2 NUR 90€
2/2022 Februar

Alpenklassiker: Zehn Pässe und ihre Geschichte

MOTORRAD NEWS

MOTORRAD NEWS
vereinigt mit
Motorrad-fahrer

GEBRAUCHTBERATUNG
Honda CB 1100

Schon gefahren
Triumph Speed Triple RR
Ducati Panigale V4

Taschengeld-Triple auf Tour

Triumph Tiger Sport 660

Im Vergleich
Kawasaki Z 650 RS vs. **Suzuki** SV 650
KTM 690 SMC R vs. **Ducati** Hypermotard 950 SP
Ducati Monster+ vs. **Triumph** Street Triple RS vs. **Yamaha** MT-09 SP

Enduroreise
Ardèche

Service
Lauflichtblinker & Kleidungsnormen

Technik
So funktioniert ein Getriebe

4 199152 002904 02
AT 3,20 €
CH 5,30 CHF
LUX / BE 3,40 €
IT / ES 3,70 €
SI 3,90 €, GR 4,10 €

Meilensteine Honda CRM 250 AR ▪ **Szene** Fritz Egli und seine legendäre Vincent

DAS GROSSE TESTJAHRBUCH

mit allen Modellen für die kommende Saison!

- 220 Seiten
- Vorstellung der neuesten Modelle
- Ausführliche Darstellung mit Daten, Testergebnissen und NEWS-Messwerten
- PLUS: Gebrauchtpreise für alle gängigen Modelle

Jetzt im gut sortierten Zeitschriften-handel

Copypreis:

7,70 € inkl. MwSt.

Oder portofrei in unserem Shop bestellen:

magazine.motorradnews.de

Sichere Seite

schons@syburger.de

Seit geraumer Zeit gilt die Norm EN 17092 für die Bekleidung von Motorradfahrern. Die gibt die Gewähr, Klamotten anzuziehen, die gewisse Mindeststandards erfüllen müssen und dadurch das Verletzungsrisiko bei einem Unfall verringern. Das Tragen solcher Kleidung ist zwar hierzulande nicht gesetzlich vorgeschrieben, aber dennoch anzuraten, schon um die eigene Gesundheit nicht zu strapazieren.

Vorsicht ist aber angeraten bei vermeintlichen Schnäppchen aus dem Internet, denn manche Anbieter versehen ihre Waren mit einem nachgemachten CE-Prüfzeichen und verkaufen sie als „Persönliche Schutzausrüstung". Das böse Erwachen folgt dann, wenn sich Jacke oder Hose bei einem Sturz in Wohlgefallen auflösen. Sicherer dran ist der Käufer, wenn er auf Markenware zurückgreift. Auch für Motorradklamotten gilt der Spruch: Was nichts kostet, taugt nichts.

Eine sturzfreie Saison wünscht

Motogenes Training

leistner@syburger.de

Als ich Jürgens Porträt über den MOGO-Pfarrer Lars Lemke (Seite 117) las, habe ich mich wiedererkannt. Er sagt: „Ich fahre ohne Radio, ohne Navigequatsche, ohne Telefon. Wenn ich Motorrad fahre, kann ich abschalten, habe Zeit mit mir selbst, genieße Landschaften, komme bei mir selber an."

Bei allem Guten, was moderne Kommunikationssysteme mit sich bringen: Sind es nicht die Stunden auf dem Motorrad, die uns Gelegenheit geben, einmal wirklich herunterzufahren? Kreiselnde Gedanken tauschen gegen den Fokus aufs Fahren und den Klang von Maschine und Wind – sozusagen Moto- statt Autogenes Training. Besonders an diesen magisch-stillen Tagen des jungen Jahres genieße ich solche Momente umso mehr.

Ohne Knopf im Ohr grüßt

Bollern wagen

ferges@syburger.de

„Kopieren ist Huldigung" – solches Geblubber gibt's immer zu hören, wenn der eine Hersteller beim anderen abkupfert. Klar, nachgemacht wurde schon immer, nicht nur von chinesischer Seite. Doch bei der neuen Brixton Cromwell 1200 (S. 20) hat man sich für meinen Geschmack etwas zu kräftig bei Triumph bedient. Warum? Ich finde, was bei Alltags-Motorrädern nicht weiter stört und sogar der Funktion guttut, etwa die von Japanern „inspirierten" Motoren von Voge oder CFMoto, passt zu einer 1200er Retro für knapp zehn Mille einfach nicht. Denn einen solchen Neoklassiker kauft man sich nicht wegen des Nutzwerts. Sondern auch, um vielleicht Historie und Markenidentität, aber in jedem Fall Individualität zu genießen. Kurz: Mehr Eigenständigkeit hätte der hübschen 1200er gutgetan.

Klassische Grüße

Schall und Rauch

roedel@syburger.de

Mal technokratisch, mal gefühlvoll, mal abwegig: Motorradnamen sind ein eigenes Kapitel in der langen Zweiradgeschichte. Neben dem klassischen Zahlen- und Buchstabenmix gibt es aber auch viel Fantasievolles. Ob Geografisches wie Ténéré, Orte wie Deauville, Stadtteile wie Panigale, Rennstrecken wie Thruxton oder Ornithologisches wie der Wanderfalke Hayabusa, dazu Martialisches wie Marauder, der „Plünderer" – da sind Assoziationen nicht immer willkommen.

Neu im Reigen ist ein historischer Name: Brixton tauft das Ergebnis der österreich-chinesischen Zusammenarbeit Cromwell 1200, von dem neuen Großtwin steuern wir ab Seite 20 eine kurze Probefahrt bei. Beim ersten Anfassen machte das erste Big Bike des Herstellers wohl einen guten Eindruck. Und die Bezeichnung klingt erstmal ziemlich männlich, halt nach schönem Chrom.

In der wirklichen Welt war Oliver Cromwell im 17. Jahrhundert Lordprotektor des englischen Großreichs – und eine umstrittene Persönlichkeit. Von den einen als Freiheitsheld bejubelt, wünschen ihn vor allem Iren und Schotten geradewegs in die Hölle, weil er weite Teile ihrer Länder mit seinem Heer verwüstete. Der Name klingt gut, hat aber mit etwas historischem Hintergrund einen Beigeschmack.

Auf einem ganz anderen Blatt stehen die Spitz- und Kosenamen: Allzu oft verballhornt der Volksmund unprägsame Kürzeln in etwas ganz Eigenes: Erna für ER-6, Frau Strom für V-Strom oder Transe für Transalp sind da nur die Spitze des Eisbergs. Wenn euch noch hübsche Namen oder Verhunzungen einfallen, freuen wir uns über Post.

Das ist wie immer nur ein Teil des weiten Bogens, den wir in dieser NEWS spannen. Von den Fahrberichten der sehr interessanten Triumphs Tiger Sport 660 und Speed Triple RR über den nochmals nachgeschärften Supersportler Panigale V4 bis zu den drei Vergleichen verschiedenster Genres reichen die Tests, dazu gibt es wie immer viel Szene, Service, Reisen und Technik aus der bunten und lebendigen Motorradwelt. Auch wenn im Moment über die Feiertage etwas Ruhe eingekehrt ist, sind wir sicher: 2022 wird ein tolles Motorradjahr!

Alles Gute dafür wünscht

Lückenfüller

sanhueter@syburger.de

Zwischen den Jahren machen wir traditionell die Schreibstube zu. Was also anfangen mit der ungewohnten Freizeit? Mein geliebtes Werner-Daumenkino von 1984 erheitert zwar jedes Mal, ist aber in gemessenen 6,2 Sekunden durchgeblättert. Also die Brösel-Filme aus der Jugend nochmal schauen? Ne, die alten Schinken kann ich mittlerweile mitsprechen.

Ein frischer Motorradfilm muss her. Das Ergebnis einer knallharten Recherche: 972 Breakdowns. Fünf Fahranfänger starten mit vier alten Ural gen New York und hangeln sich von Panne zu Panne um den Globus. Eine Mischung von erdig aus der Hand gefilmtem Roadmovie, schönen Animationen und genialem Soundtrack.

Gut gefüllte Grüße

INHALT Februar 2022

TESTS

6 Triumph Tiger Sport 660
Fahrbericht: Katzenjunges

16 Triumph Speed Triple 1200 RR
Fahrbericht: Smarter sporteln

20 Brixton Cromwell 1200
Kurzfahrbericht: Nebenbuhler

22 Ducati Panigale V4S
Fahrbericht: Rote Rakete

26 Kawasaki Z 650RS – Suzuki SV 650
Reife Roadster

34 Walter-Harley Road King Special
Gespanne: Stand der Dinge

36 Ducati Monster + Triumph Street Triple RS Yamaha MT-09 SP
Vergleich der Edel-Mittelklasse

46 Ducati Hypermotard SP – KTM 690 SMC
Supermoto-Duell

TECHNIK

10 Ducati Desert X Moto Guzzi V 100 CFMoto 800 MT
Neue Modelle 2022

45 BMW R 1200 GS
Leserbikes: Kleiderwechsel

53 Honda XL 1000 V Varadero
Low Budget: Schnellefant

54 Honda CB 1100
Gebrauchtberatung: Wuchtbrumme

58 Technik im Detail: Getriebe
Räderwerk

61 Conti RoadAttack 4
Neuer Tourensportreifen

110 Honda CRM 250 AR
Meilensteine: Zweitakt-Träume

TOUREN

91 Gut aufgehoben: Oberlausitz

92 Alpen-Klassiker
Historisch wertvoll:
Zehn Alpen-Pässe im Vergleich

100 Nördlicher Schwarzwald
Tourentipp: Bruder Leichtfuß

102 Endurotour an der Ardèche
Endurado: Sorgenfreies Motorrad-wandern auf staubigen Pisten

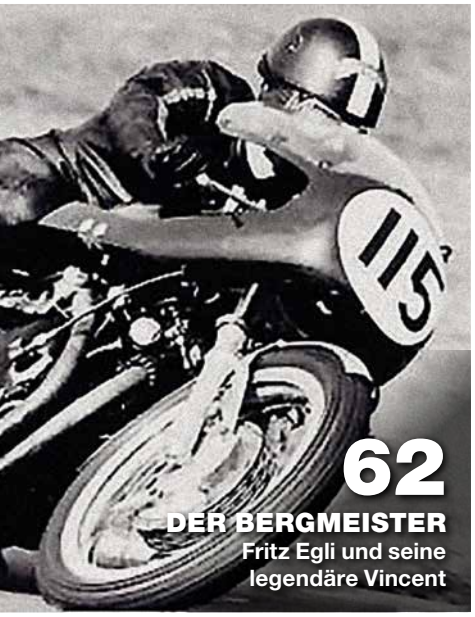
107 Reise-NEWS

6
TRIUMPH TIGER SPORT 660
Fahrbericht: Katzenjunges

26
KAWASAKI Z 650 RS – SUZUKI SV 650 Reife Roadster

DUCATI MONSTER+ TRIUMPH STREET TRIPLE RS YAMAHA MT-09 SP
Genießerklasse
36

102
Endurado
ENDUROTOUR AN DER ARDÈCHE



SERVICE

69 Großer Kleinanzeigenmarkt
Die Fundgrube in NEWS

80 Mode & Produkte
NEWS rund ums Zubehör

82 Kaufberatung Lauflichtblinker
Leuchtläufer: LED-Blinker erlauben auch auffällige Signalmuster. NEWS ließ zehn dynamische Richtungsanzeiger um die Wette laufen

86 Praxis
Shark Spartan GT Carbon, Reely Dirtbike 1:4, Daytona AC Classics GTX, Engelbert Strauss Snow e.s.dynashield

88 Sicherheitsnormen für Motorradbekleidung
Kontrollorgan: Ein Diplom-Ingenieur für Bekleidungstechnik informiert über die zum jeweiligen Fahrer passenden Schutznormen

116 Drumrum
Bakerstreet, Buchtipps und mehr

SZENE

14 Nachrichten
Hardcore-Ténéré 700, Sondermodelle von Aprilia, einmillionste Triumph, BSA Gold Star, Sondermodell von Moto Guzzi, Neuzulassungen

62 Fritz Egli und seine legendäre Vincent
Ulis Geschichten: Der Bergschreck – wie Egli zum Fahrwerksguru aufstieg

66 Sport: Superbike-WM/IDM
Mehr Hubraum!

68 Regio
25 Jahre Motorrad-Show Oldenburg, Motoshow Essen, Red-Bull-Renner im Technik-Museum, Moto-Trophy

108 Treffpunkt „Zur Fähre“ in Hemeln
Heimelig

115 Gestern
Motorradflops

117 Porträt: Lars Lemke
Der Motorradpfarrer

118 Leserbriefe

120 Roter Bereich
Wertanlagen

121 Kontra
Hypermotard SP - 690 SMC?

122 Vorschau Die nächste NEWS, Kennerspiel, Impressum

Rückruf bei LC4-KTM

Entkuppelt

Wegen einer eventuell beschädigten Dichtung am Kupplungsnehmerzylinder und einer daraus resultierenden Fehlfunktion der Kupplung müssen verschiedene KTMs und Husqvarnas in die Werkstätten. Betroffen sind die Modelle mit LC4-Motor der Baujahre 2018 bis 2020.

www.ktm.com

Rückruf Honda NC 750 X

Einspritzstress

Aufgrund möglicher Probleme mit der Steuerungselektronik der Einspritzung müssen 2021er-Modelle der Honda NC 750 X mit DCT in die Werkstatt. Dort erhalten sie eine neue Software. Wegen zu geringer Spritzufuhr kann der Motor bei plötzlichen Gaskommandos oder bei Bremsmanövern kurz vorm Stillstand absterben. Betroffen sind auch die Roller X-ADV und Forza 750.

www.honda.de

Sondermodell Suzuki V-Strom 1050

Schwarze Serie

Nur 150 Exemplare verkauft Suzuki von einem Sondermodell der V-Strom 1050 XT, die „Black Edition“. Sie kommt serienmäßig mit zwei Alukoffern mit je 37 Litern Inhalt und gleichschließenden Schlössern zum Preis von 15 000 Euro, der Kundenvorteil beträgt 300 Euro.

www.suzuki.de

Katzenju

Triumph entert mit der Tiger Sport 660 die Mittelklasse der Crossover-Bikes. NEWS gönnte der kleinen Katze einen ersten Auslauf.

von **Jürgen Schons** Fotos **Kingdom Creative**

Ausstattung: Anzug Stadler, Handschuhe Held, Helm Shoei, Stiefel Puma

Schon bei der Entwicklung der Trident 660 war den Triumph-Verantwortlichen klar, dass es von diesem Motorrad einen Ableger in Richtung der derzeit angesagten Allroundmotorräder gibt. Lag ja auch nahe, den anerkannt guten Dreizylinder anders zu verpacken und sich dadurch neue Zielgruppen zu erschließen. Um es vorwegzunehmen: Dieser Plan ist geglückt.

Bereits beim Platznehmen zeigt sich, wie viel Sorgfalt man in Hinckley in diese kleine Tiger gesteckt hat. Da sitzt einfach alles, der Lenker liegt perfekt in der Hand und ist hoch genug, um den Fahrer in eine angenehme Position zu bringen. Fußrasten, Schalt- und Bremshebel sind optimal platziert, der Kniewinkel fällt langstreckentauglich aus, der Knieschluss am Tank passt. Auch die Sitzbank ist ordentlich gepolstert und dabei schmal ge-

Angemessen: Die Doppelkolben-Schwimmsättel von Nissin haben die Tiger Sport jederzeit im Griff

Optisch aufgewertet: Der Bugspoiler in Fahrzeugfarbe gehört zu den über 40 originalen Zubehörteilen

BEGEISTERT
mit Fahrverhalten, Sitzposition, Laufkultur

NERVT
mit fehlendem Tempomat und USB-Anschluss

Triumph Tiger Sport 660

FÜR
Alltagsfahrer
Reisefreunde

GEGNER
Kawasaki Versys 650
Yamaha Tracer 7

nges

Bleib aufrecht: Fein gearbeitetete Böckchen heben den Lenker an und bringen den Fahrer in eine rückenschonende Haltung

Auf die Mischung kommt es an: Triumph kombiniert aus den Zutaten ein tolles Allround-Motorrad

Technik	
Fertigungsland:	Thailand
Motor:	Reihendreizylinder, vier Ventile/Zyl., sechs Gänge, Kette
Hubraum:	660 cm^3
Leistung:	59,6 kW (81 PS) bei 10 250 min^{-1}
Drehmoment:	64 Nm bei 6250 min^{-1}
A2-Variante:	35 kW (48 PS) bei 8750 min^{-1}
Standgeräusch:	94 dB (A)
Bremse v/h:	310-mm-Doppelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsätteln/ 255-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
Reifen v/h:	120/70 R17 / 180/55 R17
Fahrwerk, Einstellmöglichkeiten:	Stahl-Brückenrahmen, v. USD-Gabel, h. Zentralfederbein, Federvorspannung 32-fach einstellbar, Federweg v./h. 150/150 mm
Assistenzsysteme:	ABS, Traktionskontrolle, zwei Leistungsmodi
Konnektivität:	„My Triumph“ App (Zubehör)
Sitzhöhe:	835 mm
Tankinhalt:	17,2 Liter
Trockengewicht:	206 kg
Preis zzgl. Nk.:	8700 Euro

nug, um auch Tiger-Treibern ohne Gardemaß trotz 835 Millimetern Höhe sicheren Bodenkontakt zu gewährleisten. Die ergonomischen Hausaufgabe haben die Briten mit Bravour erledigen.

