Profilabbau. Besonders beim Bremsen in Kurven leidet der Vorderreifen im Schulterbereich. Dort verschleißt der T 32 fast bis zum gesetzlichen Limit von 1,6 Millimetern.

Fazit: Im neuen Zustand überzeugt der T 32 mit einem ausgewogenen Fahrverhalten und einer sehr guten Geradeauslaufstabilität. Der Verschleiß, vor allem am Vorderrad, macht ihm allerdings mehr zu schaffen als der Konkurrenz.

MOTORRAD Urteil: befriedigend



Continental
RoadAttack 4 GT

Gewicht: vorne 4,7 kg, hinten 7,0 kg
Herstellungsland: Deutschland
Infos/Freigaben: Continental, Tel. 0511/93801, www.conti-moto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: Anders als die Mitbewerber verzichtet Conti auf verschiedene Gummimischungen. Mit „Tractionskin“, einer bereits beim neuen Reifen aufgerauten Oberfläche, gibt es satte Haftung ab den ersten Metern. Der Conti lenkt sehr träge in Schräglage ein. Was sich mit zunehmendem Verschleiß immerhin nicht spürbar verstärkt. Er besitzt ein spürbares Aufstellmoment beim Bremsen.

Nasstest: Auf der Bremse erreicht der Conti sehr gute Werte. Durch das leicht träge Handling will er auf einer weiteren Linie gefahren werden. Ein gutmütiger Grenzbereich kündigt das Limit an, in Schräglage verliert er gegenüber der Konkurrenz früher an Haftung.

Verschleiß: Der Conti verschleißt sehr ausgewogen an Vorder- und Hinterreifen. Insgesamt liegt er dennoch etwas hinter den Mitbewerbern. Positiv zu bewerten ist, dass sich die Fahreigenschaften gegenüber dem Neuzustand kaum verändern.

Fazit: Der RoadAttack 4 GT ist ein sportlicher Reifen mit trägerem Lenkverhalten und guter Geradeauslaufstabilität. Verschleiß, Handlichkeit und Nasshaftung sind durchschnittlich, der Bremsweg bei Nässe dagegen sehr gut.

MOTORRAD Urteil: gut



Dunlop
Roadsmart IV GT

Gewicht: vorne 4,3 kg, hinten 7,1 kg
Herstellungsland: Frankreich
Infos/Freigaben: Goodyear Dunlop Tires, Tel. 06181/6801, www.dunlop.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: Das besondere Erkennungsmerkmal des Dunlop ist seine sehr leichtfüßige Handlichkeit. Auch wenn laut Dunlop die Kontur gegenüber dem Vorgänger Roadsmart III etwas entschärft wurde, bleibt er der Handlichste im Feld. Sportliche Piloten werden von der guten Haftung und bei zügigerem Tempo von der guten Rückmeldung überzeugt. Geringes Aufstellmoment beim Bremsen.

Nasstest: Satte Haftung im Nassen kombiniert mit einer leichtfüßigen Handlichkeit bringen gute Rundenzeiten beim Nasstest. Der Grenzbereich kündigt sich früh an, die Traktion ist überdurchschnittlich und macht ihn zu einem gut einschätzbaren Reifen bei schlechtem Wetter.

Verschleiß: Er verschleißt durchschnittlich, aber vorne und hinten sehr homogen. Der Profilabtrag schadet der Handlichkeit nicht, im direkten Vergleich bleibt er in dieser Disziplin auch zum Ende der Verschleißfahrt zur Konkurrenz vorne.

Fazit: Der Dunlop ist der agilste Reifen im Test, der unhandlichen Fahrzeugen auf die Sprünge hilft, aber an handlichen Fahrzeugen kippelig wirken kann. Im Alltag überzeugt er mit einer guten Nasshaftung und guter Rückmeldung.

MOTORRAD Urteil: sehr gut

So testet MOTORRAD

Damit wir diesen Test pünktlich zum Saisonstart 2024 ins Heft hieven können, sind wir bereits im Herbst 2023 zum Verschleiß- und Alltagstest in die noch warme Provence (Frankreich) aufgebrochen. Die Rennstrecken- und Nässewertung konnten wir direkt im Anschluss auf dem Goodyear-Dunlop-Testgelände nahe Montpellier durchführen. Diese Kriterien stehen im Fokus der MOTORRAD-Wertung:

Handlichkeit …
… ist die Lenkkraft, um das Bike in Schräglage zu bringen und es in Wechselkurven auf Linie zu halten.

Grenzbereichverhalten* …
… steht für die Beherrschbarkeit des Reifens am Limit. Tests auf nasser und trockener Fahrbahn.

Lenkpräzision* …
… in unterschiedlich schnellen Passagen mit komplizierten Kurvenradien. Gibt Auskunft darüber, ob das Motorrad dem gewünschten Kurs folgt, der über die Lenkkräfte vorgegeben wird, oder ob deutliche Linienkorrekturen erforderlich sind.

Kurvenstabilität …
… testet das Aufschaukeln in (Wechsel-)Kurven und bei Bodenwellen. Wird in unterschiedlichen Modi (solo/mit Sozius) und in großer Schräglage beim Beschleunigen getestet.

Geradeauslaufstabilität …
… wird bei Highspeed getestet. Bleibt das Motorrad stabil auf Kurs, oder stört Pendeln die Fahrt?

Haftung Beschleunigung* …
… bezeichnet die Seitenführung und Kraftübertragung in unterschiedlich schnellen Kurven (nass/trocken).

Haftung Schräglage* …
… ist die Seitenführung in maximaler Schräglage (nass/trocken). Eine

*Die mit Stern gekennzeichneten Abschnitte sind auf Motorräder übertragbar, die eine ähnliche Geometrie wie die BMW R 1250 RS besitzen



Metzeler
Roadtec 02

Gewicht: vorne 4,32 kg, hinten 7,02 kg
Herstellungsland: Deutschland
Infos/Freigaben: Pirelli Deutschland, Tel. 089/14908302, www.metzelermoto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: Der Roadtec 02 ist die einzige Neuheit für 2024 und möchte eigentlich ein Supersport-Tourenreifen sein. Bei normalem bis zügigem Tempo fährt er sich träger als die Mitbewerber, sportliche Fahrweise belohnt er mit guter Rückmeldung und Haftung sowie einem guten Geradeauslauf. Dieser geht allerdings zu Lasten der Handlichkeit. Spürbares Aufstellmoment beim Bremsen.

Nasstest: Auf der Nasshandlingstrecke liefert der Metzeler Roadtec 02 ab. Zwar möchte auch er einen weiteren Bogen fahren, doch dafür bietet er eine sehr gute Nasshaftung und einen breiten Grenzbereich. Und: Er erzielt den kürzesten Bremsweg.

Verschleiß: Der Metzeler verschleißt etwas überdurchschnittlich, kann sich hier also nicht von den Mitbewerbern abheben. Die Veränderungen der Fahreigenschaften von neu zu gebraucht bleiben überschaubar und machen den Roadtec 02 zu einem verlässlichen Begleiter.

Fazit: Ein Reifen mit guter Geradeauslaufstabilität. Besonders sehr sportliche Fahrer werden seine Vorzüge ausloten können. Die Nasshaftung ist klasse. Im Alltag stört man sich allerdings etwas an der trägen Handlichkeit.

MOTORRAD Urteil: gut



Michelin
Road 6 GT

Gewicht: vorne 4,54 kg, hinten 6,29 kg
Herstellungsland: Spanien
Infos/Freigaben: Michelin Reifenwerke, Tel. 0800/0111181, motorrad.michelin.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: Der Road 6 GT überzeugt besonders durch seine glasklare Rückmeldung für die Haftung. Er lenkt sehr handlich ein und bleibt über den gesamten Schräglagenbereich sehr neutral. Auch bei tieferen Schräglagen bleibt er transparent. Die gute Eigendämpfung vermittelt ein gutes Kontaktgefühl zur Fahrbahn. Auch bei kühleren Temperaturen liefert er im direkten Vergleich die beste Rückmeldung.

Nasstest: Auch hier fühlt sich der Road 6 GT sehr wohl. Gute Haftung und Rückmeldung sowie die gute Handlichkeit lassen den Michelin die Nassstrecke sehr schnell umrunden. Besonders die sehr gute Traktion beim Beschleunigen verschafft ihm leichte Vorteile.

Verschleiß: Der geringste Verschleiß am Vorderreifen und geringer Verschleiß am Hinterreifen ergeben den geringsten Gesamtverschleiß für den Michelin. Seine Funktion wird durch das schwindende Profil nicht großartig kompromittiert – sehr gut.

Fazit: Der geringste Verschleiß, die schnellste Rundenzeit im Nassen und sattes Feedback auf trockener Straße – der Road 6 GT leistet sich in keiner Disziplin eine Schwäche. Dem erfolgreichsten Punktesammler gebührt der Testsieg.