Nicht im Hausaufgabenheft stand hingegen der Motor, der kommt unverändert aus der Trident. Das bedeutet 81 PS bei 10 250 und 64 Nm bei 6250 Touren, wobei das Drehmoment zwischen 3500 und 9750 Umdrehungen immer über 60 Nm liegt. In der Praxis liefert der Drilling bereits ab knapp 2000 Touren verwertbaren Druck ab, um dann bei etwa 5000 richtig Feuer unterm Dach zu entfachen. Dabei verwöhnt er mit hoher Laufkultur, Drehfreude und Geschmeidigkeit. Die leichten Vibrationen im oberen Drehzahldrittel erreichen nie ein lästiges oder gar nerviges Niveau.

Auf gewohnt hohem Niveau agieren das leichtgängige Getriebe und die servounterstützte Anti-Hopping-Kupplung, die sich punktgenau bedienen lässt. Die beiden Fahrmodi Road and Rain unterscheiden sich durch die Gasannahme, die bei Rain zurückhaltender reagiert, zudem greift die Traktionskontrolle etwas früher ein.

Das Fahrwerk basiert in seinen Grundzügen ebenfalls auf dem der Trident, musste sich allerdings im Zuge des geänderten Einsatzgebietes einiger Änderungen unterziehen.

Der Radstand wächst wegen einer längeren Schwinge von 1401 auf 1418 Millimeter, im Gegenzug steht die Gabel der Tiger 1,5 Grad steiler und der Nachlauf fällt zehn Millimeter kürzer aus. Der Federweg beträgt vorn wie hinten 150 Millimeter, der angeschweißte Heckrahmen wurde verstärkt, um dem Zweipersonen-Betrieb und der Gepäckmitnahme gewachsen zu sein – die Zuladung beträgt satte 223 Kilo.

Die Zuladung der Sporttiger beträgt satte 223 Kilo

Aus diesen Zutaten kombiniert Triumph ein wirklich einwandfreies Fahrverhalten. Mit minimalem Zug am Lenker pfeffert die Triumph von einer Schräglage in die nächste, gibt sich dabei extrem zielgenau und neutral. Sie macht es ihrem Fahrer wirklich einfach – es gibt nichts, was ihn überfordern könnte. „Fahrerfreundlich“ bringt es auf den Punkt.

Großen Anteil daran haben die serienmäßigen extrem haftfreudigen Michelin

Extrawurst: Der rote Lack kostet 100 Euro Aufpreis, LED-Komplettbeleuchtung und unauffällige Kofferhalter sind Serie

Griffig: Einfache Federvorspannung dank gut erreichbarem und leichtgängigem Drehknauf

Griffel: Handprotektoren und Griffheizung aus dem Zubehör sorgen für wohlig warme Finger

Gelungen: Kombination aus LC- und TFT-Display als Informationszentrale in einem gemeinsamen Gehäuse

Road 5 Gummis, eine ausgezeichnete Wahl. Selbst in Schräglage überfahrene Belagswechsel verursachen noch nicht mal ein müdes Schulterzucken.

Überwiegend Lob verdienen die Federungs- und Dämpfungselemente. Das progressive Showa-Federbein verwöhnt mit hoher Schluckfreudigkeit, lässt jedoch auf kurze Stöße etwas an Feinfühligkeit vermissen. Und bei forcierter Fahrt, die das leichtfüßige Handling geradezu herausfordert, wünscht man sich entweder etwas mehr Dämpfung am Heck oder zumindest eine Verstellmöglichkeit für die Zugstufe. Die Gabel arbeitet hingegen ohne Fehl und Tadel. Ob eine Vorspannmöglichkeit der Gabelfedern bei voller Beladung wünschenswert sein könnte, wird ein Test zeigen.

Bei den Bremsen vertraut Triumph ebenfalls einem japanischen Zulieferer. Klar im Druckpunkt, sauber in der Dosierbarkeit, effektiv im Geschwindigkeitsabbau ohne giftig zu sein – das Nissin-Bremspaket ist der Tiger angemessen.

Bei der Ausstattung halten sich Licht und Schatten in etwa die Waage. Lobenswert ist die in sieben Positionen und über 83 Millimeter einhändig höhenverstellbare Windschutzscheibe. Ganz unten reicht der Windschutz bei einem 1,70-Meter- Menschen für Brust und Hals, ganz oben genießen Kopf und Oberarme Windstille. Bei aller Aufmerksamkeit, die Triumph der Unterbringung des Fahrers widmet, scheint der Beifahrer nach hinten zu rücken: Sein Bankanteil fällt eher kurz aus, die großformatigen Haltegriffe sitzen eine Spur zu tief.

Toll sind die serienmäßigen, unauffällig integrierten Kofferträger und das übersichtliche Cockpit. In einem Gehäuse sitzen oben Drehzahlmesser und Spritanzeige als LCD-Balken, darunter ein TFT-Display mit einem Füllhorn an Anzeigen, die sich leicht per Knopfdruck am linken Lenkerende abrufen lassen.

Dem Wunsch nach einem günstigen Preis für das Motorrad sind allerdings einige Dinge zum Opfer gefallen, die man von einem solchen Motorrad zumindest als Option erwarten dürfte, etwa ein Tempomat oder einen USB-Anschluss im Cockpit. Zumindest den gibt es gegen Aufpreis unter Sitzbank. Auch ein verstellbarer Kupplungshebel gehört mittlerweile zum guten Ton, auf den verzichten die Briten ebenfalls.

Feine Verarbeitung und niedrige Betriebskosten sind weitere Argumente für die 660er: Mit Inspektionsintervallen von 16000 Kilometern soll die Tiger in drei Jahren nur insgesamt acht Stunden planmäßig beim Tierpfleger verbringen. Eine gute Nachricht für jeden Dompteur, der so nur selten auf sein Kätzchen verzichten muss. M

MOTORRAD NEWS Fazit

Allrounderfan **Jürgen**

Die bisherigen Platzhirsche in dieser Klasse, Kawasaki Versys 650 und Yamaha Tracer 7, müssen sich warm anziehen: Mit der Tiger Sport 660 erwächst ihnen eine ernsthafte Konkurrentin. Alltag, Wochenendtrip, Urlaubsreise – diese Triumph tanzt erfolgreich auf vielen Hochzeiten. Mit ihrem feinen Motor und dem unkomplizierten Fahrverhalten sollte sie sich eine Menge Freunde erobern – und das zu 8700 Euro, einem sehr konkurrenzfähigen Preis.

Minimalismus und Robustheit als wesentliche Merkmale: Ducati bestückt die Desert X mit dem Allzweck-V2 Testastretta 11°

NEU Modell 2022

Ducati *Desert X*

Der Afrikaner

Bologna besinnt sich auf historische Rallye-Wurzeln, als in den Neunziger Jahren Cagiva mit Ducati-V2 zweimal die Dakar gewinnen konnte. Minimalismus und Robustheit waren die wesentlichen Konstruktionskriterien für das neue Abenteuermotorrad, Ducati verspricht 240 Kilo Zuladung bei einem Trockengewicht von 202 Kilo.

Motorische Basis der Desert X ist Ducatis Allzweckswaffe, der Testastretta 11° in der neuesten Konfiguration mit 937 Kubik, 110 PS und 92 Nm, der in einem Gitterrohrrahmen aus Stahl mit Aluminiumguss-Doppelarmschwinge steckt. Ein 21-Liter-Metalltank verheißt große Reichweiten, im Zubehör ist ein Achtliter-Zusatztank fürs Heck erhältlich.

Die massive 46er Kayaba-Gabel bietet 230 Millimeter Federweg, hinten stehen 220 Millimeter zur Verfügung. Das Fahrwerk ist voll einstellbar, die Bodenfreiheit beträgt 250 Millimeter. Bereift ist die Desert X mit Pirelli Scorpion Rally STR in 90/90-21 vorne und 160/70 R 18 hinten auf schlauchlosen Speichenfelgen. Die Offroad-Duc soll auch für geländetauglichere Pellen und Straßenreifen homologiert sein, ein Motorschutz aus Aluminium ist serienmäßig. Auch bei den Bremsen gibt Ducati Vollgas und setzt auf edle Bembo-M50-Monoblock-Radialsättel mit 320er Scheiben vorn und eine 265er Scheibe mit Brembo-Zweikolben-Schwimmsattel hinten.

Die Desert X hat die meisten Riding-Modes aller zugelassenen Ducatis, an Bord sind sechs Fahrmodi von Sport bis Enduro und Rallye, auch individuelle Einstellungen sind möglich. Dazu kommen vier Power-Modes und das komplette Sicherheitspaket mit abschaltbarem Kurven-ABS, DCT und Wheelie-Kontrolle, aber auch eine einstellbare Motorbremse, Quickshifter und Tempomat. „Ein ausgesprochen afrikanischer Look verwehrt der Desert X nicht ihre erstklassige technische Ausstattung", heißt es dazu bei Ducati.

Über alle Daten informiert ein Fünf-Zoll-TFT-Bildschirm, die Instrumente sind wie ein Roadbook senkrecht angebracht und erlauben die Wahl zwischen den Anzeigefunktionen „normal" und „Rallye" mit Tripmaster-Funktion.

Ducati hat die Ergonomie speziell auch fürs Fahren im Stehen optimiert, die Sitzhöhe ist mit 875 Millimeter beachtlich, aber dank einer schmalen Sitzbankkontur soll der Boden erreichbar bleiben. Für wüste Einsätze wird die heiße Lüfter-Abluft nach unten abgeleitet.

So viel mit feinsten Zutaten gespicktes italienisches Rallyeflair hat seinen Preis: Die Ducati Desert X gibt es ab 15 990 Euro.

Technik	
Fertigungsland:	Italien
Motor:	Zweizylinder-V, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum:	937 cm^3
Leistung:	82 kW (110 PS) bei 9250 min^{-1}
Drehmoment:	92 Nm bei 6500 min^{-1}
Fahrwerk, Einstellmöglichkeiten	voll einstellbar
Bremse v/h:	320-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln/ 265-mm-Scheibe mit Zweikolben-Zange
Reifen v/h:	90/90-21 / 150/70 R18
Federweg v/h:	230/220 mm
Standgeräusch:	k.A.
Assistenzsysteme:	Kurven-ABS, DCT, Wheelie-Kontrolle, Quickshifter, Tempomat
Konnektivität:	k.A.
Sitzhöhe:	875 mm
Tankinhalt:	21 l
Trockengewicht:	202 kg
Preis zzgl. Nk.:	15 990 Euro

Moto Guzzi *V100 Mandello*

Palastrevolte

Im Jahre eins nach dem hundertsten Geburtstag dreht Moto Guzzi an vielen Knöpfen. Auf der Mailänder Messe fiel der Vorhang, nun gibt es erste technische Daten der V100 Mandello. Der neue flüssigkeitsgekühlte Vierventil-V2 mit 1042 Kubik mobilisiert 115 PS und 105 Nm, von denen ab 3500 Umdrehungen 90 Prozent verfügbar sein sollen. Die Zylinderköpfe sind gegenüber der klassischen Bauform um 90 Grad gedreht, so dass die Krümmer nach unten zeigen.

Drumherum montiert Guzzi alles, was in der Oberklasse angesagt ist: Hightech-Elektronik inklusive Fünfzoll-TFT-Cockpit, vier Fahrmodi, Sechsachsen-IMU, semiaktives Fahrwerk samt Kurven- ABS, vierstufige Traktionskontrolle und Quickshifter. Als Weltneuheit gibt es ein adaptives Aerodynamik-System, das die Position von Deflektoren am 17,5-Liter-Tank automatisch dem gewählten Fahrmodus anpasst. Zusammen mit dem elektrisch einstellbaren Windschild verspricht Guzzi einen äußerst effektiven Windschutz.

90-Grad-V2 und nun linksseitig laufender Kardanantrieb als zentrale Elemente der Firmenidentität bleiben erhalten, auch das Design orientiert sich an klassischen Guzzis. Lieferbar ist sie voraussichtlich ab drittem Quartal 2022.

Technik	
Fertigungsland:	Italien
Motor:	Zweizylinder-V, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile/Zyl.
Hubraum:	1042 cm^3
Leistung:	85 kW (115 PS) bei k.A min^{-1}
Drehmoment:	105 Nm bei k.A min^{-1}
A2-Variante:	k.A.
Fahrwerk, Einstellmöglichkeiten	k.A.
Bremse v/h:	Doppelscheibe mit Vierkolben-Bremszange / Scheibe
Reifen v/h:	k.A.
Federweg v/h:	k.A.
Standgeräusch:	k.A.
Assistenzsysteme:	Kurven-ABS, DCT, TCS, Quickshifter
Konnektivität:	k.A.
Sitzhöhe:	k.A.
Tankinhalt:	17,5 l
Leergewicht:	k.A.
Preis zzgl. Nk.:	k.A.

NEUE Modelle 2022

Chinesisches Mehr

CFMoto *800 MT*

Seit 2017 unterhalten CFMoto und KTM ein Joint Venture, an dem die Österreicher 49 Prozent haben. CFMoto baut unter anderem für KTM den 790er- und 890er-Twin. Diesen Motor verwenden die Chinesen in der 800 MT erstmals in einem eigenen Motorrad, bisher vertraute man dem Nachbau des 650er-Twins von Kawasaki.

MT steht für „Multi Terrain". Damit ist die Stoßrichtung klar, hier kommt eine richtige Reiseenduro. Dafür sprechen neben der ganzen Erscheinung 19-Zoll-Vorderrad, Gepäckträger, Sturzbügel, 19-Liter-Tank und 19 Zentimeter Bodenfreiheit.

Die große Stunde der 800MT schlägt in der Ausstattung. Auf der Platte der acht Köstlichkeiten stehen höhenverstellbare Scheibe, Sieben-Zoll-TFT-Display mit Bluetooth-Konnektivität und Navigationsfunktion, Tempomat, Quickshifter, Reifendruckkontrolle, Voll-LED-Beleuchtung, automatisches Fernlicht samt Nebelscheinwerfer und USB-Steckdose.

Die Touring-Variante lockt darüber hinaus mit Drahtspeichenfelgen, Alukoffern, Hauptständer, Handprotektoren, Lenkungsdämpfer sowie Griff- und Sitzheizung. Genauso umfangreich fällt das Elektronikpaket aus mit Sechs-Achsen-IMU, Kurven-ABS, schräglagenabhängiger Traktionskontrolle, Ride-by-Wire und zwei Fahrmodi. Als Sitzhöhe gibt der Hersteller 825 Millimeter an, als fahrfertiges Gewicht 225 Kilo. Die Markteinführung ist für dieses Jahr geplant, der Preis ist noch nicht bekannt.

Moto Morini *Seiemmezzo*

Halbstark

Seiemmezzo – schon der Name klingt Italophilen wie eine bella canzone im Ohr, wie „O sole mio" oder „Nessun dorma". Dabei bedeutet das übersetzt einfach nur „Sechseinhalb" und beschreibt den Hubraum der neuen Moto Morini. Das heißt, eigentlich sind es zwei, das klassische Naked Bike STR (Strada) und die SCR (Scrambler).

Die Unterschiede sind rein optischer Natur, die SCR kommt mit Lampenmaske, zweiteiligem Frontfender, kleinem Heckfender, hohem Lenker, Drahtspeichenrädern, brauner Steppsitzbank und anderen Seitendeckeln. Die technische Basis teilt sich das Duo mit der X-Cape (Fahrbericht in NEWS 11/21).

Den Antrieb übernimmt ein Nachbau des 650er-Reihentwins von Kawasaki mit 649 Kubik, 60 PS bei 8250 Touren und 54 Nm bei 7000. Flüssigkeitskühlung, zwei obenliegende Nockenwellen, acht Ventile und sechs Gänge bedeuten Klassenstandard. Auch das Stahlgeflecht des Rahmens ähnelt dem der Kawa ER-6n von 2006, aber das muss ja nichts Schlechtes bedeuten.

Moderner geht es bei den anderen Fahrwerkskomponenten zu in Form einer voll einstellbaren KYB-Gabel in USD-Bauweise und einer Aluschwinge mit direkt angelenktem Zentralfederbein desselben Herstellers. Und wie es sich für ein italienisches Motorrad mit chinesischen Wurzeln gehört, kommen Bremsen und Reifen aus Italien von Brembo und Pirelli.

Aus 810 Millimeter Sitzhöhe blickt der Fahrer auf ein konnektives TFT-Cockpit, LED-Licht rundum ist Standard. Als Trockengewicht nennt Moto Morini 200 Kilo, mit vollem 15-Liter-Tank und weiteren Betriebsstoffen sind es fahrfertig etwa 220 Kilo. Der Preis ist noch genauso offen wie der Liefertermin.

Benelli *TRK 800*

Buon

Mit der TRK 800 will der italo-chinesische Hersteller im Enduro-Konzert mitspielen. Der bekannte Reihentwin mit 752 Kubik bringt dafür die passenden Flötentöne mit, 76 PS bei 8500 Touren und 67 Nm bei 6500 sollten für eine artgerechte Fortbewegung reichen.

Eine Einspritzanlage mit 43er-Drosselklappen zerstäubt den Sprit aus dem 21-Liter-Tank, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Flüssigkeitskühlung, sechs Gänge und Slipper-Kupplung sind Stand der Technik. Beim Fahrwerk greift Benelli wie bei seinen anderen Motorrädern auch auf einen Gitterrahmen aus Stahlrohr zurück.

MV Agusta *Lucky Explorer 5.5 / 9.5*

Lucky Punch

Alles schon mal dagewesen: Mit dem Design der Lucky Explorer 5.5 und 9.5 spielt MV Agusta auf die bei der Paris-Dakar eingesetzten Cagiva 750/900 Elefant an, von denen es auch Serienmotorräder gab. Motorisch basiert die 9.5 basiert auf dem 800er-Triple, zeigt sich aber in allen Belangen deutlich weiterentwickelt. Mehr Bohrung und Hub vergrößern den Hubraum auf 931 Kubik, daraus resultieren 123 PS bei 10 000 Touren und ordentliche 102 Nm bei 7000. Zu den weiteren Neuerungen zählen Zylinderkopf, Kurbelwelle, geschmiedete Alukolben und geradverzahnter Primärtrieb. Den Kraftschluss zum Sechsganggetriebe stellt wahlweise eine konventionelle Nass- oder eine automatische Rekluse-Kupplung her.

Maße wie 230 Millimeter Bodenfreiheit, 220 und 210 Millimeter Federwege, 850 Millimeter Sitzhöhe und 21-Zoll-Vorderrad zeigen, dass es MV mit der Geländetauglichkeit ernst meint. Fahrwerksseitig vertraut man auf einen Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit semiaktivem Sachs-Fahrwerk. Ein dickes Elektronikpaket, LED-Lampen rundum und konnektives Sieben-Zoll-TFT-Display sind von Haus aus an Bord.

In Sachen Offroad-Talente trägt die Lucky Explorer 5.5 deutlich dünner auf. Sie ist eine Gemeinschaftsentwicklung mit QJ Motor, chinesischer MV-Partner und Benelli-Mutter. Entsprechend viele Ähnlichkeiten gibt es mit der Benelli TRK 502. Etwas mehr Bohrung und Hub vergrößern den Hubraum auf 554 Kubik und das Drehmoment auf 51 Nm bei 5500 Touren (Benelli 500 Kubik und 46 Nm bei 6000). Die Leistung ist mit 48 PS identisch. Der Twin steckt in einem Gitterrohrrahmen, USD-Gabel vorn und voll einstellbares Zentralfederbein hinten stammen von KYB. Die Serienausrüstung kann sich mit konnektivem Fünf-Zoll-TFT-Display, Hauptständer, Gepäckträger, Kunststoff-Motorschutz und Monoblocks von Brembo durchaus sehen lassen. Preise und Liefertermine stehen für das Duo noch nicht fest.

Neue Töne im Enduro-Konzert: Die Benelli TRK 800 leistet 76 PS und 67 Nm

viaggio

Die Vorderradführung übernimmt eine voll einstellbare 50er-USD-Gabel von Marzocchi. Hinten ist ein Zentralfederbein mit hydraulischer Federvorspannung und variierbarer Zugstufendämpfung, ebenfalls von Marzocchi, direkt an der Aluschwinge angelenkt. Federwege von 170 und 171 Millimeter sowie 211 Millimeter Bodenfreiheit versprechen passable Offroad-Eigenschaften.

Zur serienmäßigen Ausstattung zählen 320-Millimeter-Scheiben vorn mit Monoblocks von Brembo, Motorschutzplatte, Handprotektoren, LED-Beleuchtung und Sieben-Zoll-TFT-Display. Die Auslieferung ist für die zweite Hälfte 2022 geplant.

Benelli *Leoncino 800/800 Trail*

Löwenjunges

Die Leoncino 500 verkaufte sich in Italien drei Jahre lang ziemlich gut, dieses Jahr soll die 800er in deren Fußstapfen treten. Die Schrittfolge gibt der gleiche Reihenzweier vor, der auch in der TRK 800 werkelt. Die Leistung ist identisch, eine A2-Version ist geplant.

Diesen Twin packt das Benelli Centro Stile in Pesaro stilvoll in einen Stahl-Gitterrohrrahmen mit einer dicken, voll einstellbaren Marzocchi-USD-Forke vorn und einer Zweiarmschwinge mit Marzocchi-Bein hinten. Bei den Pirelli-Reifen und Brembo-Bremsen bedient sich Benelli ebenfalls in Italien.

Der junge Löwe kommt in zwei Ausführungen, einmal als normales Straßenmodell und als Trail in einer Scrambler-Version. Sie unterscheiden sich in Sitzhöhe (805 Millimeter, Trail 835 Millimeter), Federweg (140/130 Millimeter, Trail 148/140 Millimeter) und Gewicht (222 Kilo, Trail 234 Kilo). Differenzen gibt es weiterhin in Felgen- und Reifengröße.

Die Straßen-Leoncino rollt auf Gussfelgen und Pneus der Dimension 120/70 ZR17 und 180/55 ZR17, die Trail läuft auf Drahtspeichenfelgen und Gummis in 120/70 R19 und 170/60 R17. Außerdem verfügt die Trail über eine hochverlegte Auspuffanlage mit zwei Endschalldämpfern. Das Duo soll ab Frühjahr bei den Händlern stehen, Preise sind noch nicht bekannt.

Yamaha-Prototyp

Hardcore-Ténéré

Mit dem Prototyp einer Hardcore-Version weckt Yamaha Hoffnungen auf eine noch geländegängigere Schwester der beliebten Ténéré 700. Mit Hilfe der Offroad-Extremisten Pol Tarrés und Alessandro Botturi entwickelte Yamaha Europa ein Sondermodell, das auch wildeste Einsätze bestehen dürfte.

Während der bewährte CP2-Twin hauptsächlich mit Rekluse-Kupplung, Titan-Auspuffanlage, neuer ECU, modifizierter Airbox und größerer Kühlkapazität samt Ölkühler aufwartet, vertraut das Fahrwerk auf neue Feder-Dämpfer-Elemente mit 270 und 260 Millimetern Federweg. Der Sprit wird in insgesamt vier Reservoirs gebunkert, zwei davon sitzen am Heck. Ebenfalls neu sind die integrierten Sturzbügel, 300er und 267er Bremsscheiben, Stahlflex-Bremsleitungen und der angeschraubte statt angeschweißte Heckrahmen. Vor 2023 dürften die Vorzüge des Prototyps aber in keinem Serienmodell zu finden sein.

www.yamaha-motor.eu

Einmillionste Triumph

Jubiläumsausgabe

Im Triumph-Werk ist Ende November 2021 die einmillionste Triumph der 1990 begonnenen Hinckley-Ära vom Band gelaufen. Diese besondere Auszeichnung erhielt eine Tiger 900 Rally Pro, die eine silberne Sonderlackierung sowie ein eigens entworfenes „Million"-Dekor trägt. Fahren wird das Millionenkrad allerdings wohl nie, es kommt ins Werksmuseum in Hinckley.

www.triumph-motorcycles.de

SBK-R1

Feier-Yamaha

Fahrertitel, Teamtitel, Konstrukteurtstitel – Yamaha hat bei der Superbike-WM groß abgesahnt. Den Dreifach-Erfolg feiert das Unternehmen mit einer exklusiven Replica der siegreichen R1. In Handarbeit bei Crescent Racing in England gefertigt, bringt sie 205 PS ans Hinterrad und wiegt mit 175 Kilo satte 50 Pfund weniger als eine Serien-R1. Dazu kommt viel edles Zeug. Wermutstropfen: Es gibt keine Straßenzulassung und nur 21 Stück, jede zum Preis von 46 200 Euro. Bestellungen ab sofort unter

crescent-motorcycles.com

BSA ist wieder da

Goldstück

Vor sechs Jahren kaufte der indische Mahindra-Konzern die Markenrechte der britischen Traditionsmarke BSA. Seither gab es immer wieder Gerüchte, ob und wie die legendären Motorräder wieder auferstehen würden. Nun zeigte das südasiatische Unternehmen auf der Birmingham Motorshow die Gold Star 650, die ihrer von 1938 bis 1963 gebauten Vorgängerin aus dem Gesicht geschnitten ist.

Wie ihr historisches Vorbild treibt ein Einzylinder-Viertakter das Motorrad an, allerdings mit zeitgemäßer Flüssigkeitskühlung und Doppelzündung. Aus 652 Kubik Hubraum schöpft der Single A2-konforme 45 PS bei 6000 Touren und ein maximales Drehmoment von 55 Newtonmetern bei 4500 Touren.

Der Großmutter nachempfunden ist auch das Fahrwerk der Gold Star mit Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen, Stahlschwinge mit zwei Federbeinen und konventioneller Teleskopgabel. Je eine Scheibe vorne und hinten sind allerdings der Neuzeit geschuldet. Während fahrfertiges Gewicht von 213 Kilo, die Sitzhöhe von 780 Millimeter und der Tankinhalt von zwölf Liter bekannt sind, gibt es noch keine Angaben über Preis, Liefertermin und Importeur für Europa.

www.bsacompany.co.uk

Guzzi-Sondermodell

Präsi-Eskorte

Seit 75 Jahren begleitet das Reggimento Corrazieri, die Ehrengarde, den italienischen Staatspräsidenten auf Motorrädern von Moto Guzzi. Das feiert die Marke mit der „Guardia d'Onore", einem Sondermodell auf Basis der V 85 TT. Die besitzt wie die Staatskräder einen schwarzen Lack mit weißen Grafiken, die über den vorderen Kotflügel sowie den Tank verlaufen und sich auch auf dem großen Windschild wiederfinden. Zur Ausstattung gehören Hauptständer, Motorschutzbügel und zusätzliche LED-Lampen. Guzzi baut das Sondermodell 1946 mal.

www.motoguzzi.com/de

NEWS-Ticker

Fast 4500 Euro kamen 2021 bei der Kawasaki Road Show an Spenden für MEHRSi zusammen. Gesammelt wurde nach der Regel, dass die erste Probefahrt am Tag kostenlos ist, jede weitere kostet zehn Euro als Spende.
www.kawasaki.de

Yamaha hat den „Yamaha Heritage Racing Club" ins Leben gerufen. Ziel ist es, die Rennsporttradition für nachfolgende Generationen zu bewahren. Eintreten können Besitzer von Zweitakt-Straßenrennern der Baujahre 1955 bis 1993, von Superbike- und Langstreckenrennern der Jahre 1987 bis 2009, Crossern aus der Zeit bis 1987 und allen Yamahas, die vor 2007 bei der Rallye Paris-Dakar Afrika teilnahmen. Nähere Infos über den YHRC bei
yrhc@yamaha-racing.com

Die Elefantentreffen in der Eifel und im Bayerischen Wald sind abgesagt. Wegen der momentanen Lage sei eine Planung erst für 2023 wieder möglich. Die Campingplätze sind geschlossen, deshalb raten die Veranstalter von jeder Anreise ab.
www.bvdm.de

342 644 Besucher

meldete die Eicma 2021, ein Rückgang von über 50 Prozent

TOURENFAHRER 2/22

Urlaubslust

Seit 8. Januar ist der neue TOURENFAHRER zu haben. Darin finden sich beispielsweise Reisen an die Saale, auf einer Vespa durch die Toskana, nach Georgien und über den Wild Atlantic Way in Irland; Honda CRF 250 L als Reisemobil; Technik Benzinverbrauch und Effizienz sowie Antriebe der Zukunft; Ausrüstung Powerbanks und Heizbekleidung; Youngtimer AME-Chopper; Gebrauchtberatung Kawa Versys 650 u.v.m. für 5,90 Euro
magazine.tourenfahrer.de

MOTORRAD REISEN TOURENFAHRER

Aufgewertet und 100 PS: Aprilia Tuono 660 Factory

Factory-Modelle von Aprilia

Extradonner

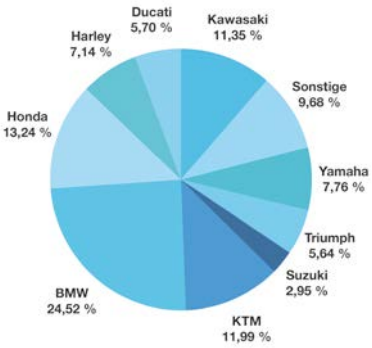
Der Zusatz „Factory" steht bei Aprilia seit langem für exklusive Sonderausstattungen eines Serienmotorrads. In diese Ahnengalerie reiht sich im Frühjahr die Tuono 660 Factory nahtlos ein. Durch den Einbau einer Lithium-Ionen-Batterie sinkt das fahrfertige Gewicht um zwei auf 181 Kilo, gleichzeitig steigt die Leistung auf 100 PS. Ein um einen Zahn kleineres Kettenritzel verkürzt die Gesamtübersetzung und damit die Beschleunigungszeiten.

Gabel und Federbein verbessern die Italiener mit einer USD-Gabel von KYB und einem Federbein von Sachs, beide voll einstellbar. Ab Werk bietet die Factory weiterhin Kurvenlicht und das dicke Elektronikgebinde mit Sechs-Achsen-IMU, Quickshifter, Tempomat, Kurven-ABS sowie Wheelie- und Traktionskontrolle.

Mit der „Limited Edition Stars & Stripes" feiert Aprilia den Gewinn der US-Meisterschaft in der Klasse Twins Cup durch Kaleb De Keyrel. Das Sondermodell kommt nur in 1500 Einheiten und zeichnet sich durch eine höhere Verkleidungsscheibe und eine Abdeckung für den Soziussitz aus. Am deutlichsten springt die spezielle, von der US-Flagge inspirierte Lackierung ins Auge. Beide Motorräder kommen im März in den Handel, die Preise sind noch nicht bekannt.
www.aprilia.de

Zulassungszahlen November 2021

November-blues



Die Zulassungszahlen passen sich dem Wetter an: Von Januar bis November 2021 gingen die Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahrszeitraum um 8,98 Prozent zurück, insgesamt bekamen bis dahin 112 711 Motorräder einen neuen Zulassungsstempel.

Die Liste der fünf beliebtesten Motorräder bleibt unverändert: Die BMW R 1250 GS führt mit 9182 Zulassungen, gefolgt von Kawasaki Z 900 (3697) und Z 650 (2764). Auf Rang vier steht die Yamaha MT-07 (2307), auf fünf die Honda Africa Twin (2184).

MOTORRÄDER DORTMUND 2022

Saisonstart im Revier

Die Planung für die MOTORRÄDER in Dortmund laufen weiter auf Hochtouren. Für den 3. bis 6. März ist das Comeback der Kultmesse im Revier geplant. Das großzügige Gelände der Messe Dortmund an der Westfalenhalle bietet ausreichend Platz.