MOTORRAD Urteil: sehr gut



Pirelli
Angel GT II

Gewicht: vorne 4,32 kg, hinten 7,06 kg
Herstellungsland: Deutschland
Infos/Freigaben: Pirelli Deutschland, Tel. 089/14908302, www.pirelli.com

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: Wer sehr sportlich unterwegs sein möchte, setzt auf den Pirelli Angel GT II. Er lenkt zwar nicht so agil und kurvenwillig in Schräglage ein wie Michelin oder Dunlop, überzeugt aber über den gesamten Schräglagenbereich mit einer hohen Kurvenstabilität und einem neutralen Lenkverhalten. Leicht auf Temperatur gebracht, liefert er eine glasklare Rückmeldung für die Haftung.

Nasstest: Der sportliche Angel GT II leistet sich bei Nässe keine Schwäche. In allen Testkriterien erreicht er gute bis sehr gute Werte, ob beim Kurvenspeed, der Bremsmessung oder der Traktion. Der Grenzbereich ist sehr gutmütig und kündigt die Haftgrenze rechtzeitig an.

Verschleiß: Der Pirelli kann nicht nur schnell, sondern auch lang. Mit sehr guten Verschleißwerten an Vorder- und Hinterreifen erobert er den zweiten Rang dieser Wertungskategorie. Ein Beweis dafür, dass schnelle Gummis mittlerweile auch lange durchhalten können.

Fazit: Für sportliche Piloten ist der Pirelli Angel GT II eine Empfehlung. Er funktioniert nicht nur auf trockener Landstraße, sondern auch bei durchwachsenen Bedingungen, gepaart mit einem sehr guten Verschleißverhalten.

MOTORRAD Urteil: sehr gut

Gratwanderung, die nur auf abgesperrter Strecke möglich ist.

Aufstellmoment …
… bezeichnet das Aufrichten des Motorrads beim Bremsen in Schräglage. Diese Reaktion muss mit einer Gegenkraft (Drücken) am kurveninneren Lenkerende ausgeglichen werden.

Fülldruck:
Landstraße/Nässe (v/h): 2,5/2,9 bar, nach Herstellervorgabe

Das Motorrad im Reifentest: BMW R 1250 RS

Wow, was für ein Motorrad! Die R 1250 RS kommt der sagenumwobenen und viel zitierten eierlegenden Wollmilchsau wirklich sehr nahe. Der Camshift-Boxer ist ein wahrhaft gigantischer Motor, und selbst Motorradfahrer mit Boxer-Aversion können bei der R 1250 RS schwach werden. Denn sie kann tatsächlich Reisen und Sport auf sehr hohem Niveau. Dank umfangreicher Ausstattungspakete übersteigt der Preis zwar gerne die 20000-Euro-Grenze, doch der gebotene Gegenwert ist hoch und der Nutzwert sowieso.

Daten
Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, 1254 cm³, 100 kW (136 PS) bei 7750/min, 143 Nm bei 6250/min, Brückenrahmen aus Stahlrohr, Upside-down-Gabel, Einarmschwinge, Tankinhalt 18 Liter, Sitzhöhe 820 mm, Gewicht (vollgetankt) 255 kg, Reifen 120/70-17, 180/55-17, Verbrauch/100 km 4,9 Liter, Preis: ab 15990 Euro (zzgl. Nk)



Herstellerangaben

Das Best-of der Tester



Robert Glück (52) Der Continental fährt sich neu sperriger als die Mitbewerber. Doch über die Distanz wird er subjektiv „weicher“ und nähert sich so den Mitbewerbern an. Beim Verschleiß ist er im Mittelfeld dabei.



Sven Loll (50) Klar könnte man sagen, dass sich ein neuer Reifen an die Spitze des Testfelds setzen muss, was der Metzeler Roadtec nicht tut. Aber weißte was: Das ist mir egal. Ich mag das Fahrgefühl, das der 02er erzeugt.



Peter Klein (ü 50) Für mich ist der Michelin Road 6 GT die erste Wahl. Handlich ohne Ende, resistent gegen Verschleiß und sauschnell punktet er in den für mich wichtigen Disziplinen. Monsieur Bib, je vous embrasse!



Karsten Schwers (52) Der Dunlop Roadsmart ist eine Nuance sportlicher als der Testsieger Michelin und kommt mir bei der sonntäglichen Kurvenhatz kurz nach Sonnenaufgang sehr entgegen. Zwar „nur“ Zweiter, aber ein top Pneu!



Tobi Wassermann (48) Mir machen Regenfahrten nichts aus, schließlich heiße ich nicht nur Wassermann, sondern habe auch das Seepferdchen. Dennoch verlasse ich mich dabei gerne auf den Bademeister von Michelin.



Markus „Knipser“ Jahn (56) Der Engel von Pirelli lenkt sehr präzise und ist in Schräglage stabil. Das mag ich, weswegen ich den Angel GT II zu meinem diesjährigen Favoriten erkläre. Ciao bella, grazie per il bellissimo momento.

ENDE GUT, FAST ALLES GUT

Die Motoren kühlen knisternd ab, die Krümmer haben eine schöne Färbung angenommen, und alles ist heile geblieben. Was bleibt außer einem Resümee?

Stillstand ist nicht immer Rückschritt. Manchmal ist er auch nötig, um sich zu sammeln und klare Gedanken zu fassen. So auch am Ende des „Stresstests“ für die sechs Tourenreifen. Ein Blick ins Gesamtklassement zeigt, dass die Top 3 nach 2000 Kilometern Verschleißtest immer noch eng beieinanderliegen. Dunlop Roadsmart IV GT, Michelin Road 6 GT und Pirelli Angel GT II können nicht nur gute Steherqualitäten attestiert, sondern den Entwicklern darf auch dazu gratuliert werden, dass die Reifen ihre anfänglich guten Fahreigenschaften bis zu diesem Punkt beibehalten haben. Rang vier geht an den Metzeler Roadtec 02, der bei Nässe ganz vorn mit dabei ist, aber bei Fahreigenschaften und Verschleiß etwas schwächelt. Rang fünf ist für den Continental RoadAttack 4 GT, dessen Nass-Performance nicht ganz auf Augenhöhe der anderen ist. Der Bridgestone T 32 kann im Neuzustand mit den Mitbewerbern mithalten, was auch der Reifentest 2022 belegt. Er leidet aber arg an seinem starken Verschleiß. ■

MOTORRAD - Endwertung

	Landstraße	Nässe	Verschleiß	Summe	MOTORRAD-Urteil*
Maximale Punktzahl	150	100	100	**350**	
Michelin Road 6 GT	139	94	90	323	sehr gut
Pirelli Angel GT II	139	93	88	320	sehr gut
Dunlop Roadsmart IV GT	139	93	83	315	sehr gut
Metzeler Roadtec 02	133	93	78	304	gut
Continental RoadAttack 4 GT	133	84	81	298	gut
Bridgestone T 32	124	76	64	264	befriedigend

*350 bis 311 Punkte = sehr gut; 310 bis 271 Punkte = gut; 270 bis 231 Punkte = befriedigend; 230 bis 191 Punkte = ausreichend; 190 bis 0 Punkte = mangelhaft

Mit sechs Paarungen geht es auf der BMW S 1000 RR im zweiten Teil des 2024er-Reifentests weiter:

Sportreifen in 120/70 ZR 17 und 190/55 ZR 17

DAS SPORTLICHE MOTORRAD-MAGAZIN

Das Magazin für sportliche Motorradfahrer. Faszination und Action für alle, die es schnell und sportlich lieben.



JETZT BESTELLEN

Heft am Kiosk oder als E-Paper erhältlich:

Web: www.motorradonline.de/ps | Telefon: 0781 6396659
E-Mail: mps-bestellungen@burdadirect.de

SCHAUFENSTER



1



2

3



4



Fotos: Hersteller

1 WP Replica Team Wear Parallel zu den namensgebenden Fahrwerkskomponenten bietet WP Suspension ab sofort auch Bekleidung und Accessoires an. Neben dem abgebildeten Rucksack Renegade mit knapp 30 Litern gehören dazu auch diverse T- und Polo-Shirts, Winter-, Soft- und Hardshell-Jacken, kurze und lange Hosen sowie Mütze und Halstuch. Erhältlich bei Händlern von WP, KTM, Husqvarna und GasGas. *www.wp-suspension.com*

2 Ducati Bekleidungskollektion Wir bleiben bei Mode, gehen gedanklich aber weiter in den Süden: Ducati hat sein Sortiment an Bekleidung und Fanartikeln aufgestockt. Für den 2024er-Kalender mit zwölf spannenden Konstruktionszeichnungen dürfte es schon etwas spät sein, für Frühjahr und Sommer nützlicher sind das zusammen mit Alpinestars entwickelte Sweatshirt für 223 Euro sowie die von Carrera designte Sonnenbrille für 165 Euro. Insgesamt warten stolze 61 Produkte auf *https://shop.ducati.com*