Zahlreiche Hersteller und Marken haben bereits ihre Stände gebucht. Dazu können sich die Motorradfans auf eine tolle Sonderschau mit außergewöhnlichen Umbauten freuen, dem „Customrevier". Klassiker, Sportbikes und Rennmaschinen ergänzen die Präsentation außergewöhnlicher Motorräder. Showbühne, Actionshows und natürlich der traditionelle „Treff im Hof" mit seinen Food-Trucks machen die MOTORRÄDER zum Saisonstart. Aktuell ist der Besuch unter 2G-Regeln möglich. Tickets gibt es ausschließlich online unter
MotorräderDortmund.de

Royal Enfield wird 120

Ganz in Schwarz

Mit einer Sonderedition auf Basis von Interceptor 650 und Continental 650 feiert Royal Enfield seinen 120. Geburtstag. Das Duo kommt nahezu komplett schwarz daher, wobei der Tank verchromt ist. Goldene Dekorelemente, handgezogene Zierlinien auf den Felgen und handgefertigte Messingplaketten am Tank setzen optische Akzente. Royal Enfield will beide Modelle nur je 240 mal bauen, wovon je 120 noch im ersten Quartal nach Europa kommen.
www.royalenfield.com

Die neue Speed Triple 1200 RR ist weit mehr als die Café-Racer-Variante der bekannten Doppelaugen-Speedy. Die RR liefert brutalen Schub, modernste Fahrwerkstechnik und gierige Bremsen. Der Gentleman im Supersport-Lager?

von **Wulf Weis** Fotos **Werk**

Lange hat sich Triumph der sportlichen Oberklasse ferngehalten. Dabei waren die großen Supersportler einst die Lieblinge des Fachhandels: In hohen Stückzahlen verkauft, teuer, anspruchsvoll und nach wenigen Jahren veraltet. Doch heute muss man die Zulassungslisten schon weit nach unten scrollen, um einen echtes Superbike zu finden.

Was ist passiert? Die Superbikes sind Opfer ihrer eigenen Konsequenz geworden. Immer authentischere Renntechnik fand ihren Weg auf die Straße, bis die Motorräder zu rabiat, zu unbequem und zu unpraktisch wurden, um breitere Massen anzusprechen. Auf diese Lücke zielt nun die Triumph Speed Triple 1200 RR.

Mit ihrem 1160-Kubik-Dreizylinder passt sie in keine Rennkategorie, womit sie sich dem direkten Konkurrenzdruck aus dem 1000er-Superbike-Lager entzieht. Das Design folgt der Café-Racer-Linie, eher klassisch als krawallig, die Sitzposition ist sportlich, aber eben nicht supersportlich.

Für den Schub zeichnet der bereits aus der Speedy 1200 RS bekannte neue Dreizylinder verantwortlich. Mit den Eckdaten 180 PS, 125 Nm und 199 Kilo fahrfertig ist dann auch schon sehr viel über dieses Dynamikpaket gesagt.

Zwei Fragen stehen sofort im Raum: Wie bequem ist die Sitzhaltung – und warum kostet die RR 2500 Euro mehr als die RS? Konkret liegen die Stummel 135 Millimeter tiefer und 50 weiter vorne als beim Schwestermodell, obendrein wanderten die Fußrasten ein Stück nach hinten. Wer keine Rücken- oder Nackenprobleme hat,

Ausstattung: Kombi FLM; Handschuhe: Büse; Helm Shoei, Stiefel: Alpinestars

Smarter

BEGEISTERT
mit klassischem Café-Racer-Design, semiaktivem Fahrwerk, Bremsen, Durchzug & Leistung

NERVT
mit engem Kniewinkel & 98 dB(A) Standgeräusch

Speed Triple 1200 RR

FÜR
Gentleman-Sportler

GEGNER
MV Agusta Superveloce

Die wichtigsten Unterschiede zur Speed Triple 1200 RS

- Tank, Sitzbank, Verkleidung
- LED-Solo-Scheinwerfer
- Stummellenker & zurückverlegte Fußrasten
- semi-aktives Öhlins-Fahrwerk

Sporteln

Cineplex: Das Display ist aus der RS bekannt, hier steuert es auch das semiaktive Fahrwerk

Goldig: Die semiaktiven Öhlins-Elemente verraten sich durch die Kabel zu den Stellmotoren

Lonesome Rider: Statt der Plastikhaube passt auch ein Soziuskissen – für Notfälle

Technik	
Fertigungsland:	Thailand
Motor:	Dreizylinder-Reihe, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile/Zylinder
Hubraum:	1160 cm^3
Leistung:	132 kW (180 PS) bei 10 750 min^{-1}
Drehmoment:	125 Nm bei 9000 min^{-1}
A2-Variante:	nein
Standgeräusch:	98/77 dB(A)
Bremse v/h:	320-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln / 220-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel
Reifen v/h:	120/70 ZR 17 / 190/55 ZR 17
Ferderweg v/h:	120/120 mm
Assistenzsysteme:	ABS, TCS, Schräglagensensorik, Fahrmodi, Schalt-Assistent, semiaktive Dämpfereinstellung, Tempomat
Konnektivität:	Smartphone / Bluetooth, Pfeil-Navigation via Smartphone
Sitzhöhe:	830 mm
Tankinhalt:	15,5 Liter
Trockengewicht:	199 kg
Preis zzgl. Nk.:	ab 20 400 Euro

Die RR wirkt unterm Strich runder, präziser und perfekter als die Speed Triple 1200 RS

kommt mit der Ergonomie aber gut zurecht. Zumindest jenseits des Ortsschildes, wenn der Fahrtwind für Entlastung sorgt. Fürs ewige Stop-and-Go in der verstopften City gibt es aber wirklich geeignetere Motorräder.

Hohen Abrollkomfort auf Nebenstrecken verspricht das in Zusammenarbeit mit Öhlins entwickelte semiaktive Fahrwerk, das die Dämpfungskräfte je nach vorgewähltem Fahrmodus in Echtzeit anpasst. Natürlich voll vernetzt mit den Infos aus dem Lagesensor der Sechs-Achsen-IMU. Bremsdruck, Drehzahl, Geschwindigkeit, Drosselklappenstellung und weitere Sensoren erfasst das System ebenfalls.

Stuart Wood, Triumph-Chefingenieur und leidenschaftlicher Technik-Philosoph, erklärt es in Kurzform: „Wenn du die Kurve anbremst, dann stellt sich an der Gabel die Druckstufe straff, damit es weniger eintaucht. Gleichzeitig macht hinten die Zugstufe zu, um das Heck unten zu halten. Und wenn du nach der Kurve wieder ans Gas gehst, dann genau andersrum."

Doch nicht nur beim extremen Angasen kann das elektronische Fahrwerk seine Trümpfe ausspielen, auch auf buckligen Nebenstrecken verwaltet Kollege Computer die 120 Millimeter Federweg vorne und hinten durchaus bandscheibenschonend – zumindest, wenn der Road-Modus im bunten TFT-Cockpit gewählt ist. Im Track-Modus geht es natürlich ruppiger zur Sache. Weitere vorprogrammierte Modi sind „Rain" und „Sport". Der Zusatz-Modus „Rider" lässt sich vom Fahrer frei konfigurieren, was anhand der weiten Spreizung der vier vorprogrammierten Setups aber nur selten nötig sein sollte.

An diesem Punkt lässt sich ein Seitenblick auf die 2500 Euro günstigere, konventionell gefederte RS nicht vermeiden. Dort hatten wir im letzten Frühjahrstest durchaus Probleme, die sportlich-straffe Federung der RS für Narbenasphalt abzustimmen. Und genau hier kann der enorme Verstellspielraum der Semiaktiv-Technik punkten.

Triumph hatte bei der RR ein Jahr mehr Zeit für Feinschliff

Was auf den ersten Blick erstaunt: Die Entwicklung von Speed Triple 1200 RR und RS startete gleichzeitig, nur war die RS ein Jahr früher fertig und kam entsprechend eine Saison eher in den Handel. Und beim ersten Fahrtermin im andalusischen Hinterland von Ronda und auf dem unglaublich schönen Rundkurs Ascari Race Resort drängt sich prompt das Gefühl auf, Triumph hätte die Zeit für Feinschliff genutzt und vielleicht sogar das erste Kundenfeedback zur RS einfließen lassen.

Die Präzision der RR beim Einlenken ist noch etwas besser, der Schaltautomat flutscht noch geschmeidiger und am Kurvenausgang hält die RR die Linie noch etwas straffer. Müßig zu fragen, was sich hier alles mit dem semiaktiven Fahrwerk erklären lässt oder ob hier klassisches Feintuning stattfand – die RR wirkt unterm Strich runder, präziser, perfekter.

Versammelte Sitzposition: Das Café-Racer-Thema verfolgt die Speed Triple RR optisch und ergonomisch

Dabei enthält sie sich konsequent aller in Supersportkreisen so häufig zu beobachtenden Zickigkeiten. Die Bremsen reagieren griffig auf zwei Finger, sind aber nicht zu giftig für Schrecksituationen. Den Abrollkomfort kann der Fahrer nach Wunsch elektronisch vorwählen, der Schaltautomat funktioniert auch bei Halbgas bestens und der Kompromiss zwischen wettbewerbstauglicher Stabilität und fluffigem Einlenkverhalten bleibt diesseits von Gut und Böse.

Wichtigstes Pfund auch dieser Speedy ist natürlich der formidable 1160er Triple. Seine 125 Newtonmeter spannen ein weites Drehmomentplateau auf. Einen ausgefuchsten Schaltrhythmus kann man sich auf dem wirklich anspruchsvollen Ascari-Kurs fast schon schenken. Da hat der Fahrer die Wahl, die Kurven superschräg und im runden Bogen einen Gang höher zu nehmen oder auf klassisches Spätbremsen und hartes Angasen zu setzen. Der Speed Triple 1200 RR taugt beides. Wobei der runde Strich besser zum Konzept des Gentleman-Sportlers passt. M

Sport macht schlank: Der mächtige Triple baut erstaunlich schmal und erlaubt eine knackige Frontansicht

MOTORRAD NEWS **Fazit**

Retro mit Sportlerherz: **Wulf**

Triumph lässt sich nicht lumpen und spendiert der Speed Triple 1200 RR ein prall geschnürtes Technologiepaket, das auf der Renne genau so überzeugt wie auf der Landstraße. Damit kann die RR ihre 2500 Euro Mehrpreis zum Schwestermodell RS absolut rechtfertigen. Etwas allein gelassen fühlen sich aber die Fans, die die Segnungen des semiaktiven Fahrwerkes gerne mit der aufrechten Sitzposition der RS kombinieren möchten. Für sie findet sich im aktuellen Portfolio der Briten – noch – kein passendes Angebot.

Mit der nagelneuen Cromwell 1200 zielt Brixton direkt auf Triumphs Bonneville-Reihe. Wir entlockten dem großen Reihentwin erste Geheimnisse.

Kampfansage

Technik	
Fertigungsland:	China
Motor:	Zweizylinder-Reihe, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum:	1222 cm^3
Leistung:	60 kW (82 PS) bei 6500 min^{-1}
Drehmoment:	108 Nm bei 3500 min^{-1}
Fahrwerk/Einstellmöglichkeiten	k.A.
Bremse v/h:	k.A.
Reifen v/h:	110/80-18 / 160/60-17
Federweg v/h:	k.A.
Standgeräusch:	k.A.
Assistenzsysteme:	2 Fahrmodi, ABS, Traktionskontrolle, Tempomat
Zuladung:	k.A.
Sitzhöhe:	800 mm
Tankinhalt:	k.A.
Leergewicht:	235 kg
Preis zzgl. Nk.:	9999 Euro

von **Stephan Maderner**
Fotos **Maderner/Werk**

Hinter einer zusammenfallenden Bretterbox kommt eine Sensation zum Vorschein: die neue Brixton Cromwell 1200. Der Reihen-Zweizylinder, den die KSR Goup auf dem Presse-Event namens „Moto Republic 2021" im November unter großem Pomp präsentierte, ist einer meiner persönlichen Überraschungen für die Motorradsaison 2022.

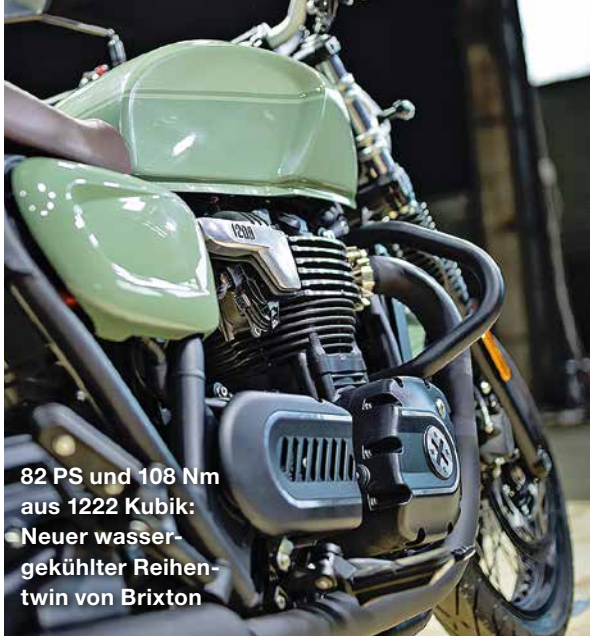
Die Zielgruppe ist klar: Beim flüchtigen Blick kann man das Retro-Eisen mit nagelneuem 1200er Reihentwin kaum von einer britischen Triumph Bonneville T 120 unterscheiden. Der Name „Cromwell 1200" kommt von Oliver Cromwell, der Mitte des 17. Jahrhundert rauflustiger „Lordprotektor" von England war und vielen als Freiheitsheld gilt.

Die Homologation des künftigen Flaggschiffs der austro-chinesischen Marke soll in Kürze unter Dach und Fach sein. Bisher war die Marke Brixton, die KSR seit 2015 in Eigenregie entwickelt und nach vorne bringt, vor allem im Sortiment der 125er und 250er zuhause. 2020 kam die 500er Crossfire-Modellreihe hinzu, nun folgt der Riesensprung in die Klasse der Big Bikes.

Optisch kommt die Cromwell 1200 als moderner Klassiker mit britischen Wurzeln rüber: flache Sitzbank, Tankaussparungen, Faltenbälge und ein schwarzer Motor, aufgemotzt durch gebürstete Elemente, LED-Tagfahrlicht und -Blinker. Gebaut wird die Cromwell 1200 bei Gaokin in China. Design, technische Vorgaben, Qualitätsstandards und die verwendeten Komponenten schreiben die KSR-Ingenieure in der Firmenzentrale in Gedersdorf bei Krems a. d. Donau vor.

Hübsch gemacht: LED-Blinker, Faltenbälge, integriertes Tagfahrlicht und Namenslogo in der Lampe

Namhafte Zulieferer: Fahrwerk von KYB, Bremssystem von Nissin, dazu gibt's schicke Speichenräder



82 PS und 108 Nm aus 1222 Kubik: Neuer wassergekühlter Reihentwin von Brixton

Vorbehaltlich kleinerer Änderungen holt das erwachsene Brixton-Bike aus den 1222 Kubik 82 PS und liefert 108 Nm Drehmoment bei 3500 Touren, fahrfertig bringt das Motorrad 235 Kilo auf die Waage. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 198 km/h angegeben.

Die Komposition der Komponenten kann sich sehen lassen: Das Fahrwerk stammt von KYB, die Bremsanlage von Nissin, das ABS von Bosch und die Einspritzanlage von Magneti Marelli. Weitere Feinheiten sind eine Antischlupfregelung, Tempomat, Pirelli-Reifen, ein rundes TFT-Display und Anti-Diebstahlsystem. Zwei Fahrmodi – Eco und Sport – komplettieren die Ausstattung der Cromwell 1200.

Verarbeitung und Handling der 1200er überzeugen

Auf der Moto Republic konnte ich die Vorserienmaschine auf einem abgesperrten Fabrikgelände inklusive Achtelmeilen-Beschleunigungsstreifen – ein ausgedientes Eisenbahngleis – ums Eck zirkeln. Ein echter Eindruck der Fahrdynamik ließ sich bei dem kurzen Roadtrip zwar nicht gewinnen, doch war ich erstaunt über die Top-Verarbeitung und das leichte Handling dieser wuchtigen Maschine.

Von der ersten Sekunde fühlt man sich vertraut mit dem Motorrad, die Ergonomie passt. Der Fahrer thront in 80 Zentimeter Höhe, das sorgt für einen kommoden Kniewinkel. Der Lenker ist perfekt platziert, klasse für die aufrechte Sitzhaltung und entspanntes Cruisen.

Die Bremsen sind bissig, aber nicht zu aggressiv, Kuppeln und Schalten geht fluffig. Die Brixton zieht von unten gut aus dem Drehzahlkeller und schmeichelt mit ihrem sonoren Sound. Bleibt zu hoffen, dass dieser satte Klang die noch zu erklimmende Hürde der Euro-5-Homologation überdauert.

Mit der Brixton Cromwell 1200 überspringt KSR die Messlatte für das gehobene Modern-Classic-Segment, die Ikone Bonneville bekommt einen Herausforderer. Die finalen Tests sind abgeschlossen, die Serienproduktion soll Anfang 2022 starten und die ersten Modelle im März bei Europas Händlern stehen. Preislich liegt die in Cargo Green, Timberwolf Grey und Backstage Black lieferbare Cromwell 1200 bei 9999 Euro – auch das ist eine Kampfansage. M

Big Bike statt Kleinvieh: Mit der Cromwell 1200 entert Brixton britischen Boden

Österreichisch-chinesisches Brit-Bike: Mit der Cromwell 1200 geht Brixton auf Bonneville-Kurs

Ducati hat die Panigale V4 verfeinert und ihr 1,5 PS mehr reingedrückt – der Test auf dem MotoGP-Kurs von Jerez ähnelt einem Ritt auf der Kanonenkugel.

von **Thilo Kozik** Fotos **Ducati/Thilo Kozik**

Ganz oben wird die Luft ganz dünn. Was erklärt, warum die Ducati-Verantwortlichen einen Leistungszuwachs von 1,5 PS für ihre 2022er-Panigale V4 feiern – bei einer maximalen Power von nun 215,5 PS scheinen die Möglichkeiten der Performance-Zunahme offensichtlich ziemlich ausgereizt. Genauso wenig dürfte es viele Gelegenheiten geben, diesem Kraftpaket das volle Potenzial abzutrotzen. Ducati versucht es immerhin, indem sie ihr neues Vorzeigespielzeug auf der MotoGP-Strecke im andalusischen Jerez einer respektvoll gestimmten Schar Journalisten in die Hand gibt.

Bei Sonnenaufgang und strahlend blauem Himmel präsentiert uns Carlo Ricci Maccarini, verantwortlicher Entwicklungsleiter, vorab die technischen Neuerungen. Ducati-Aushängeschild Alessandro Vallia, stets gutgelaunter Entwicklungsfahrer mit Meisterschaftsmeriten, mahnt zur Vorsicht angesichts ein paar feuchter Stellen im wundervoll ins Hügelland eingebetteten Asphaltband.

Rote Ra

BEGEISTERT mit riesigem Potenzial

NERVT mit lautem Gebrüll

Ducati Panigale V4S

FÜR Schnell- und Superschnellfahrer

GEGNER
Aprilia RSV4 Factory
BMW M 1000 RR
Yamaha R1M

Ausstattung: Helm X-Lite, Kombi Berik, Handschuhe Held, Stiefel Alpinestars

kete

Das Fahrverhalten ist nicht zu toppen. Denkste – es gibt noch den Fahrmodus Race A Evo

Technik	
Fertigungsland:	Italien
Motor:	Vierzylinder-V, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile/Zyl., Sechsganggetriebe, E-Starter, Kette
Hubraum:	1103 cm^3
Leistung:	158,5 kW (215,5 PS) bei 13000 min^{-1}
Drehmoment:	123,6 Nm bei 9500 min^{-1}
A2-Variante:	–
Standgeräusch:	102 dB(A)
Bremse v/h:	330-mm-Scheiben mit Vierkolben-Festsätteln / 245-mm-Scheibe mit Zweikolben-Schwimmsattel
Reifen v/h:	120/70 ZR17 / 200/60 ZR17
Einstellmöglichkeiten:	USD-Gabel und Zentralfederbein semiaktiv komplett einstellbar
Assistenzsysteme:	vier Fahrmodi, Kurven-ABS, schräglagenfähige Traktionskontrolle, Wheelie-Kontrolle, Motorschleppmomentregelung, Slide Control, Launch Control, Quickshifter
Konnektivität:	optional
Sitzhöhe:	850 mm
Tankinhalt:	17 Liter
Gewicht fahrfertig:	195,5 kg
Preis zzgl. Nk.:	29990 Euro

Dann gibt's kein Halten mehr, denn in der Boxengasse wartet eine rote Armada herausfordernd aufbellend auf die unerschrockenen Piloten in ihren bunten Ledern. Es ist noch ziemlich frisch, vor allem in den schattigen Ecken des Kurses – nicht nur für uns, sondern vor allem für die aufgezogenen Pirelli-Slicks, weshalb Alessandro uns in den ersten zwei, drei Runden sicherheitshalber an die Hand nimmt.

Passend zu den Pellen zeigt das TFT-Instrument im neuen „Track Evo"-Modus die Drehzahlleiste am oberen Rand besser ablesbar an – entsprechend dem Rennstreckenbetrieb erst bei 5000 Touren beginnend. Darüber liegen nun ein dicker grüner LED-Schaltblitz und eine rote Begrenzerleuchte – die kann wirklich niemand übersehen.

Für den Anfang tut's der Fahrmodus „Race B Evo", in dem die versammelten Pferdchen in der hinterlegten Motorstufe Medium nicht völlig freigelassen antreten. Daneben gibt's noch das Kennfeld High,

Rattenscharfer Anblick: Verkiemte Seitenverkleidung, gerecktes Heck und massive Einarmschwinge

Race-Modus: Das TFT zählt erst ab 5000 Touren, die Assistenz besitzt eigene Bereiche

Die Macht ist mit dir: Desmosedici-V4 mit Kompakt-Schalldämpfer und dem einzigen hässlichen Teil an der Ducati – der Hitzeblende über dem Krümmergeschlängel

MOTORRAD NEWS **Fazit**

Turbo-Tester **Thilo**

Gerade wegen der nochmals gestiegenen Rennstreckenperformance bin ich immer noch perplex, wie leicht sich diese 215,5 PS fahren lassen. Nicht von MotoGP-Helden, sondern von so einem Allerweltsgasgeber wie mir. Die allumfassende elektronische Assistenz und das fein agierende semiaktive Öhlins-Fahrwerk ermöglichen eine unvergleichliche Fahrdynamik, getoppt nur noch von der unglaublichen Beherrschbarkeit der neuen Panigale V4.

im Race A-Modus hinterlegt, und neuerdings Low im Street-Modus für Landstraßentempo mit maximal 150 PS. Und Full: Hier entledigt sich der V4 sämtlicher elektronischer Fesseln. Deshalb ist er mit keinem Modus verknüpft, der Fahrer muss ihn bewusst anwählen.

Alle anderen elektronischen Assistenzen wie Traktions-, Wheelie- und Slidekontrolle, Motorbremse, Quickshifter-Aktion, ABS oder semiaktives Fahrwerk sind bei Race B schon ziemlich scharf gestellt, beispielsweise agiert der Blockierverhinderer nur vorn. Besonders wichtig, und das ist ebenfalls neu, glättet das Mapping in den Einstelllungen Medium und High die Drehmomentspitze von 123,6 Nm bei 9500 Touren im ersten bis dritten Gang abnehmend, um in Stufe vier bis sechs die ganze Herrlichkeit darzubieten.

An der neuen Pani V4 finden sich überall Technikfeinheiten

Noch mehr Technikfeinheiten gefällig? Bitte sehr: Größere Schalldämpferauslässe reduzieren den Gegendruck im Auspuff, eine kleinere Ölpumpe sowie Optimierungen im Kreislauf kosten weniger Leistung, mit neuer Abstimmung kommen so die gewonnenen 1,5 PS zustande.

Mehr Neuerungen hält das Bologneser Fahrwerk parat. Vorn kommt eine neue Öhlins NPX 25/30-Gasdruck-Gabel mit Closed-Cartridge-System und fünf Millimeter mehr Federweg sowie geringerer Federrate zum Einsatz, die mit dem TTX36-Federbein und dem Lenkungsdämpfer elektronisch angesteuert werden, dazu haben die Techniker den Schwingendrehpunkt um vier Millimeter angehoben.

Wie zuvor agiert das semiaktive Fahrwerk Smart EC 2.0 System von Öhlins situationsbasiert, steuert die Dämpfung also unterschiedlich beim Beschleunigen, Bremsen und im Kurvenscheitelpunkt, dazu sind alle Parameter noch individuell einstellbar – für einen einzigen Testtag viel zu viel.

So bleibt's erst mal in der Race B-Grundeinstellung, die schon prima passt. Zum guten Gefühl trägt das geänderte Sitzambiente bei mit flacherem Polster für leichteres nach hinten Rutschen beim Bremsen und schmalerem, gleichwohl einen Liter größeren Tank für guten Knieschluss mit viel Platz zum Turnen.

Der ist auch nötig, denn die Panigale zoomt sich gedankenschnell von einer Kurve zur nächsten und macht die rasende Fahrt über den andalusischen Racetrack zu einer hochkonzentrierten Sache: Aus jeder Ecke radiert die Panigale fette schwarze Striche auf den Asphalt und katapultiert Mann und Maus mit unglaublichem Druck ab der sichtbaren Drehzahl bei hoher Präzision über die Strecke – das ist nicht zu toppen.

Denkste – der Race A Evo-Modus mit weiter erhöhtem direkterem Ansprechen des Desmosedici-V4 und leicht modifiziertem Fahrwerks-Setup macht alles noch knackiger und klarer. Noch spontaneres Beschleunigen, noch mehr Druck vorwärts und dennoch ein Gefühl höchster Sicherheit. Vor allem das unglaubliche Gefühl, das die sensible Vorderradführung am Kurveneingang liefert, trägt dazu bei.

Gerade hier macht eine weitere Änderung das Leben schneller: Wie bei der Panigale V4 R aus der Superbike-WM sind der erste, zweite und sechste Gang länger übersetzt. Damit geht die enge Kurve vor der Start-Ziel-Geraden im Ersten für einen noch formidableren Antritt aus der Ecke.

Was mit der Panigale wirklich geht, demonstrieren die „Gaststarter" Johan Zarco und Jorge Martin. Fröhlich tummeln sie sich im Journalistenpulk und pulverisieren die Euphorie ob vermeintlicher toller Taten mit blitzschnellem Vorbeizoomen am Kurveneingang und baldigem Entfleuchen aus dem Blickfeld. Nicht umsonst nutzen Ducatis MotoGP-Piloten wie Bagnaia, Zarco und Martin dieses Fast-Rennmotorrad für ihre Trainingsrunden.

Die brutale Ernüchterung hält aber nur kurz an und macht einem ganz anderen Gedanken Platz: Im Gegensatz zu den Ducati-Heroen müssen Leute wie du und ich für so viel konzentrierte Renntechnik 29 990 Euro hinblättern. M

Gläserner Pilot: Nach dem Turn gibt das Display die maximal erzielte Schräglage an

Reife Road

Ausentwickelte Technik, kein Dödelkram, feinste Japan-Qualität: Das sind die kleinsten gemeinsamen Nenner von Kawasaki Z 650 RS und Suzuki SV 650. Vorhang auf für die Essenz des Motorradfahrens.

ster

Ausstattung: Z 650 RS/Wulf Jacke, Stiefel, Handschuhe Büse, Hose Louis, Helm Shoei
SV 650/Tilman: Helm Arai, Jacke Held, Hose Polo, Handschuhe Büse, Stiefel Louis

Konzentration aufs Wesentliche: Bezahlbare Fahrmaschinen – mit allem, was ein Motorrad braucht

Gegenläufer: Kawas Reihentwin ist nicht mehr taufrisch, kann aber immer noch überzeugen

von **Tilman Sanhüter**
Fotos **Volker Rost/TS** (Studio)

Was ist hier der gemeinsame Nenner? Retro? Passt nicht so richtig. Suzukis SV 650 ist zwar ein alter Platzhirsch in der Brot-und-Butter-Klasse und hat nach der Gladius-Eskapade zu alter Form zurückgefunden. Als Nostalgiemodell geht der großzügig verschlauchte V-Twin aber echt nicht durch.

Demgegenüber steht ein Newcomer, der eigentlich gar keiner ist. Schließlich ist die Technik der Kawasaki Z 650 RS nicht brandneu, sondern weitgehend wohlvertraut und gründlich ausevolutioniert. So richtig frisch ist nur das zeitlose Design und die gegenüber der Standard-Z komfortablere Ergonomie. Der Bezug zur vierzylindrigen Z 650 B1 aus den siebziger Jahren kommt nicht ohne historische Unschärfen aus und dürfte eher nette Dreingabe denn Wesenskern sein.

Entfernen wir uns also gedanklich von modischen Aussagen und betrachten die Motorräder als das, was sie sind: bezahlbare Alltagsmaschinen. Mit allem, was ein Motorrad braucht. Und sonst nicht viel. Farbdisplay? Nö. Frei konfigurierbare Fahrmodi? Niente. Einstellbarer Wheelie-Assistent? Also bitte. Wenigstens Antriebsschlupfregelung? Das schon, aber manuell per Drehgriff. Sparen wir uns die Aufzählung der Ausstattungs-Details. Und beginnen mit den Herzensdingen: den Motoren.

Kawa und Suzuki verbauen Treibsätze ähnlichen Kalibers. Beide sind Zweizylinder, die Volumina der Brennräume liegen mit 649 zu 645 Kubik nur einen knappen Teelöffel voll auseinander. Mit je 64 Nm bei vergleichbarer Drehzahl spannen beide gleich dicke Bizepse. Und auch bei der Spitzen-

leistung kann sich die geringfügig höher verdichtende wie drehende SV mit 73 zu 68 PS nur zart nach vorne schieben.

Entgegen aktueller Mode legt Kawasaki die Kurbelwelle nicht in Crossplane-Form aus, um über die Zündabstände den Lauf und die Klangkulisse eines V-Motors zu imitieren. Der Reihentwin verzichtet auf Mimikri und ordnet die Hubzapfen mit klassischem Versatz von 180 Grad an.

Fast identische Motordaten, unterschiedliche Charaktere

Suzuki lässt dagegen einen waschechten 90-Grad-V2 antreten. Und macht damit einen Stich, denn der Vau fühlt sich kerniger an und schiebt subjektiv vehementer. So kann die schwerere Suzuki der leichten Kawa den Schneid auch bei den Fahrleistungen abkaufen – bei Beschleunigung, Durchzug und Endgeschwindigkeit.

Himmelweit überlegen, also? Nein, im zweisamen Tanz durch das herbstliche Sauerland lässt sich die Kawa nicht abschütteln. Die Unterschiede sind zwar messbar, aber in der echten Welt nicht kriegsentscheidend. Eher schon die Charakterfrage: Kawas Gegenläufer brummelt kultivierter, die Suzuki poltert lebendiger. Dabei betört sie mit kehliger Klangkulisse aus der Ansaugung. Im Gegenzug hat die Zett den bassigeren Sound aus dem tief platzierten Edelstahlendtopf zu bieten, während die Stahlflöte der Suzuki eher lauwarm tönt.

Makellose Getriebe dürfen sich beide auf die Flagge schreiben. Die Kawa krönt ihr Paket noch mit einer Anti-Hopping- Funktion, die bei zu harschem Runterschalten

Held der Arbeit: Mit dem 650er V2 hat Suzuki auch nach über 20 Jahren immer noch einen Trumpf im Ärmel

Da strahlen Retro-Augen: Kawa informiert mit klassischen Runduhren

Sinnvoll: Griffweitenverstellung an Brems- und Kupplungshebel der Kawasaki

Tropfentank und Heckbürzel: Von vorn bis hinten badet die Z650RS in den Formen der Siebziger

ein blockierendes Hinterrad verhindert. Beide Kupplungen lassen sich fein dosieren und erfreuen gerade im Stadtverkehr mit Leichtgängigkeit. Suzuki hilft beim Anfahren zudem mit einem kleinen Kniff: Über die Leerlaufregelung lassen die Ingenieure das Aggregat beim Anfahren und beim Schleichten etwa im Stop-and-Go einen Hauch höher drehen. Gut gegen versehentliches Abwürgen.

Den etwas sportiveren Motor verpackt Suzuki in einem dazu passenden Chassis. Obschon sich unsere beiden Kombattanten auch in der Geometrie ähneln, zeigen sich die Federelemente doch spürbar unterschiedlich abgestimmt. Das Fahrwerk der SV fällt deutlich straffer aus, bietet aber ausreichend Restkomfort für die Landstraße. Ein beinhartes Sportmotorrad ist sie nicht, eher der klassische Roadster. Gut so, denn jeden Bubbel im Asphalt will der Alltagsfahrer wohl kaum spüren.