3 Hepco & Becker für Suzuki GSX-S 1000 GX Suzuki verspricht mit ihrem Crossover-Bike ohnehin hohen Reisekomfort, Hepco will mit leichteren Gepäcklösungen noch eine Schippe drauflegen. Der passgenaue C-Bow-Halter für 230 Euro harmoniert mit allerhand Taschen und Koffern, Tankring (35 Euro) plus Tankrucksack bieten weiteren Stauraum. *www.hepco-becker.de*

4 Roof Boxxer 2 Carbon Den insbesondere in Frankreich beliebten Klapphelm bringt Roof für 599 Euro nun auch in Carbon, zum 30-jährigen Jubiläum kommt außerdem eine limitierte,



5



8



7

6



nummerierte und besonders gestaltete Sonderedition des Boxxer 2 auf den Markt. Diese kostet dann 740 Euro. *www.roof.fr*

5 Ilmberger für Ducati Diavel V4 Wem das Musclebike aus Bologna ab Werk noch nicht imposant genug ist, der dürfte sich an dem umfangreichen Carbon-Sortiment von Ilmberger erfreuen. Vom Windschild über Krümmerschutz bis hin zur Auspuffabdeckung bietet der oberbayrische Hersteller knapp 50 Kohlefaserteile ab 149 Euro inklusive ABE. *www.ilmberger-carbon.de*

6 Büse Monterey Für Damen und Herren, für Sonne und Regen ist die neue Textilkombi von Büse gedacht. Großzügige Belüftungen treffen hier auf eine entnehmbare Klimamembran, die bei Regen wahlweise drüber oder drunter passt. Sieben Außentaschen und Stretcheinsätze runden das Angebot ab. Erhältlich von 48–64 bzw. 36–46, Jacke ab 319,95, Hose ab 249,95 Euro. *www.buese.com*

7 Rokker Socken Der Schweizer Hersteller ist für hochwertige Jeans und Stiefel bekannt, dazwischen passen perfekt die neuen Socken. Sie kommen in zahlreichen knalligen Varianten und werden aus organischer Baumwolle in einem Familienbetrieb in Portugal gefertigt. Der Preis liegt bei 19 Euro. *www.therokkercompany.com*

8 AGT Multifunktions-Pumpe Ob Sprit vom Kanister in den Tank oder andersrum gepumpt werden muss, die elektrische Pumpe von AGT soll diese Aufgaben mit 12 l/min Förderleistung zügig meistern – dank Akkubetrieb, 48 cm langem Ansaug- und 99 cm langem Ausgabeschlauch. Preis: 19,99 Euro. *www.pearl.de*

Ducati Desmo 450 MX

Der Ducati-Prototyp reiht sich nahtlos in die Optik moderner Motocrosser ein, bringt aber neue Technik

MOTOCROSS
ZWANGSGESTEUERT

Nach dem alles überragenden Erfolg in der MotoGP- und der Superbike-WM will Ducati nun ein neues Metier erobern: Die Bologneser haben ein Motocross-Motorrad mit desmodromischer Ventilsteuerung entwickelt und Großes damit vor.



Während eines Techniksemi-nars im letzten Sommer erklärte Ducati-CEO Claudio Domenicali den geladenen Journalisten: „Ducati wird sich vermehrt im Offroad-Sektor engagieren. Dabei werden wir nicht nur unsere Desert-X-Serie ausweiten, sondern auch in den Motocross-Sport einsteigen."

Ein halbes Jahr später zeigten die Bologneser während der Vorstellung ihrer MotoGP- und Superbike-WM-Teams im italienischen Kurort Madonna di Campiglio bereits zwei fertige Prototypen ihres 450er-Crossers. Schon in diesem Jahr wird der achtfache italienische Motocross-Meister Alessio Lupino mit Ducati die italienische Meisterschaft bestreiten, und den Ableger soll es ab Sommer 2025 zu kaufen geben. Die weitreichendere Überlegung dahinter erklärt Domenicali so: „Ducati ist eine Premium-Marke, die sich aus ihrer sportlichen Historie definiert. Wir werden in Zukunft genauso wenig Luxus-Tourer anbieten wie kleine 125er- oder 250er-Motorräder oder Roller. Es ist deshalb eine wichtige strategische Entscheidung für Ducati, in den Motocross-Sektor einzusteigen. Das gibt uns die Möglichkeit, auch ohne Einsteigermodelle junge Menschen zu binden. Motocross heißt für uns, Premium-Motorräder für junge Fahrer zu bauen. Vielleicht werden sie dann später eine Multistrada oder sonst eines unserer Modelle fahren. Aber um den Kunden das bestmögliche Motorrad bauen zu können, fahren wir vorher werksseitig Rennen damit." Der Offroad-Sektor ist aber auch an sich sehr lukrativ, und mit Triumph steigt dieses Jahr noch ein weiterer europäischer Hersteller in den Motocross-Sport ein.

Auf den ersten Blick reihen sich die beiden in Madonna di Campiglio gezeigten Ducati-Prototypen nahtlos in die Technik aktueller Motocross-Motorräder ein. Doch bei genauerem Hinsehen fallen bereits Dinge auf, die neu in diesem Metier sind. So hat der Rahmen nur ganz wenige Schweißnähte, er ist aus mehreren komplexen Aluminium-Gussteilen zusammengefügt. „Dies ist sicherlich ein ungewöhnlicher Offroad-Rahmen, was den Herstellungsprozess angeht", gibt Ingenieur Davide Perni, der technische Leiter des Projekts, zu. „Aluguss zu nehmen war eine Herausforderung. Zu Beginn waren wir uns nicht sicher, welches Material wir nehmen sollten. So haben wir unterschiedliche Konstruktionen getestet und Simulationen gemacht, bevor wir bei dieser Konfiguration angekommen sind. Das richtige Verhältnis von Gewicht und Steifigkeit zu finden war auch nicht leicht. Aber der Gussrahmen erlaubt es, die Steifigkeit relativ leicht zu ändern." Dass am Rahmen noch entwickelt wird, zeigen aufgeschweißte Alu-Blöcke unter dem Lenkkopf der Prototypen. Sie rücken für mehr Steifigkeit das obere und untere Lenklager weiter auseinander.

Auch ein Hersteller wie Ducati konnte nicht zwei fahrbereite Prototypen von heute auf morgen auf die Räder stellen. Das Motocross-Projekt läuft in Bologna bereits seit 2021. „Wir haben es zusammen mit dem MotoE-Projekt begonnen", verrät Perni. „Im Offroad-Metier sind wir neu, deshalb brauchten wir ein Jahr länger, bis wir so weit waren. Wir haben mit einem weißen Blatt Papier angefangen, und es ist alles neu. Im Motor ist kein Teil von einem Serien- oder Straßen-Rennmotorrad."

Bei diesem Motor darf die Ducati-typische Zwangssteuerung der Ventile nicht



Die aus dem Vollen gefrästen Deckel und Teile aus dem 3-D-Drucker verraten noch das Prototypen-Stadium des Motors



Am Lenker ist ein Brembo-Hauptbremszylinder der aktuellen Motocross-Linie montiert, die Griffe liefert Domino



Ducati hat sich für einen Aluguss-Rahmen entschieden. Aufgeschweißte Teile verraten, dass noch weiterentwickelt wird



Am Vorderrad beißt ein CNC-gefräster Brembo MX-2GPR-Zweikolben-Schwimmsattel in eine Galfer-Bremsscheibe



Wie nicht anders zu erwarten, arbeitet Ducati beim Auspuff des Motocross-Motorrads mit Akrapovic zusammen



Auch die Schwinge ist aus Aluguss, die Kette bezieht Ducati bei DID, das CNC-gefräste Kettenblatt bei CHT Chiaravalli

fehlen. „Das war in diesem Metier auch eine Herausforderung“, gibt Perni zu. „Das Niveau, besonders bei der europäischen Konkurrenz in Bezug auf Leichtbau bei den Motorenkomponenten, ist sehr hoch. Viele sagten, mit einem Desmo wäre dies nicht zu verwirklichen. Aber Ducati hat sehr viel Erfahrung damit, und wir haben einen sehr leichten Twin-Cam-Desmo-Motor verwirklicht, der nicht schwerer als ein Motor mit Ventilfedern baut. Es ist ein Rennmotor, wir mussten ihn aber mit der Zuverlässigkeit eines Serienmotors bauen. Der Kunde soll schließlich bei den Wartungskosten eher weniger zahlen müssen als bei der Konkurrenz. Wir arbeiten beim Crosser sowohl mit Ingenieuren aus der Rennabteilung als auch der Serie zusammen.“ Die Frage stellt sich, was dieses Prinzip außer dem Marken-Image bieten kann. „Ventilfedern haben bei niedrigen Umdrehungen den gleichen Widerstand wie bei hohen, so hat ein Desmo-Motor auch bei niedrigen Drehzahlen energetisch gesehen Vorteile“, verweist Perni.