Kawasaki nähert sich dem Thema von der anderen Seite. Auf der RS reist es sich betont bequem, die Dämpfung arbeitet trotzdem ausreichend flott für zügiges Tempo. Zumindest solange man es nicht mit der Zuladung übertreibt. Für Pärchen mit Packsäcken gibt es besser geeignetes Material. Solisten sind mit dieser Auslegung

Bass-Posaune: Der Unterflurtopf der Kawasaki verbreitet Töne in tiefem Moll

Schräg angestellt: Das Kawa-Fahwerk ist komfortabler abgestimmt

Einfach, aber ausreichend: Die Z650RS bremst mit Zweikolben-Schwimmsätteln

Lauwarm mit Option auf Zubehör-Auspuff: Suzuki setzt auf ein klassisches Endrohr

Geradlinig: Suzuki legt die Abstimmung spürbar straffer aus

Etwas kürzere Bremswege: Vierkolben-Festsättel an der SV650

Die Suzuki ist straffer abgestimmt. Kawasaki nähert sich dem Thema von der anderen Seite

aber gut bedient, denn sie reduziert das Nervpotenzial narbiger Nebenstrecken. Dort fühlen sich unsere Roadster besonders wohl. Nicht zuletzt wegen der – nach heutigen Standards – schmalen 160er Hinterreifen, die zügiges Vorankommen auch bei moderatem Schräglagenbedarf erlauben.

Getrennte Wege gehen Kawasaki und Suzuki beim Thema Ergonomie. Wer die Zett gewohnt ist, plumpst bei der ersten Sitzprobe auf der SV die letzten zwei Fingerbreit in den Sattel. Denn der liegt satte drei Zentimeter tiefer. Die Hände finden erst einen halben Dezimeter weiter unten Halt an den Lenkerenden. Dafür stehen die Füße 20 Millimeter weiter oben auf den Rasten. Liest sich auf dem Papier nach nicht viel, aber in Sachen Ergonomie können einzelne Zentimeter bekanntermaßen Welten ausmachen.

Kurzcheck

	Kawasaki	Suzuki
MOTOR	■■■■□	■■■■□
FAHRLEISTUNGEN	■■■□□	■■■■□
VERBRAUCH	■■■■□	■■■■□
FAHRWERK	■■■■□	■■■■□
BREMSEN	■■■□□	■■■■□
ABS	■■■■□	■■■■□
KOMFORT	■■■■□	■■■□□
VERARBEITUNG	■■■■□	■■■■□
AUSSTATTUNG	■■■■□	■■■□□
ALLTAG	■■■■□	■■■■□
PREIS	■■■□□	■■■■□
FUN-FAKTOR	■■■■■	■■■■■

Herausgelackt: Die SV650 ist ein klassischer Roadster mit betontem Gitterrohrrahmen

Schnöde, aber informativ: Das Display der Suzuki erfüllt seinen Zweck

Ein Hauch von Luxus: Auch der Bremshebel der SV650 lässt sich anpassen

Technik (Werksangaben)	**Kawasaki Z650 RS**	**Suzuki SV650**
Herstellungsland:	Thailand	Japan
Motor:	Zweizylinder-Reihe, flüssigkeitsgekühlt, Sechsganggetriebe, E-Starter, Kette	Zweizylinder-V, flüssigkeitsgekühlt, Sechsganggetriebe, E-Starter, Kette
Hubraum / Verdichtung:	649 cm³ / 10,8:1	645 cm³ / 11,2:1
Leistung:	50 kW (68 PS) bei 8000 min^{-1}	54 kW (73 PS) bei 8500 min^{-1}
max. Drehmoment:	64 Nm bei 6700 min^{-1}	64 Nm bei 6800 min^{-1}
Bohrung x Hub:	83,0 x 60,0 mm	81,0 x 62,6 mm
Ventile pro Zylinder:	4	4
Ventilsteuerung:	DOHC	DOHC
Stand-/ Fahrgeräusch:	91 / 74 dB(A)	86 / 73 dB(A)
A2-Version:	verfügbar	verfügbar
Schmierung:	Semi-Trockensumpf	Nasssumpf
Kupplung:	Lamellenkupplung im Ölbad	Lamellenkupplung im Ölbad
Rahmen:	Stahl-Gitterrohrrahmen, Stahl-Heckrahmen angeschweißt	Stahl-Gitterrohrrahmen, Stahl-Heckrahmen angeschweißt
Nachlauf:	100 mm	106 mm
Lenkkopfwinkel:	24,0°	25,0°
Radstand:	1405 mm	1445 mm
Federung vorn:	Telegabel, 125 mm Federweg, Innenrohrdurchmesser 41 mm	Teleskopgabel, 125 mm Federweg, Innenrohrdurchmesser 41 mm
Federung hinten:	Monofederbein, Hebelsystem, 130 mm Federweg	Monofederbein, Hebelsystem, 130 mm Federweg
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk:	Gabel: keine Federbein: Vorspannung (ein Hakenschlüssel)	Gabel: keine Federbein: Vorspannung (ein Hakenschlüssel)
Reifen v./h.:	120/70 ZR 17 / 160/60 ZR 17	120/70 ZR 17 / 160/60 ZR 17
Felgengröße v/h:	3,50 x 17 / 4,50 x 17	3,50 x 17 / 5,00 x 17
Bereifung im Test:	Dunlop Sportmax Roadsport 2	Dunlop Sportmax Roadsmart 3
Bremse vorn:	300-mm-Doppelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsätteln	290-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln
Bremse hinten:	220-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel	240-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
Lichtmaschinenleistung:	336 W	375 W
Batterie:	12 V / 8,6 Ah	12 V / 10 Ah
Assistenzsysteme:	ABS	ABS
Konnektivität:	keine	keine
Cockpit:	Analog, LCD	LCD
Werkstattintervalle:	12 000 km oder einmal im Jahr	12 000 km oder einmal im Jahr
Ventilspiel prüfen:	42 000 km	24 000 km
Preis zzgl. Nk.:	Ab 7995 Euro	Ab 6950 Euro
Preis Testmotorrad:	7995 Euro	6950 Euro
MOTORRAD NEWS Messwerte		
Gewicht fahrfertig vollgetankt:	187 kg	199 kg
Gewicht fahrfertig ohne Kraftstoff:	178 kg	187 kg
max. Zuladung:	180 kg	221 kg
Testverbrauch:	4,4 l/100 km	4,4 l/100 km
Verbrauch nach WMTC:	4,3 l/100 km	4,1 l/100 km
Tankinhalt (Werksangabe):	12 l	15 l
Tankreichweite:	273 km	341 km
Wendekreis:	4,8 m	5,4 m
Tacho bei 100 km/h	103 km/h	104 km/h
v_{max} (Herstellerangabe):	186 / 194 km/h	193 / 207 km/h
Beschleunigung:		
0 – 100 km/h:	4,5 sek	4,2 sek
0 – 140 km/h:	8,6 sek	7,4 sek
Durchzug im 6. Gang:		
60 – 100 km/h:	4,5 sek	4,4 sek
100 – 140 km/h:	5,4 sek	5,1 sek
Drehzahl letzter Gang bei 130 km/h:	6300 min^{-1}	6300 min^{-1}
ABS-Bremsung aus 100 km/h (trocken)	Ø 44,8 m, Bestwert 44,4 m	Ø 43,5 m, Bestwert 42,3 m

Fahrdynamisch auf Augenhöhe: Beim Paarlauf zeigen sich die unterschiedlichen Eigenheiten

Der Suzuki-Pilot sitzt versammelter, stärker zum Vorderrad hin orientiert und muss ausufernde Leibesmaße mit ein wenig Gräten-Origami kompensieren. Echtes Buckeln ist das aber noch nicht. Und Mittelgroße kommen auf der Suzuki auch bei längeren Ausflügen krampffrei davon, beim Angasen weiß die sportliche Haltung sogar zu gefallen. Zumal sie weniger extrem ausfällt als bei der halbverschalten Schwester SV 650 X mit Lenkerstummeln. Die tiefe Sitzbank schont beim Rangieren außerdem die Nerven kleiner oder unerfahrener Bediener. Nicht umsonst parkt in jeder zweiten Fahrschulgarage eine SV.

Der höhere Sitzplatz der RS ist kein größeres Problem

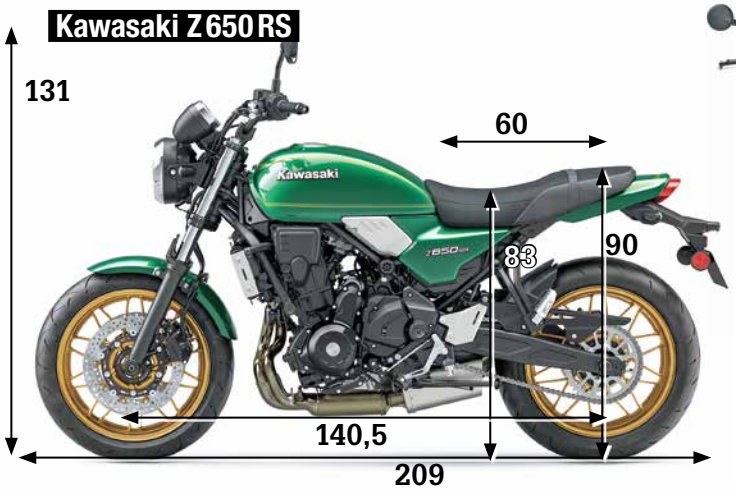
Für den Hochsitz der Z 650 RS braucht es aber auch kein Gardemaß, denn die Bank verjüngt sich vor dem Tank erheblich, sodass die Beine recht gerade Richtung Boden baumeln. Zudem ist die Kawa mit gemessenen 187 Kilo weit vom Schwergewicht entfernt. Dennoch entschärfen die paar Zentimeter mehr Spielraum im Dreieck zwischen Rasten, Sitz und Lenker

MOTORRAD NEWS **Fazit**

NEWS-Philosoph **Tilman**

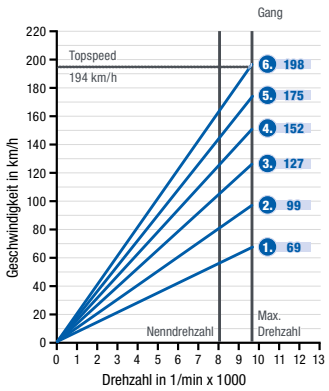
Keine großen Überraschungen: Die Evergreens der Mittelklasse sind auch in ihren aktuellen Ausbaustufen nicht verwelkt. Während sich die Suzuki als sportlicher Landstraßenfeger positioniert, kommt die Kawasaki im geschmackvollen Retro-Dress etwas gesitteter daher. Die Z 650 RS dürfte für Kawasaki den Kundenkreis der Standard-Z um all jene erweitern, denen das Manga-Styling zu wild ist. Und die SV 650 macht einfach weiter das, was sie schon immer am besten konnte: unkomplizierten Fahrspaß bieten.

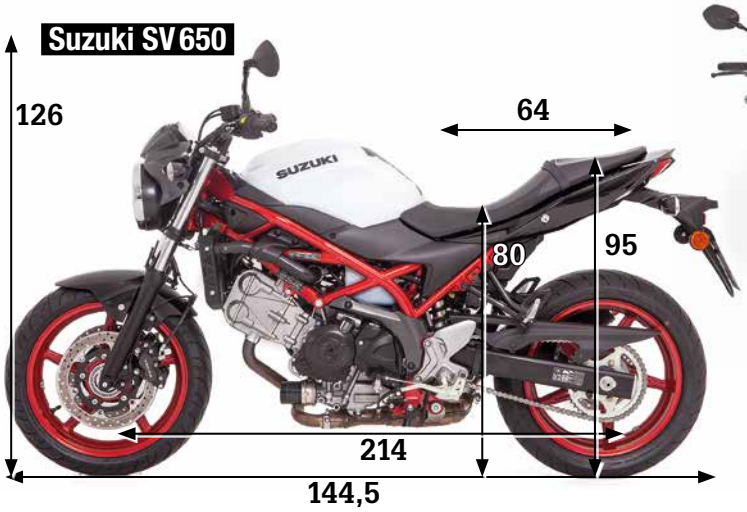
Abmessungen



Schmal, leicht, schön: Die Z 650 RS transportiert den Geist der Z 900 RS in die populäre Mittelklasse

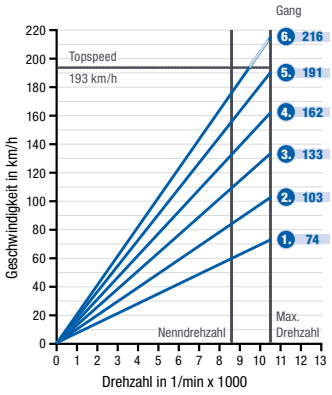
Gangdiagramm





Ein echter Evergreen: Auch im Jahr 2022 hat die SV 650 noch keine Staubschicht angesetzt

Gangdiagramm

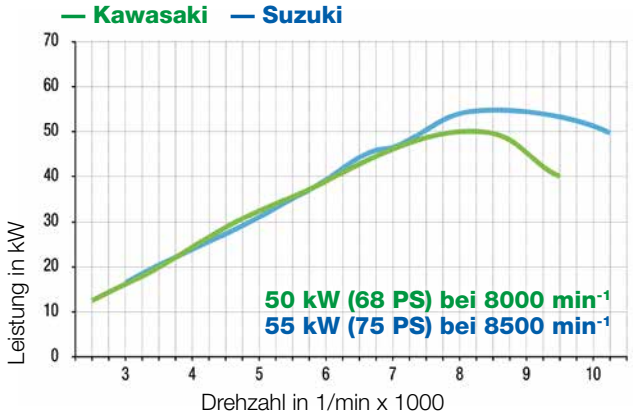


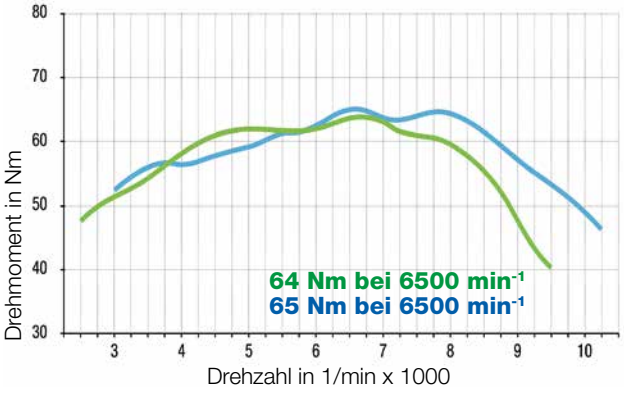
die Situation für gestandene Jungs und Mädels spürbar. Der gerade Rücken fällt erst bei flotter Anreise auf der Autobahn negativ ins Gewicht. Im Alltag punktet die englische Sitzhaltung mit lässiger Fahrbarkeit auch in engen Innenstädten und feiner Übersicht im Verkehrsgewusel.

Weniger alltagstauglich zeigen sich die Heckpartien. Einen Beifahrer bringen beide bequem genug unter, um zwei Mal um den Block zu fackeln. Mit Gepäck wird es aber schwierig. Während Suzuki immerhin zwei kleine Schlaufen unter dem Soziuskissen versteckt, bietet die Z 650 RS Verzurrpunkte abseits der Soziusrasten nur als kostenpflichtiges Extra. Ansonsten verwehren sich die glatten Hinterteile allzu großer Angriffspunkte für Zurrmaterial. Dabei protzt gerade die SV mit gewaltigen 221 Kilo erlaubter Zuladung. Zur besseren Einordnung: Das sind nicht nur mächtige 41 Kilo mehr als die Zett. Sie stellt auch die Reiseenduro-Queen R 1250 GS um fünf Kilo in den Schatten, was immerhin 50 Tafeln Schokolade entspricht.

Die kann sich der Suzuki-Fahrer nicht nur im Hinblick auf die Zuladung erlauben, sondern auch finanziell: Die fein gemachte Kawa verschlankt das Sparschwein um einen knappen Tausender mehr. M

Leistung / Drehmoment





Eine Nasenlänge voraus: Bei identischem Hubraum erzielt die höher verdichtende SV 650 auf dem Prüfstand einen messbaren Vorsprung

Stand der Dinge

Technik	
Bauart:	Zweizylinder-Viertakt-V, Teilflüssigkühlung, Elektrostarter, Sechsgang-Getriebe, Zahnriemen
Hubraum:	1868 cm³
Leistung:	66 kW (90 PS) bei 5020 min^{-1}
max. Drehmoment:	158 Nm bei 3000 min^{-1}
Seitenwagen:	Stahlrohrrahmen, Vierpunktanschluss
Rahmen:	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen
Nachlauf (Vorderrad)**:**	170 mm
Radstand:	1625 mm
Spurbreite:	1340 mm
Vorlauf (Seitenrad)**:**	300 mm
Radführung vorn:	Telegabel, 117 mm Federweg
Radführung hinten:	Stahl-Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, 55 mm Federweg
Radführung Seite:	Zugschwinge, ein Federbein, 60 mm Federweg
Bereifung v/h/S.:	130/90 B 19 / 180/65 B 18 / 145/65 R 15
Bremsen v/h/S.:	Zwei Scheiben 300 mm / Scheibe 300 mm / Scheibe 220 mm; Handhebel v., Pedal h./S.
Wendekreis re./li.:	4,78/ 7,30 m
Leergewicht:	460 kg
Zul. Gesamtgewicht:	730 kg
Tankinhalt:	15 Liter
Kraftstoffverbrauch:	6,3 l/100 km
v_{max}:	ca. 160 km/h
Preise:	Komplettumbau ab 10 600 Euro plus Lackierung
Hersteller/Importeur:	walter-motorradgespanntechnik.de

Derzeit sind 114 Kubikinch das Maß für den Milwaukee Eight von Harley-Davidson. Inwieweit Gespannfahrer vom damit verbundenen Dynamik-Plus profitieren, ergründeten wir mit einer Road King Special im Walter-Trimm.

von **Axel Koenigsbeck** (Text & Fotos)

Nach wie vor gehören die Big-Twins von Harley-Davidson zu den beliebtesten Beiwagenmaschinen. Die Nachfrage nach Umbauten der aktuellen Milwaukee-Eight-Modelle hielt sich bislang allerdings in Grenzen. Dabei verspricht der Vierventiler mit 1868 Kubik und kräftigen 90 PS einigen Dynamikgewinn. Walter liefert den Beweis mit der Road King Special.

In der FLHRXS werkelt der 114-cui-M8 „twin-cooled" – also mit Flüssigkeitskühlung der Auslassventile. Er leistet sieben PS mehr als der 107er, entscheidender ist jedoch der Gewinn an Drehmoment: 158 Nm bei 3000 Touren stehen 147 Nm bei 3250 gegenüber. Daraus resultiert auch im Gespannbetrieb, dass man noch schaltfauler niedertourig fahren kann. Außerdem überspielt der Motor die lange Übersetzung souverän, solange man ihn nicht im Drehzahlkeller mit dem ohnehin langen sechsten Gang quält. Immerhin verbleibt im Heck der dicke 18-Zöller samt Solo-Übersetzung.

Mit zwei Ausgleichswellen werkelt der Kurzhuber wohldosiert weichgespült, fühlt sich aber noch wie ein V2 an. Die Geräuschkulisse wirkt manierlich, was nicht zuletzt Beifahrer und Passanten erfreuen dürfte.

Als weiteres Plus des großen Hubraums und des niedrigen Drehzahlniveaus ist der mit sechs bis 6,5 Litern moderate Spritverbrauch zu nennen.

Walter-Standard: Mitnehmerhebel für die Bremse am Beiwagenrad

Basisversion: Telegabel und Gussräder der Classic bleiben unangetastet

Geschmacksache: Der lange Nachlauf macht die Lenkung strammgängig

In der Standardausführung belässt Walter die Gussräder ebenso wie die 49er-Telegabel sowie die Federung und ergänzt lediglich den Hydraulik-Lenkungsdämpfer. Da die Seitenradbremse über einen Mitnehmerhebel am Pedal aktiviert wird, lässt sich der Beiwagen ohne sonderlichen Aufwand abschrauben und die Road King Special weiterhin solo bewegen.

Wahlweiser Solobetrieb bleibt möglich

Ob Gespannfahrer eine solche Option nutzen, steht auf einem anderen Blatt. Ebenfalls, ob sie sich mit den hohen, aus 170 Millimeter Nachlauf resultierenden Lenkkräften anfreunden können oder wollen. Setzt man Gas und Bremse geschickt ein, lässt sich das Dickschiff recht elegant durch Kurven aller Radien zirkeln. Mit Gewalt am Lenker handelt man sich dagegen nur dicke Arme ein. Für eine erheblich leichtgängigere Lenkung bietet Walter seine Schwingengabel an. Ebenfalls stehen Räder mit langlebiger Pkw-Bereifung zur Wahl.

Die nordhessische Manufaktur hat gleich mehrere Seitenwagen parat, die gut mit den Road-King-Modellen harmonieren. Den vom HD-Boot TLE inspirierten Yukon gibt es in zwei „Konfektionsgrößen". Der hier gezeigte Yukon Max baut sieben Zentimeter länger und bietet vier Zentimeter mehr Sitzbreite als der Yukon mit 56 Zentimeter.

Mit dem 114er-M8 hat Harley-Davidson seinen Traditions-Twin einmal mehr aufgewertet. Marken-Puristen mögen da die Nasen rümpfen, doch objektiv betrachtet ist dieser Motor ein echter Gewinn fürs dritte Rad. Da darf man sich schon freuen, wenn künftig die 117er-Ausbaustufe mit 1923 Kubik nicht mehr der CVO-Elite vorbehalten ist. M

Marken-Puristen mögen die Nase rümpfen. Aber der Milwaukee-Eight ist ein Gewinn fürs dritte Rad

Bedingt ähnlich: Der Yukon Max bietet deutlich mehr Platz als der TLE von Harley-Davidson

– Anzeige –

Abenteuer drittes Rad

... in deiner Gespannfahrer-Zeitschrift!

- ausführliche Testberichte
- Tipps und Tricks • mitreißende Fahrberichte
- aktuelle Termine und Veranstaltungen
- faszinierende Reportagen ...und vieles mehr!

Alle zwei Monate neu!

Jetzt im Abo bestellen: Tel. 06123 9238-283, abo.motorrad-gespanne.de oder gespanne@vuservice.de. Im Inland nur 45,30 € inkl. Versand (Ausland: 49,80 €) für sechs Ausgaben pro Jahr

Einzelhefte bestellen: www.motorrad-gespanne-shop.de

MOTORRAD-GESPANNE ist ein Magazin der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführung: Martina Knehans. Die Vertriebsunion Meynen erhebt im Auftrag Ihre Daten zum Zweck der Vertragsdurchführung, zur Erfüllung der vertraglichen und vorvertraglichen Pflichten. Die Datenerhebung und Datenverarbeitung ist für die Durchführung des Vertrags erforderlich und beruht auf Artikel 6 Abs. 1 b) DSGVO. Zudem verwenden wir Ihre Angaben zur Werbung für eigene und MOTORRAD-GESPANNE-verwandte Produkte. Falls Sie keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten wollen, können Sie jederzeit widersprechen. Weitere Infos zum Datenschutz: https://ds-syb.vfmz.de

Feinschmeckerabteilung: Die Probanden dieses Vergleichs bringen Glamour in die sportliche Mittelklasse. Feine Technik und edle Zutaten sprechen für sich. Bescheidenheit und Luxus – geht das zusammen?

Nackte Ed

Ausstattung: Wulf / Ducati: Jacke, Jeans, Stiefel: Büse; Handschuhe: Louis; Helm: Shoei; Jan / Triumph: J Helm-LS2, Jacke-Vanucci, Handschuhe-Pharao, Hose-Büse, Schuhe-TCX; Tilman / Yamaha: Helm-Scorpion, Jacke-Icon, Handschuhe-Held, Hose-Büse, Schuhe-Alpinestars

elmänner

Turnübung: Typisch Ducati ist das Problem mit Ferse und Auspuff beim Kurvensurfen

von **Wulf Weis** Fotos **Volker Rost/J. Reich** (Studio)

Leistung und Stress – gibt es da einen Zusammenhang? Viele Routiniers schwören ja auf die entspannte Kurvenhatz in der 115-PS-Klasse. Und das nicht erst, seit jenseits der 120 km/h auf der Landstraße der Führerschein zu verdampfen droht. Nun ist diese Klasse auch beliebt, weil hier gehobene Fahrdynamik auf bezahlbare Preise trifft. Was zunächst die Youngsters und Aufsteiger anspitzt. Für diese, oft preissensiblen Kunden halten die Hersteller günstige Basismodelle bereit – Triumph Street Triple R und Yamaha MT-09 sind bereits unterhalb der 10 000-Euro-Schallmauer zu bekommen.

Doch auch diesseits des schnöden Mammons spricht viel für die sportlichen Mittelklasse-Nakeds. Den Kompromiss aus Handling und Stabilität müssen die Entwickler ja immer abhängig von der zu beherrschenden Motorleistung treffen. Soll heißen, ein 215-PS-Brenner muss fahrwerksseitig viel sturer aufgestellt sein, um die heftigen Beschleunigungskräfte jenseits der 200 km/h – wenn sich aerodynamischer Auftrieb und Fahrtwindturbulenzen dazugesellen – souverän zu parieren. Diese Sturheit trägt man auch auf der Landstraße jeden Meter mit.

In der 115-PS-Klasse besteht diese Notwendigkeit nicht. Diese Bikes lassen sich viel handlicher abstimmen, weil ihr Beschleunigungsdrang in den obersten Tempobereichen deutlich zahmer ist. Wer das einmal verinnerlicht hat und das nötige

Hinter Plaste: Für ein Naked Bike versteckt die Monster ihren Motor ziemlich gut

Reicht völlig: Brembo-Stopper aus dem mittleren Regal an der Ducati

Leisetreter: Die Monster schafft als Einzige die 95-dB(A)-Hürde

Oberklasse: Die Brembo-M50-Sättel der RS langweilen sich auf der Landstraße

Gruß aus Schweden: Öhlins-Federbein mit Racing-Reserven

Kraftmeier: Es ist erstaunlich, wie viel Power die Briten aus 765 Kubik schöpfen

Kleingeld parat hält, der ist vielleicht reif für die Edelvarianten Yamaha MT-09 SP, Triumph Street Triple RS und Monster+. Aber Halt, einen kleinen Schönheitsfehler hat diese Aufstellung: Während Triumph und Yamaha sich mittels aufwendiger Federungstechnik von den Basismodellen absetzen, bekommt man beim Kauf einer Monster+ nur die Soziusplatz-Abdeckung und das Windschild obendrauf.

Weil die Monster+ aber preislich genau zwischen Street Triple RS und MT-09 SP passt, bekommt sie trotzdem ein Ticket für diesen Vergleichstest. Außerdem wollten wir das Feld den charmant sägenden Reihentriples von Triumph und Yamaha nicht allein überlassen.

Motoren & Dynamik

Taufrisch zeigt sich der MT-09 Triple, Yamaha hat ihn anlässlich der Euro-5-Hürde vollkommen neu gezeichnet, er hat keine Gleichteile zum Vorgänger. Mit 118 PS auf unserer Dynojet-Rolle muss er sich der bärenstarken Triumph (127 PS) geschlagen geben, kann den Ducati-Twin (110 PS) aber klar distanzieren.

Wie die Kurven im Diagramm auf Seite 41 belegen, glänzt das Yamaha-Aggregat mit einem mustergültigen Drehmoment-

Höchstleistung bezahlt man auf der Landstraße mit sturer Abstimmung. Diese Last trägt man in der 115-PS-Klasse nicht

Kurvenwiesel: Die Streety brilliert in flinken Wechselkurven

Hände hoch: Der hohe Lenker der Yamaha MT-09 SP ist entscheidend für die Haltung

Druckmaschine: Mit reichlich Hubraum und Drehmoment spielt der frische Yamaha-Dreizylinder souverän auf

Luxus im Detail: Der Schwede hat an der SP sogar einen Hydroknebel für die Vorspannung spendiert

Art des Hauses: Die Advics-Monoblöcke mit den dicken Verschlussstopfen können was

plateau auf hohem Niveau. Zwei Punkte verhindern aber ein besseres Abschneiden auf unserem Messparcours: Zum einen gibt sich die Kupplung beim Brutalo-Kavalierstart etwas rupfig, weshalb die MT-09 auf den ersten zehn Metern zwei Zehntel liegen lässt. Zum anderen ist ihr letzter Gang recht lang übersetzt, weshalb sie ihre füllige Drehmomentkurve nicht in entsprechende Durchzugswerte umsetzen kann.

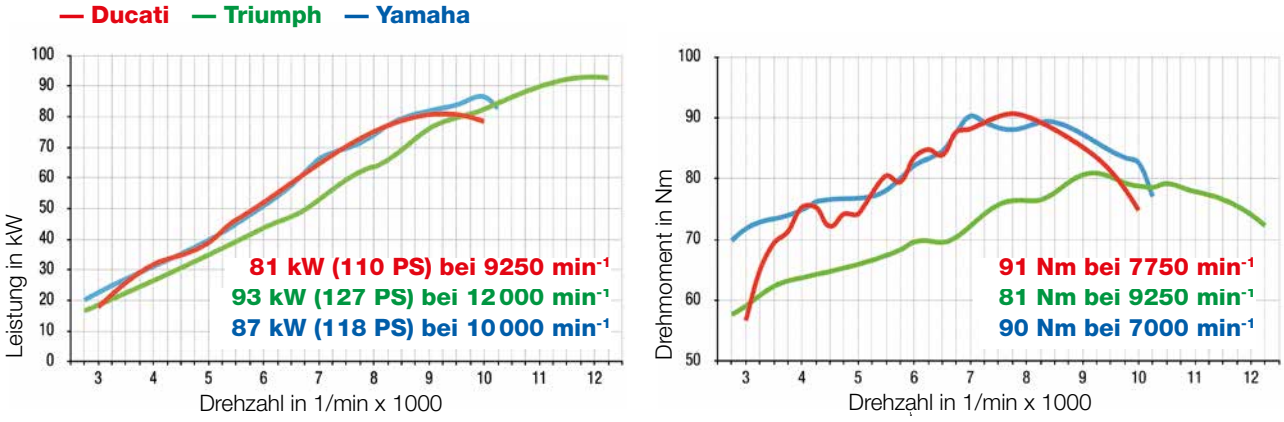
In der Praxis fühlt sich der MT-09 SP-Antrieb trotzdem extrem souverän an. Weil der Brutalostart mit wimmernden Kupplungsscheiben nicht wirklich praxisrelevant ist und ein langer letzter Gang auch klare Vorteile auf Langstrecke und beim Power-Cruising bringt, weshalb man gerne auch mal ein beschwingtes Stück Landstraße im Fünften statt im Sechsten abreiten mag.

Triumph wiederum kokettiert mit der Moto2-Verwandtschaft des 765er Triples. Und tatsächlich mag man kaum glauben, was die Briten aus diesem vergleichsweise bescheidenen Hubraum herauskitzeln. Das subjektive Powergefühl beeindruckt wirklich, die Messwerte spiegeln das aber nur zur Hälfte wider: In der Beschleunigung sorgt der kurze Radstand der Streety dafür, dass die Regelelektronik nicht alle der 127 Pferdchen an der Kette reißen lässt. Beim Durchzug hilft ihr die kurze Übersetzung, ganze 22 Prozent höher als die Yamaha dreht die Triumph bei gleicher Geschwindigkeit im letzten Gang.

Ducati hält dem in Würde gealterten 11°-Testastretta die Treue, was die Fans der

Die Prüfstandsleistung ist nur ein Teil der Wahrheit. In der Praxis spielen auch Getriebeübersetzung und Fahrwerk eine große Rolle

Leistung / Drehmoment



Prüfstandslauf mit klarem Ergebnis: Leistung satt bei der Triumph Street Triple RS, fettes Drehmoment bei der Yamaha MT-09 SP. Die Ducati muss sich hinten anstellen

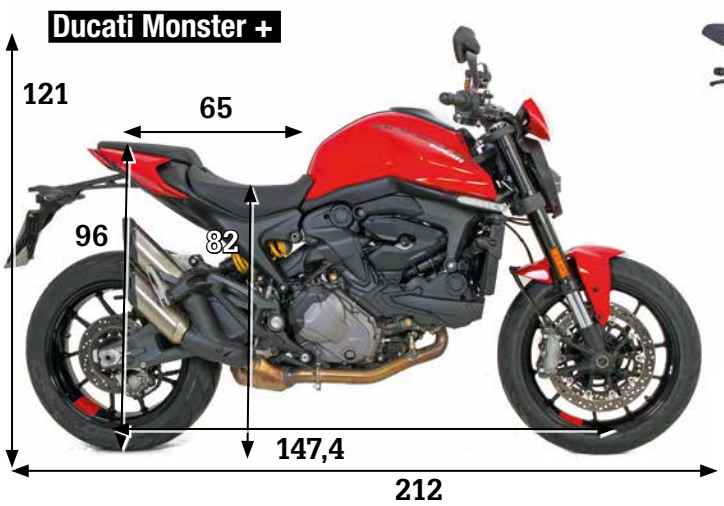
Marke freut. Technisch objektiv kann der V2 hier aber nur als dritter Sieger durchs Ziel gehen. Mäßiger Rundlauf im Drehzahlkeller, hakeliges Getriebe mit Zwischengängen zwischen Vier und Fünf und Schluckprobleme beim morgendlichen Kaltstart mögen für echte Ducatisti Teil des Kults sein. Im direkten Vergleich zur jüngsten Konkurrenz kann der Monster-Antrieb aber nicht mehr glänzen.