Die Elektronik wird auch beim Ducati-Crosser eine wichtige Rolle spielen, schließlich haben sich die Bologneser mit ihren MotoGP- und Superbike-WM-Projekten ein immenses Wissen angeeignet. „Sicher können wir auf diese Erfahrung bauen. Aber wir entwickeln eine völlig neue Elektronik mit den Testfahrern. Was sich bewährt, wird auch in die Serie gehen. Neben der Erfahrung von Ducati Corse können wir aber auch viel von der Elektronik der Straßen-Motorräder wie Multistrada oder Panigale V4 nutzen. Wir müssen verstehen lernen, was gut ist und was nicht, da dieses Feld andere Anforderungen stellt als die Straße. Wir arbeiten hier an mehreren Projekten, teils auch extern mit Universitäten“, erklärt Perni.

Bei Auspuff und Bremsen verwendet Ducati Teile von ihren langjährigen Zulieferern Akrapovic und Brembo, aber bei den Federelementen hat man sich für den japanischen Hersteller Showa entschieden. „Die Hersteller sind im Motocross alle auf einem sehr hohen, sehr gleichen Niveau“, so Perni. „Ducati suchte hier den besten Partner. Showa ist eine Premium-Marke, wenn sie im Motocross auch nicht so häufig vertreten sind. Das passt zu Ducati. Showa ist sehr groß, wir machen die Entwicklung zusammen, wobei der Marketing-Aspekt auch eine Rolle gespielt hat.“

Doch ein solches Projekt kann selbst von einem Hersteller, der im letzten Jahr alle Weltmeisterschaften gewonnen hat, an denen er teilnahm, nur mit dem richtigen Personal zum Erfolg geführt werden. Deshalb hat Ducati viele Top-Leute rekrutiert. Der neunfache Weltmeister Tony Cairoli wurde von seiner Aufgabe als Teamchef bei KTM weggelockt und als Testfahrer verpflichtet, dazu der achtfache italienische Meister Alessandro Lupino engagiert. Mit Maddii Racing des zweifachen Motocross-Vizeweltmeisters Corrado Maddii und seines Sohnes Marco hat Ducati einen Partner für die Renneinsätze gewählt, der in den 26 Jahren seines Bestehens mit Honda, Aprilia, Husqvarna, KTM und Fantic sechs WM- und über 40 nationale Titel errungen hat. Zudem wurde Martino Bianchi, einst Teamchef bei Husqvarna und Honda, mit all seiner Erfahrung und seinen Beziehungen als Berater verpflichtet. Dass dazu auch noch Ducati-Corse-Sporting-Direktor Paolo Ciabatti von den MotoGP- und Superbike-WM-Projekten abgezogen und zum General Manager der neu gegründeten Ducati Corse Off-Road ernannt wurde, zeigt, wie hoch das Motocross-Engagement in der Prioritätenliste steht.

Auf Ciabatti wartet eine Mammut-Aufgabe. Bereits am 16. März wird Alessandro Lupino mit der Desmo 450 MX in der italienischen Meisterschaft in Mantua debütieren. Nächstes Jahr ist bereits der Einstieg in den MX-GP geplant, 2026 in den US-Supercross. „Für Letzteren müssen nach Reglement bereits 400 Motorräder gefertigt worden sein, und im Supercross

Mit Monster Energy hat das Ducati-Werksteam bereits einen potenten Sponsor für seine erste Saison



spielt der Fahrer eine noch größere Rolle. Um da die richtigen Fahrer und Teams _ verpflichten zu können, müssen wir zuvor unsere Leistungsfähigkeit beweisen“, sagt Ciabatti. Und er verrät weiter: „Wir entwickeln auch eine 250er-Variante, die wir ab 2025 einsetzen werden.“ Bei dieser dürfte die Desmodromik bisher im Motocross unbekannte Drehzahlreserven freisetzen.

Von Drehzahlreserven schwärmen Cairoli und Lupino jetzt schon. „Mit dem Desmo und dem Gussrahmen hat das Motorrad schon einen eigenen Charakter, der nicht mit den Bikes von anderen Herstellern vergleichbar ist“, so Cairoli. „Ich konnte nicht glauben, dass das Motorrad erst das vierte Mal auf der Rennstrecke war, als ich es gefahren bin – so gut war es schon.“ Lupino ergänzt: „Der Rahmen ist leicht zu fahren, der Motor hat sehr viel Leistung und sehr viel Drehzahlreserven. Das Motorrad ist auf hohem Niveau geboren und macht bereits sehr viel Spaß. Ich kann es kaum erwarten, damit Rennen zu fahren!“

Die Fachwelt wartet ebenfalls gespannt auf den 16. März und was dann in Sachen MX bei Ducati folgt.



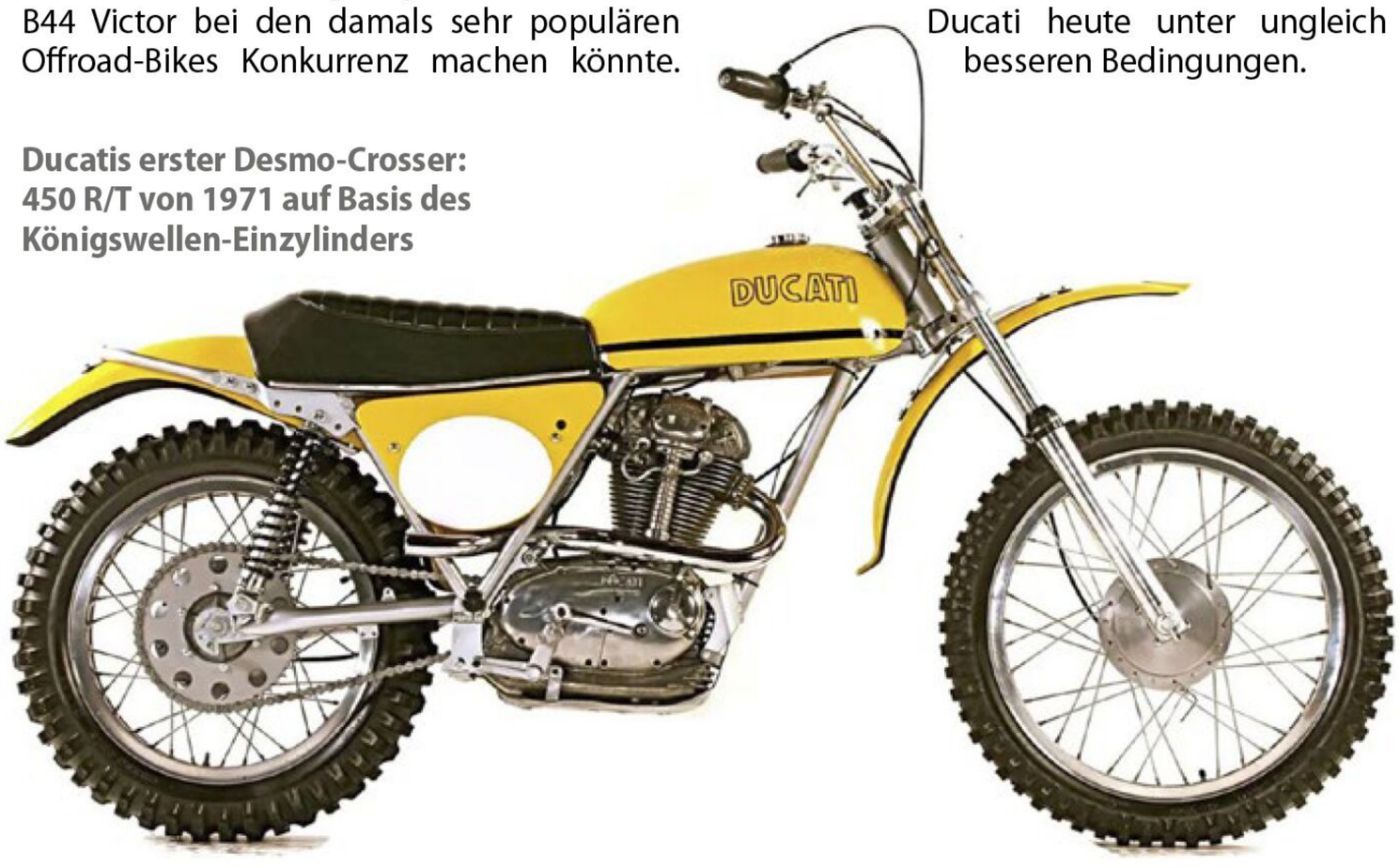
Autor: Imre Paulovits
sport@motorradonline.de

Fotos: Ducati, Tyson Jopson (1)

Der erste Versuch

Ducati entwickelt einen 450er-Desmo-Crosser? Das haben sie doch schon einmal … Richtig, vor 55 Jahren. 1969 gewannen Doug Douglas und Jim McClurg mit ihrem Eigenbau mit 350er-Ducati-Desmo-Einzylinder das erste Baja-500-Wüstenrennen. Dies brachte den damaligen US-Ducati-Importeur Berliner auf die Idee, bei den Bolognesern einen Crosser in Auftrag zu geben, der der BSA B44 Victor bei den damals sehr populären Offroad-Bikes Konkurrenz machen könnte. Ducati engagierte den italienischen Enduro-Meister Walter Reggioli, ihnen bei der Entwicklung zu helfen. 1971 kam die 450 R/T als Motocrosser, dem ein Scheinwerfer-Kit beigelegt war, in den USA auf den Markt. Ab 1972 gab es sie auch in Europa zu kaufen. Aber ihre Glasfaser-Teile neigten zu Rissen, sie war zu hecklastig, zudem dominierten bald die Zweitakter den Markt. Da startet Ducati heute unter ungleich besseren Bedingungen.

Ducatis erster Desmo-Crosser: 450 R/T von 1971 auf Basis des Königswellen-Einzylinders





PRÄZISION
NACH SCHWEIZER MACHART

Erfolge in den höchsten WM-Klassen und feinste Rennmotorräder ploppen vor dem geistigen Auge jedes Rennsport-Begeisterten auf, wenn der Name Suter fällt. Doch hinter der Fassade Motorsport steckt noch mehr. MOTORRAD bekommt einen tiefen Firmeneinblick.

Mit tonnenweise Passion, Finesse und Präzision entstehen bei Suter Teile aus edelsten Materialien



Memorabilia im Überfluss: In jeder Ecke erspäht das Auge besondere Teile einer großen Rennsport-Vergangenheit



Weltmeister-Renner: Bagnaia, Martín oder Oliveira lernten auf der von Suter entwickelten Mahindra Moto3-Maschine



Edel, brutal, teuer: Die auf 99 Stück limitierte MMX 500 ist ein modernes Zweitaktbiest. Rechts der kompakte V4-Kraftwürfel mit derben 195 PS



Oft hilft es, zwischen den Zeilen zu lesen und den Blick um das Offensichtliche herum wandern zu lassen, damit Magie und Finesse des großen Ganzen eines Meisterwerks ersichtlich werden. Zu philosophisch? Hier ein Beispiel: AC/DCs Megaalbum „Back in Black“ ist von Anfang bis Ende vollgestopft mit epochalen Gitarren-Riffs, Melodien sowie Harmonien, die sich im Gehör einbrennen und immer wieder aufs Neue faszinieren. Doch die mächtigen Rockkompositionen der Young-Brüder würden womöglich nicht mit einer solchen Wucht und Brillanz mit dem Trommelfell schmusen, hätte nicht Produzent Robert „Mutt“ Lange den Songs die richtige Würze gegeben. Der südafrikanische Soundtüftler arbeitete seit dem Longplayer „Highway to Hell“ mit der australischen Hardrock-Kombo zusammen, wusste also genau über die Klangvorstellungen der Bandmitglieder Bescheid. „Mutt“ Lange war es, der hinter den Kulissen diesen wuchtigen und bis heute als Rock-Blaupause angesehenen Sound des Albums kreierte, er gab den Kompositionen den Raum, den sie benötigten. Ohne diese beinahe krankhafte Suche Langes nach Tonperfektion wäre das Album „Back in Black“ womöglich kein gigantisches Meisterwerk der Musikgeschichte geworden. Zwar sind die Songs im Allgemeinen das, was in Erinnerung bleibt, denn sie stehen (selbstverständlich) im Vordergrund – doch die Magie des Produzenten Robert „Mutt“ Lange, der nur in echten Insiderkreisen bekannt ist, setzt die Kirsche erst auf die Sahnetorte. Und was hat dieser kleine Exkurs in Rock-Philosophie und Musikgeschichte nun mit dem Schweizer Unternehmen Suter Industries gemein? Viel!

Kraftschluss par excellence

Seit 1997 produziert Suter Nachrüst-Kupplungen für höchste Ansprüche. Was als Kooperation mit dem damaligen Superbike-WM-Team von Kawasaki unter der Leitung von Harald Eckl begann, ist heute das wohl bekannteste Produkt der Schweizer.

Etwa 3000 Kupplungen pro Jahr gehen über Suters Ladentheke, passend für über 150 verschiedene Modelle. Mit über zehn Jahren Erfahrung weiß Ingenieur und Projektleiter Thomas Kuhn alles über optimalen Kraftschluss: „Einstellmöglichkeiten und Performance sind das A und O." Wie gelingt das? Suter verwendet für maximale Performance bei den Anti-Hopping-Kupplungen mehr Bauteile wie anpassbare BTL-Federn oder einstellbare Rampenwinkel als andere Fabrikate. So erhöht sich laut Suter das Bremsmoment, eine schnellere, präzisere Auslösung gelingt. Das Resultat: feinere Kontrolle am Hebel. Aber nicht nur sichere Entschleunigung steht auf der Habenseite, auch beim Start bringen diese Features Vorteile gegenüber einem Serienteil. Das kommt oft mit Kupplungskraftverstärker – im Alltag komfortabel, beim Spurt aber hinderlich. Dann kämpft der Verstärker gegen den sensiblen Dosierwunsch des Piloten – weniger Kontrolle, Schwingungen, ungewollte Wheelies und letztlich langsamere Starts sind die Folge. Suters Konstruktion verzichtet auf Verstärkung, ist besser kontrollierbar mit definiertem, klarem Feedback. Und weil sich darüber Profis wie Amateure freuen, ist es bei Suter Philosophie, Material wie für die Superbike-WM an Endkunden auszuliefern. „Wer beispielsweise eine Yamaha R1-Kupplung erwirbt, bekommt Material, das zu 90 Prozent jenem in Topraks WSBK-Maschine entspricht. Nach dem Umbau fährt sich das Serienbike wie ein anderes Motorrad", versichert uns Thomas. Seit etwa vier Jahren greift Suter auch im Offroad-Segment an. Öltemperaturen jenseits der 150 Grad, kontinuierliche Schläge und Schleifen stellten Kuhns Team vor neue Herausforderungen. Aus der Zusammenarbeit mit MXGP-Teams kristallisierte sich schnell die Langlebigkeit als Kernanforderung für die MX-Line heraus. „Bei vielen Profiteams war oft nach einem Lauf die Kupplung hinüber", verrät Thomas. „Unsere aktuelle Ausbaustufe überlebt eine halbe Saison. Was bei den schnellen Jungs funktioniert, hält beim Endkunden ein Motorradleben lang".





OEM-Kupplung: KTM und Husqvarna vertrauen bei ihren Supermotos SMR 450 und FS 450 auf Kupplungen von Suter (links). Das komplexe Innenleben einer Suter-Kupplung (rechts)

Ein geballtes Stück Aluminiumkunst

Schwingen von Suter Industries sind aus der Welt des professionellen Rennsports kaum noch wegzudenken. Während viele High-End-Schwingen ihr Dasein in den Garagen von Werks- und Kundenteams fristen und nie in die Hände von Privatpersonen gelangen, können Hobbyracer bei Suter indes ihr eigenes Werksteil ordern.

Reden Hobby- oder Profi-Racer über die Suche nach Grip und Fahrgefühl, sind die Baustellen dafür zumeist schnell gefunden: Entweder ist das Federbein murks, oder die Reifen haften nicht wie erhofft. Ein wichtiges Bauteil wird hier jedoch ausgegrenzt: die Schwinge. Eine Schwinge trägt, neben Federbein, Umlenkung und Reifen, einen hohen Anteil zur Stabilität eines Motorrads in Geradeaus- und Kurvenfahrt bei und ist ein wichtiger Baustein schnellerer Rundenzeiten. Warum einer Schwinge jedoch eher wenig Aufmerksamkeit, zumindest im Hobbybereich, gewidmet wird, liegt auf der Hand: Ein Wechsel ist kompliziert und kostenintensiv. Trotzdem lohnt – gerade für schnelle Piloten – ein Blick hinaus über den Serienschwingen-Tellerrand. Die mächtigen und fetten Alu-Schwingen mit dickem Unterzug von Suter finden sich seit 2003 in den Fahrerlagern dieser Welt. Zuerst für Kawasakis MotoGP-Projekt entwickelt, gelangten Suter-Schwingen über den Umweg Moto2 auch in die Superbike-Klassen der WSBK oder BSB und von dort aus in die Hände von Privatteams und -kunden. Heute vertrauen beispielsweise 80 Prozent der Top-Teams in der Langstrecken-Weltmeisterschaft auf die Schwingen von Suter. Der Grund: Die je nach Modell aus sechs bis acht aus dem Vollen gefrästen Aluminiumstücke bestehenden und zusammengeschweißten Schwingen erhöhen die Steifigkeit eines Motorrads enorm. Bei einem Serienpendant bedarf es immer eines Kompromisses aus Komfort und Performance zu Lasten der Steifigkeit – beim harten Beschleunigen entstehen so Pendelbewegungen. Zudem minimiert eine Suter-Schwinge das Pendeln durch ihre Länge: Etwa ein bis zwei Kettenglieder länger ist eine Suter-Schwinge im Vergleich zur Serie. So sind – unter kundiger Hand – circa zwei Sekunden flottere Rundenzeiten drin. Allerdings haben diese zwei Sekunden ihren Preis: 8500 Euro ohne Mehrwertsteuer kostet eine Suter-Schwinge.





Dutzende Stunden Fräsarbeit sind nötig, um eine Rennsport-Schwinge herzustellen. Im Kaufpreis enthalten: alle benötigten Teile wie Radachse, Umlenkung und Kettenspanner



Ohne Prüfstand geht nichts: Vier hochmoderne Prüfstandszellen beherbergt Suter



Perpetuum mobile der Perfektion: Zig Prüftstandsläufe muss jeder von Suter entwickelte Motor über sich ergehen lassen



Lars Jäger, Verkaufs- und Marketingdirektor (l.), sowie Mastermind Eskil Suter (2. v. l.) nahmen sich viel Zeit für die MOTORRAD-Delegation



MotoGP-Schuhwerk: Carbonfelgen im früheren 16,5-Zoll-Format



„Der Zweitakter ist nach wie vor ein sinnvolles Thema – wenn man weiß, wie es geht“

Die im Jahr 1996 von den Brüdern Eskil und Simon Suter gegründete Firma Suter Racing Products (2017 in Suter Industries umbenannt) kannte und kennt die Motorradszene vor allem für zahlreiche sportliche Erfolge in den Motorrad-Weltmeisterschaften, edle Chassis- und Zubehörteile sowie ganze Motorräder wie der Zweitakt-Rakete MMX 500. Analog zu den Songs auf AC/DCs „Back in Black“ stehen also das offensichtliche Produkt und Suters eigener Erfolg im Vordergrund – und das aus gutem Grund. Satte drei Moto2-Konstrukteurstitel in Folge (Debütjahr 2010, 2011 und 2012) sowie den Moto2-Fahrertitel im Jahr 2012 mit einem gewissen Marc Márquez konnte die nur 48 Personen starke und im beschaulichen Schweizer Örtchen Turbenthal beheimatete Equipe einfahren. Damals wie heute wurde in der Moto2-WM aufgrund von Kostendeckelung auf ein Motoren-Einheitskonzept gesetzt. Sitzen heute Triumph-Dreizylinder in den Prototypen-Chassis, steuerte Honda von 2010 bis 2019 kreischende CBR-600-RR-Triebwerke mit HRC-Tuningkit bei. Früher wie heute ging ein Sieg also nur über ein performantes Chassis – und Suter lieferte. Die 2010 debütierende und auf den Namen Suter MMX-Moto2 getaufte Rennsemmel war ihrer Konkurrenz beinahe in jeder Lebenslage überlegen. Sie war robust, besaß ein homogenes Handling und verfügte über ein gigantisches Setup-Fenster. Am Ende stellte sich jedoch die Masse an Einstellmöglichkeiten als der Sargnagel für Suters Moto2-Einsatz heraus – das Motorrad wurde zu kompliziert. Zwar übertrumpfte im Jahr 2013 die MMX-2 ihre Konkurrenz auf dem Papier und auf einigen Strecken immer noch, doch das 2013er-Chassis überforderte die mit Suter-Bikes ausgerüsteten Rennteams mit seiner Einstellopulenz. Die Team-Techniker verrannten sich zunehmend in einem immer komplizierter werdenden Setup-Dschungel, was die Suche nach einer brauchbaren Abstimmung beinahe ad absurdum führte. So verwies der deutsche Konterpart Kalex die Schweizer auf die Plätze – und Suter zog sich als Konstrukteur 2018 aus der Moto2-WM zurück. Trotzdem blieb Suter dem Rennsport und der Motorrad-Weltmeisterschaft treu, selbst wenn der Name nur noch selten bis gar nicht in den Ergebnislisten aufzufinden war – und ab hier verdeutlicht sich nun die eingangs erwähnte Analogie zu einem Musikproduzenten und den Songs einer Band. Denn: Obwohl Suter nicht fett in den Credits steht, steckt massig Know-how und Arbeit von Suter drin.

Nach den gigantischen Erfolgen in der Moto2-Klasse suchte der indische Weltkonzern Mahindra Kontakt zum Schweizer Unternehmen. Mahindra stieg 2011 in die neu geschaffene Moto3-Klasse ein, doch trotz beinahe endlosem Budget stellte sich nur

Ein Herz für Herzen

Kupplungen und Schwingen von Suter sind in den Fahrerlagern dieser Welt bestens bekannt. Weit weniger populär ist jedoch die Motorenmagie, die in den Entwicklungshallen unter der Leitung von Motoren-Guru Alessandro Giussani entsteht.

Schon lange entwickelt Suter Hochleistungsmotoren für den harten Wettbewerbseinsatz – zum Teil, ohne dass die Öffentlichkeit groß davon etwas mitbekommt. Einer der größten Coups und auch eines der Aushängeschilder ist das Dreizylinder-Renntriebwerk des Superbike-WM-Motorrads Petronas FP1. Ursprünglich sollte das Superbike des malaysischen Ölkonzerns in der MotoGP mit Formel-1-Technik aus dem Hause Sauber an den Start rollen – doch daraus wurde nichts. Kurz entschlossen wechselte Petronas in die Superbike-WM, und Suter bekam den Zuschlag für die Entwicklung des Aggregats. Auf einem weißen Blatt Papier begann Suter mit der Entwicklung, und nach nur drei Monaten und 18 Tagen war das Höllentriebwerk fertig. Der damals im WM-Umfeld durch das Dreizylinder-Layout unkonventionelle Motor schöpft aus 899 Kubik etwa 125 PS bei 11 500 Umdrehungen. Was heute fast wie ein laues Lüftchen klingt, war damals eine extreme Leistungsausbeute aus einem Dreizylinder-Motor. Zudem verfügt das Triebwerk über eine Besonderheit: Als erster Viertakt-Motor überhaupt dreht die Kurbelwelle des Triples für eine geringere Wheelieneigung rückwärts. Dadurch, dass ab der Saison 2003 in der Superbike-WM auch 1000er-Vierzylinder zugelassen wurden, erlebte die FP1 leider nie einen erfolgreichen sportlichen Frühling. Trotz wesentlich weniger Spitzenleistung überzeugte die Power des Motors aber. Auch Zweitakt-Fans finden bei Suter so etwas wie den Heiligen Motorbau-Gral: Suters 2016 vorgestelltes Zweitakt-Monstrum MMX 500 ist das erste Motorrad, das von einem brutalen V4-Zweitakter mit Einspritzung und moderner Elektronik befeuert wird. Warum bei Suter an einem totgeglaubten Motorenkonzept festgehalten wird, erklärt der Chef selbst: „Wer sagt, der Zweitakter sei tot, hat sich mit dem Konzept noch nie richtig beschäftigt. In gewissen Applikationen ist Zweitakt nach wie vor ein sinnvolles Thema – wenn man weiß, wie es geht." Doch nicht nur Verbrenner entwickelt Suter: Hinter verschlossenen Türen schlummern diverse hochmoderne Elektroantriebe. Das performanteste: satte 200 PS bei 200 Meilen Reichweite.



Nicht nur auf dem Prüfstand gibt der Petronas-Dreizylinder eine gute Figur ab (links). Rechts Mogelpackung Moto3-Motor: Mahindra steht drauf, Suter ist drin

mäßiger Erfolg ein. Mahindra beauftragte Suter, einen Motor für sie zu entwickeln. Prompt stand 2014 eine derart schnelle Mahindra Moto3-Maschine im WM-Grid, dass der Konkurrenz Angst und Bange wurde – die Kraftentfaltung des Suter-Eintopfes passte wie die Faust aufs Auge zu dem kleinen indischen Renner. Mahindra trat in diesem und in den folgenden Jahren zwar als „Mahindra Racing" auf, doch eigentlich handelte es sich um ein von Suter Industries weiterentwickeltes Motorrad. Die Vorgehensweise Suters, im Hintergrund die Kohlen aus dem Feuer zu holen, zieht sich beinahe durch die gesamte Historie des Konstruktionsunternehmens. Schon 1999 schlugen Eskil und seine Mannen in der Motorrad-WM auf, allerdings beinahe komplett unter dem Aufmerksamkeits-Radar. Manch einer mag sich an diesen silbernen Renner noch erinnern: die MuZ 500, ein 500er-WM-Zweitakter des deutschen Traditionsunternehmens, von Suter in Kooperation mit Swissmotor, einem Schweizer Motorenbauer, entwickelt und aufgebaut. Mit der Marke MuZ hatte das Motorrad im Grunde wenig zu tun.

Der Konstrukteurs-Durchbruch gelang der Suter-Mannschaft dann im Jahr 2002. Das malaysische Ölimperium Petronas wollte 2003 mit einem eigens entwickelten Motorrad in der Superbike-WM starten. Aufgrund guter Kontakte zu den Malaysiern erhielt Suter den Auftrag zur Entwicklung des Motors. Herausgekommen ist ein performanter Dreizylinder-Rennmotor (siehe Kasten), der eines der legendärsten Superbikes überhaupt befeuerte – die Petronas FP1 ohne Suter-Sticker. Zur gleichen Zeit nahm Kawasaki die Herausforderung MotoGP an. Deren erster Prototyp entsprach gelinde gesagt einer Katastrophe, und die Japaner suchten Hilfe. Sie klopften bei Eskil an der Tür, und nach einigem Hin und Her konstruierte das Suter-Team dann beinahe das gesamte Kawasaki-MotoGP-Motorrad: Das Chassis erfuhr radikale Änderungen, und auch der Motor stammte aus der Feder von Suter.

Insgesamt blickt Suter mit 28 Jahren Firmenbestehen auf einen Kundenstamm von über 600 Unternehmen zurück, darunter BMW, Ducati, Arch oder auch Zweirad-fremde Marken wie Rheinmetall oder Liebherr. Zwar steht bei Suter Industries offensichtlich das Thema Motorrad im Vordergrund, doch aus dem damaligen Hauptgeschäft entwickelte sich ein Nebengeschäft. Nur noch 30 Prozent des Umsatzes generiert Suter mit der Zweirad-Branche, das Gros der Erlöse stammt aus der Entwicklung von kleinen und effizienten Drohnenmotoren, Schnell-Ladestationen für E-Fahrzeuge oder ganzen E-Motoren. Denn neben dem klassischen Verbrenner entwickelt und forscht Suter im Segment der alternativen Antriebskonzepte und gehört bei Branchen-Insidern zu den wichtigsten Vorreitern neuer Technologien. Doch auch das geschieht im Hintergrund – denn Magie ist nicht offensichtlich, sie passiert im Verborgenen. ■



Autor: Mario Steffen, Philipp Genikomsidis
sport@motorradonline.de

Fotos: Jörg Künstle (1), Mario Steffen (6), Suter (11)

VOR 10 JAHREN



6/2014

Top-Test BMW S 1000 R

Treffer, versenkt!



Foto: Rossen Gargolov

Rolf Henniges testete für Ausgabe 6/2014 die nackte Kanone aus Bayern: „Die BMW S 1000 R ist ein ganz starker Wurf, der die Maßstäbe der starken Naked Bikes komplett verschiebt. Nicht nur die Motorpower verzückt, sondern auch das federleichte, neutrale und präzise Lenkverhalten. Darüber hinaus sind die Ausstattungsoptionen ein zusätzlicher Anreiz, diese bayerische Kanone zu kaufen: Die 12 800 Euro teure Basisversion verfügt serienmäßig über ABS und die automatische Stabilitätskontrolle ASC sowie die beiden Fahrmodi ‚Rain' und ‚Road'.Und das alles zu einem Preis, dem die Konkurrenz derzeit nichts Vergleichbares entgegensetzen kann. Die optional erhältlichen Schmankerl wie die Traktionskontrolle DTC oder das elektronisch verstellbare Fahrwerk DDC gibt es nur in Verbindung mit den zwei aufpreispflichtigen Paketen ‚Sport' und ‚Dynamic', die zusammen 1700 Euro kosten. Beide Pakete sind empfehlenswert, denn die vielen Varianten machen den Aufpreis wett."

„Der Vorwärtsdrang dieses Naked Bikes ist derart enorm, geradezu respekteinflößend"

Fundsache

Opas Moped

Michael Orth schrieb damals: „Lange stand die Hercules MK 4 M auf dem Speicher, weil es außer Frage gestanden hatte, das Moped abzugeben. Zwischen Zinkwannen, Holzschlitten, ollen Möbeln und Kram alterte das vom Opa geerbte Moped still vor sich hin. Ihr Wert



Foto: Michael Orth

litt darunter nicht, im Gegenteil, denn stets war der eher sentimental gewesen. Mein Großvater hatte die Hercules MK 4 M 1973 gekauft. Für ein Auto hatte er weder die Fahrerlaubnis noch das Geld. So war dieses Moped der Luxus, den er sich gönnte, als er in Rente ging."

Report Elefantentreffen 2014

Matsch Fun

Michael Schümann berichtete aus Thurmansbang-Solla: „Der Schlamm in der Querspange links vom Imbiss ist am Samstagnachmittag schon mehr als knöcheltief. Bereits am Dienstag waren die ersten Elefantenfahrer angerückt, hatten mit ihren meist nicht mehr taufrischen Bikes und Gespannen das steil abfallende Treffengelände geentert, sich die besten Plätze mit Stroh ausgelegt und darauf ihre Zelte gestellt. Etwas weiter unten hat Juraj aus der Slowakei sein Zelt stehen, davor sein Heritage Softail-Gespann. Bis zur Einfahrt ins Gelände war die Harley noch blitzblank gewesen. Jetzt verunzieren getrocknete Matschklumpen die blau-weiße Metalliclackierung."

„Crosser zu Pflugscharen: Die Auffahrt zum oberen Teil des Geländes hatte so ihre Tücken"



Foto: Mike Schümann

mehr-tanken

und clever sparen

+ Aktuelle Spritpreise
+ Günstigste Tankstelle finden
+ Tanken entlang einer Route

mehr-tanken



mehr-laden

+ Optimale Ladesäule finden
+ Kosten für deine Ladung berechnen
+ Ladestopps entlang einer Route planen*

Laden im App Store

JETZT BEI Google Play

Jetzt die **mehr-tanken App** herunterladen und sparen

*Aktives Abo benötigt.

powered by auto motor und sport

VORSCHAU

DAS BESTE AUS ZWEI WELTEN

Mal ehrlich, wer braucht 200 PS bei einem Motorrad, das auf komfortables Langstrecken-Touring und Landstraßen ausgelegt ist? Richtig. Von daher gibt die BMW M 1000 XR womöglich nur die Antwort auf eine ungestellte Frage. Aber genau die fanden wir beim ersten Aufeinandertreffen in Spanien extrem überzeugend – Fahrbericht

BMW
M 1000 XR

Fotos: BMW/Jörg Künstle, Klaus H. Daams, KTM, Suzuki, Yamaha



Fahrbericht: neue Yamaha MT-09

Nach elf Jahren geht das beliebte Naked Bike jetzt in seine vierte Generation: mit bewährtem Dreizylinder, aber gefälligerem Aussehen, verbesserter Ergonomie und zeitgemäßem Bedienkomfort



Südfrankreich für Genießer

Das Departement Drôme in Südfrankreich lockt mit wunderbaren Bergsträßchen und einmaliger Landschaft. Stimmungsvolle Reisereportage und Tipp für alle, die im Frühjahr noch nichts vorhaben



Fahrbericht: neue KTM 390 Duke

Trotz ihrer gerade mal 44 (ab sofort 45) PS ist die 390er seit Jahren ein Verkaufsrenner für KTM. Oder vielleicht genau deswegen? Der Fahrbericht klärt, warum das auch mit der Neuen so bleiben wird

Weitere Themen

Ducati Hypermotard 698 Mono im großen Top-Test

Im 1000-Punkte-Top-Test muss der brandneue Single beweisen, dass er seine Vorschusslorbeeren als Handling-Wunder zu Recht kassiert hat

Reifentest 2024, Teil 2

Alle aktuellen Premium-Sportreifen der Größen 120/70 ZR 17 und 190/55 ZR 17 im Alltags- und Nässetest auf BMW S 1000 RR

Gebrauchttipps: dick verchromte Japan-V2s

Die 90er-Jahre: Bruce Springsteen fuhr Harley, aber Prince ließ sich auf einer Honda fotografieren! Die Japan- V-Twins erlebten ihre Blütezeit. Und noch heute warten Schätze in den Garagen auf Secondhandkäufer



MOTORRAD 7/2024 erscheint am 15. März 2024

Die Redaktion behält sich Änderungen der Themenauswahl vor

Noch mehr von MOTORRAD gibt es …

… als Podcast



Immer stärker, immer schneller, immer besser. Trotzdem sind die Verkaufszahlen von Sportbikes im Sinkflug. Kann die wieder aufblühende 600er-Klasse den Trend stoppen? Johannes Müller und Ralf Schneider diskutieren mit Ferdinand Heinrich-Steige im Podcast über die Zukunft der Sportmotorräder

… als Download

Kennen Sie schon den digitalen MOTORRAD-Kiosk? Einfach im App-Store (Apple/Google Play) runterladen und installieren. Schon lassen sich alle unsere Magazine als E-Paper auswählen und auf dem Tablet lesen. Auch die aktuelle Ausgabe 3/2024 der sportlichen MOTORRAD-Schwester PS mit einem auf den ersten Blick sehr ungleichen BMW-Duell: R 1300 GS gegen M 1000 S. Kann das gut gehen?

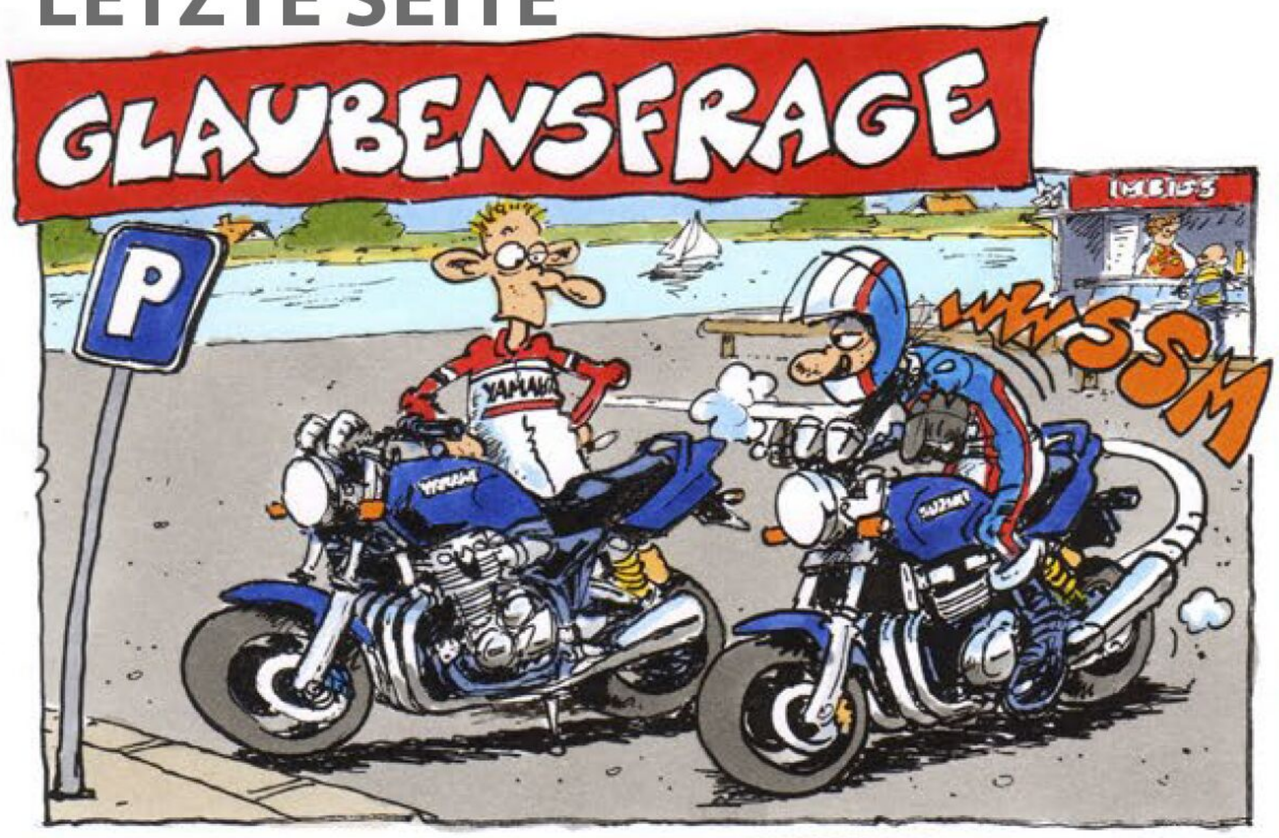


… im Onlineshop



Neben Kiosk und Bahnhofsbuchhandel gibt es den MOTORRAD Katalog 2024 – das Standard-Werk für alle Motorrad-Fans und Profis aus der Branche – auch bei uns im Onlineshop: Jahrgang 2024 präsentiert alle aktuell in Deutschland erhältlichen Modelle mit Foto, Preis und technischen Daten plus 125er, Roller, E-Bikes, Sportmotorräder etc.

GLAUBENSFRAGE





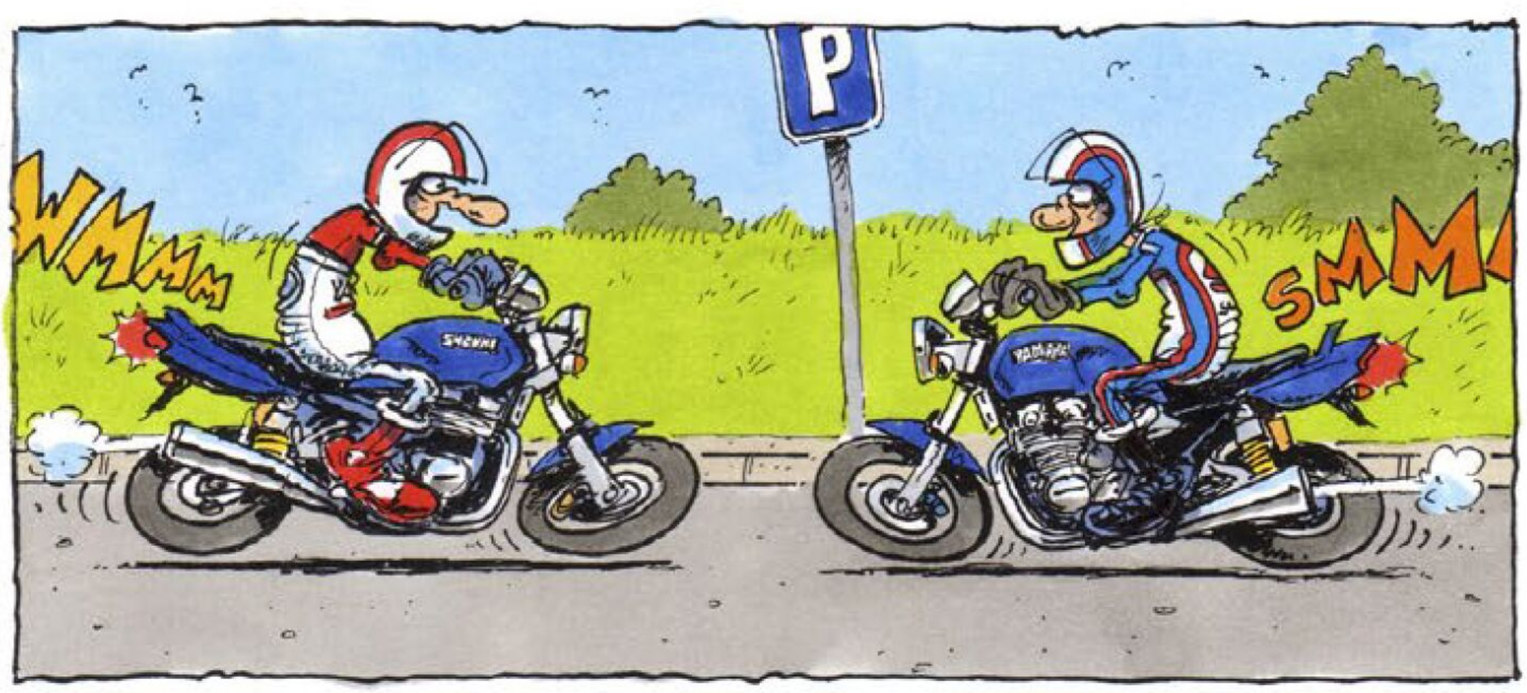














© Holger Aue, erscheint im Lappan Verlag

Developed with Shell ADVANCE
Technical partner PIRELLI



www.ducati.de

Ducati Multistrada V4 Rally

Unlock Earth

Ferne Länder, atemberaubende Reisen, unentdeckte Wege – die Multistrada V4 Rally ist die perfekte Begleitung für alle, die ständig auf der Suche nach dem nächsten Abenteuer sind. Dank des 30-Liter-Tanks erlebst Du neben maximaler Langstreckentauglichkeit sorgenlose Freiheit, die neue Sitzbank und die ausgeklügelte Aerodynamik sorgen für optimalen Fahrkomfort. Der neue Off-Road-Power-Modus ermöglicht abseits befestigter Straßen maximalen Fahrspaß und dank des Front- und Heckradars überwindest Du selbst lange Strecken mühelos und sicher. Die Multistrada V4 Rally – die perfekte Begleitung für alle, die die Welt entdecken wollen.

Multistrada V4 Rally: Unlock Earth.

Mehr Informationen erhältst Du bei Deinem Ducati-Händler oder auf ducati.com

Hubraum 1.158 cm^3 | **Leistung** 170 PS (125 kW) bei 10.750 U/min | **Drehmoment** 121 Nm bei 8.750 U/min |
Gewicht fahrfertig ohne Kraftstoff 238 kg

4|Ever Ducati 4-Jahres-Garantie ohne Kilometerbegrenzung für die gesamte Multistrada-Familie.
(Nur für Länder, in denen die Euro-5-Norm gilt.)

LEBE *DEIN* ABENTEUER

GUARANTEED TO KEEP YOU DRY
GORE-TEX PRODUCTS



TOUR JACKE
HORIZON-GTX

@ixsmoto

hostettler gmbh hostettler.de