Die guten Beschleunigungswerte gehen dabei weniger aufs Konto des Motors: Der deutlich längste Radstand im Testfeld hält das Vorderrad stabiler am Boden, weshalb die Duc auf dem Dragstrip einfacher wegschnalzen kann.

Kurzcheck

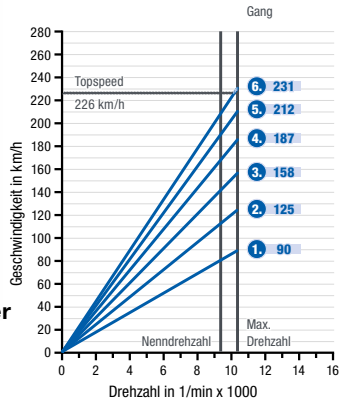
	Ducati	Triumph	Yamaha
MOTOR	■■■■□	■■■■■	■■■■■
FAHRLEISTUNGEN	■■■■□	■■■■■	■■■■■
VERBRAUCH	■■■■□	■■■■□	■■■■□
FAHRWERK	■■■□□	■■■■■	■■■■■
BREMSEN	■■■■□	■■■■■	■■■■□
ABS	■■■■■	■■■■□	■■■■■
KOMFORT	■■■■□	■■■■□	■■■■■
VERARBEITUNG	■■■■□	■■■■■	■■■■■
AUSSTATTUNG	■■■■□	■■■■■	■■■■□
ALLTAG	■■■■■	■■■■■	■■■■■
PREIS	■■■□□	■■■■□	■■■■□
FUN-FAKTOR	■■■■■	■■■■■	■■■■■

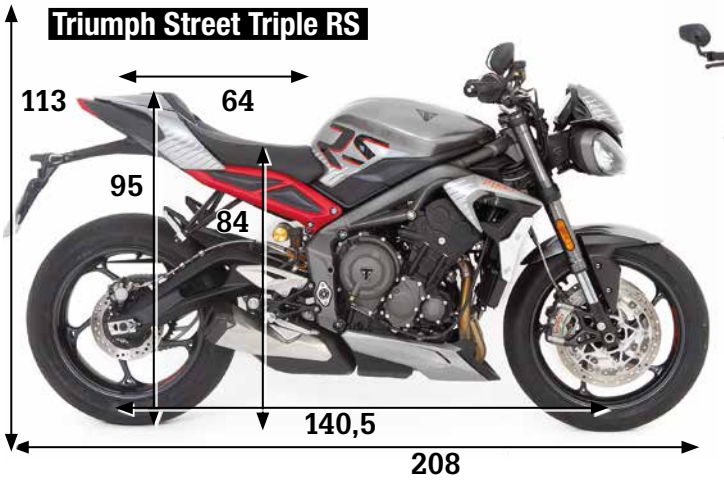
Technik (Werksangaben)	**Ducati Monster +**	**Triumph Street Triple RS**	**Yamaha MT-09 SP**
Herstellungsland:	Italien	Thailand	Japan
Bauart:	Zweizylinder-V, flüssigkeitsgekühlt, Sechsganggetriebe, E-Starter, Kette	Dreizylinder-Reihe, flüssigkeitsgekühlt, Sechsganggetriebe, E-Starter, Kette	Dreizylinder-Reihe, flüssigkeitsgekühlt, Sechsganggetriebe, E-Starter, Kette
Hubraum / Verdichtung:	937 cm³ / 13,3:1	765 cm³ / 12,5:1	890 cm³ / 11,5:1
Leistung:	82 kW (111 PS) bei 9250 min^{-1}	91 kW (123 PS) bei 11 750 min^{-1}	88 kW (119 PS) bei 10 000 min^{-1}
max. Drehmoment:	93 Nm bei 6500 min^{-1}	79 Nm bei 9250 min^{-1}	93 Nm bei 7000 min^{-1}
Bohrung x Hub:	94,0 x 67,5 mm	78,0 x 53,4 mm	78,0 x 62,1 mm
Ventile pro Zylinder:	4	4	4
Ventilsteuerung:	DOHC / Desmodromik	DOHC	DOHC
Stand-/Fahrgeräusch:	93 / 76 dB(A)	97 / 77 dB(A)	96 / 75 dB(A)
A2-Version:	ja	Nein	nein
Schmierung:	Nasssumpf	Nasssumpf	Nasssumpf
Kupplung:	Lamellenkupplung im Ölbad	Lamellenkupplung im Ölbad	Lamellenkupplung im Ölbad
Rahmen:	Aluminium-Frontrahmen, Heckrahmen angeschraubt	Aluminium-Doppelschleifenrahmen, Aluminium-Heckrahmen angeschraubt	Aluminium-Brückenrahmen, Heckrahmen angeschraubt
Nachlauf:	93 mm	100 mm	108 mm
Lenkkopfwinkel:	24,0°	23,9°	25,0°
Radstand:	1474 mm	1405 mm	1430 mm
Federung vorn:	USD-Telegabel, 130 mm Federweg, Innenrohrdurchmesser 43 mm	USD-Telegabel, 115 mm Federweg, Innenrohrdurchmesser 41 mm	USD-Telegabel, 130 mm Federweg, Innenrohrdurchmesser 41 mm
Federung hinten:	Monofederbein, direkt angelenkt, 140 mm Federweg	Monofederbein, Hebelsystem, 131 mm Federweg	Monofederbein, Hebelsystem, 122 mm Federweg
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk:	Gabel: keine Federbein: Vorspannung (ein Hakenschlüssel)	Gabel: Vorspannung, Zug- & Druckstufe Federbein: Vorspannung (zwei Haken-schlüssel), Zug- & Druckstufe	Gabel: Vorspannung, Zug- & Druckstufe Federbein: Vorspannung (Handrad), Zug- & Druckstufe
Reifen v./h.:	120/70 ZR 17 / 180/55 ZR 17	120/70 ZR 17 / 180/55 ZR 17	120/70 ZR 17 / 180/55 ZR 17
Felgengröße v/h:	3,50 x 17 / 5,50 x 17	3,50 x 17 / 5,50 x 17	3,50 x 17 / 5,50 x 17
Bereifung im Test:	Pirelli Diablo Rosso 3	Pirelli Diablo Supercorsa SP	Bridgestone Battlax Hypersport S22
Bremse vorn:	320-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln	310-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln	298-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln
Bremse hinten:	245-mm-Scheibe mit Zweikolben-Festsattel	220-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel	245-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
Lichtmaschinenleistung:	490 W	476 W	415 W
Batterie:	12 V / 6,5 Ah	12 V / 8 Ah	12 V / 8,6 Ah
Assistenzsysteme:	ABS, Traktionskontrolle, 3 Fahrmodi, Wheeliekontrolle, Quickshifter, Launch-kontrolle, IMU	ABS, Traktionskontrolle, 5 Fahrmodi	ABS, Traktionskontrolle, Wheeliekontrolle, Quickshifter, 3 Fahrmodi, IMU
Konnektivität:	keine	keine	keine
Cockpit:	TFT	TFT	TFT
Werkstattintervalle:	15 000 km oder einmal im Jahr	10 000 km oder einmal im Jahr	10 000 km oder einmal im Jahr
Ventilspiel prüfen:	30 000 km	20 000 km	40 000 km
Preis zzgl. Nk.:	Ab 11 590 Euro	Ab 12 050 Euro	Ab 11 599 Euro
Preis Testmotorrad:	11 890 Euro	12 050 Euro	11 599 Euro
MOTORRAD NEWS Messwerte			
Gewicht fahrfertig vollgetankt:	190 kg	189 kg	192 kg
Gewicht fahrfertig ohne Kraftstoff:	179 kg	176 kg	181 kg
max. Zuladung:	224 kg	194 kg	222 kg
Testverbrauch:	5,0 l/100 km	5,2 l/100 km	5,1 l/100 km
Verbrauch nach WMTC:	5,3 l/100 km	5,2 l/100 km	5,0 l/100 km
Tankinhalt (Werksangabe)**:**	14 l	17 l	14 l
Tankreichweite:	280 km	327 km	275 km
Wendekreis:	4,9 m	5,3 m	6,1 m
Tacho bei 100 km/h	106 km/h	105 km/h	108 km/h
v_{max} Werksangabe:	226 km/h	241 km/h	215 km/h
Beschleunigung:			
0 – 100 km/h:	3,4 sek	3,4 sek	3,6 sek
0 – 140 km/h:	5,6 sek	5,4 sek	5,8 sek
Durchzug im 6. Gang:			
60 – 100 km/h:	3,8 sek	3,4 sek	3,6 sek
100 – 140 km/h:	3,9 sek	3,9 sek	4,1 sek
Drehzahl letzter Gang bei 130 km/h:	5800 min^{-1}	6900 min^{-1}	5600 min^{-1}
ABS-Bremsung aus 100 km/h (trocken)	Ø 41,5m, Beste: 41,2 m	Ø 42,6m, Beste: 42,2 m	Ø 42,3 m, Beste: 42,1 m



Identitätskrise: Als erstes Monster ohne Gitterrohrrahmen muss diese Ducati die Fans mit klassischer Farbgebung überzeugen

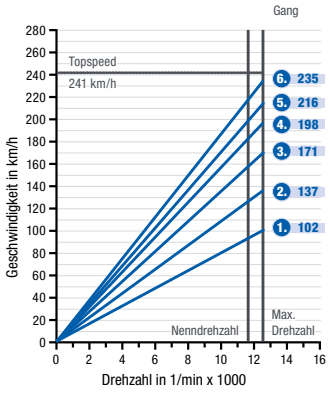
Gangdiagramm





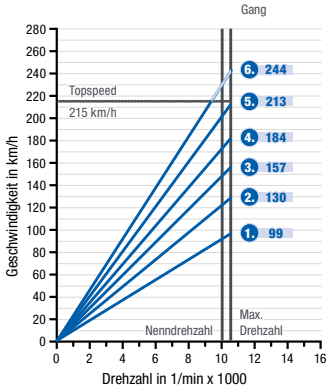
Wie gehabt: Die Triumph Street Triple RS bekennt sich stolz zum Familienstammbaum, inklusive Laternenbalkon

Gangdiagramm



Japans dunkle Seite: Die Yamaha MT-09 SP schlägt die Brücke zwischen Streetfighter und Supermoto

Gangdiagramm



Handling & Bremsen

Auf der Waage pendeln sich alle drei Kandidaten bei rund 190 Kilo ein. Ein Wert, den man vor wenigen Jahren nur reinen Supersportlern der oberen Preisklasse zugestanden hätte. Leichtbau gilt schließlich als teuer, weil klassischerweise edle und exotische Materialien eine Schlüsselrolle spielen. Doch moderne Fertigungsverfahren und verbesserte Legierungen kommen ohne Karbon-Keule aus. Zudem haben die Hersteller den Wert leichter Gussräder zu schätzen gelernt, die ja neben reinem Gewicht auch die rotierenden und die ungefederten Massen drücken und obendrein der Zentralisierung der Massen dienen.

Die Triumph legt mit dem kürzesten Radstand und 189 Kilo vor. Ein wahrer Wirbelwind im Kurvenlabyrinth, in flinken Wechselkurven rasiermesserscharf auf Linie. Das Ganze garniert mit mächtigen Brembo M50-Sätteln. Wobei letztere sich im öffentlichen Verkehrsraum eher zu langweilen scheinen, also wohltuend

Großes Kino: Das Ducati-TFT-Display erfreut mit intuitiver Menüstruktur

Luxusvariante: Der Triumph-Besitzer kann Bike und Cockpit individualisieren

Sparzwang: Yamaha setzt auf ein winziges 3,5-Zoll-Display

An der Spitze liefern sich MT-09 SP und Street Triple RS ein enges Rennen

überdimensioniert sind. Weniger erfreulich: Die Triumph verfügt als einziger Testteilnehmer über keine Schräglagensensorik, also auch kein Kurven-ABS.

Ducati serviert dagegen das volle Elektronikpaket, bescheidet sich bei den Bremssätteln auf völlig ausreichende Standard-Ware, ebenfalls von Brembo. Mit dem bereits angesprochen üppigen Radstand – auch ein Resultat des Motorenlayouts mit dem langliegenden vorderen Zylinder – braucht die Monster+ etwas kräftigere Lenkimpulse, behält aber auf Narbenasphalt länger die Contenance.

Was Bremsen und Elektronik angeht, beschreitet Yamaha einen ähnlichen Weg wie Ducati und kombiniert solide Hardware mit feinster Elektronik. In Sachen Radstand und Balance liegt die MT-09 SP auf halber Strecke zwischen den beiden Mitbewerbern, ihre extraleichten Gussräder, in einem neuen Rollierverfahren warmgeformt, verbessern das Einlenkverhalten zusätzlich.

Alltag & Sport

Die höherwertigen Federelemente von MT-09 SP und Triumph Street Triple RS glänzen zuerst mit weitem Einstellspielraum. Die Öhlins-Federbeine lassen sich sportlich straff justieren, ohne dabei den menschenwürdigen Restkomfort auf Nebenstrecken zu verlieren. Das klingt zunächst trivial, diese Qualität muss man aber tatsächlich selbst erlebt haben, um sie wertzuschätzen. Beim harten Angasen auf der Hausstrecke zeigen sich die Edelkomponenten belastbar, auch einen forcierten Ausflug auf die Renne dürften sie gewachsen sein.

Diesen Anspruch untermauert auch die Reifenwahl von Yamaha und Triumph – echte Hypersport-Pellen von Bridgestone und Pirelli laden zum Knieschleifen ein, die Ducati setzt auf den eher konservativen Pirelli Diablo Rosso III. Für die Landstraße mehr als ausreichend, aber eben lange nicht so extrem wie die Gummis der Konkurrenz.

Die eher simpel gestrickten Federelemente der Ducati bieten kaum Einstellspielraum, ihren Grundtenor setzen sie aber weiter auf der Komfortseite. Mit leichtem Fahrer passt das noch zum Sporteln, 90-Kilo-Brocken bringen das Heck aber schon zum Nachschwingen.

Alltagstauglich sind alle drei Kameraden, solange das Gepäck in den Rucksack passt und der Partner sein eigenes Motorrad fährt. Als Kofferträger oder Sozius-Transporter fühlt sich hier niemand berufen. Die Tanks sind eher klein, freundliche Verbrauchswerte erlauben dennoch kommode Reichweiten.

Endstand

An der Spitze liefern sich MT-09 SP und Spreet Triple RS ein enges Rennen. Die Triumph glänzt mit Kraft und gelebter Leichtigkeit, auch ihr feines Design und die edle Verarbeitung aus Thailand stehen ihr gut.

Die Yamaha kann ihren bulligen Hubraum und das pralle Elektronik-Paket ins Feld führen, die besonders aufrechte Sitzhaltung – fast schon Supermoto – muss man aber mögen. Die Ducati Monster+ wird in diesem Umfeld etwas nach hinten durch gereicht. Dabei möchte sie wohl auch am liebsten mit ihren Vorgängern und weniger mit den frechen Mitbewerbern verglichen werden. M

MOTORRAD NEWS **Fazit**

Testmeister **Wulf**

Triumph musste sich einige Schelte anhören, als sie die Produktionsverlagerung nach Thailand bekanntgaben. Die mustergültige Verarbeitung der Street Triple RS belegt aber, dass die Asiaten nicht nur günstige Lohnkosten, sondern auch Top-Qualität können. Da passen dann auch noch wirklich edle Zulieferteile ins Gesamtpaket. Yamaha produziert die MT-09 SP weiterhin im Hochlohnland Japan, hat aber in Erwartung hoher Stückzahlen die Fertigung soweit rationalisiert, dass auch hier edle Komponenten und feine Verarbeitung zusammen kommen. Die Ducati Monster+ läuft in Bologna vom Band, was – kaltherzig-kaufmännisch betrachtet – fast schon einen Standortnachteil darstellt. Das Preis-Leistungs-Verhältnis der beiden Mitbewerber kann sie nicht mitgehen. Aber dafür ist sie eine echte Diva, wie sie nur aus Italien kommen kann.

Leserbikes

Kleiderwechsel

Christian Fabel
BMW R 1200 GS

„Mit Begeisterung verfolge ich in NEWS, wie mancher Biker mit Liebe, Können und absolutem Ideenreichtum sein Bike verändert und umbaut. Ich bin 52 Jahre und seit meinem 15. Geburtstag fast ohne Unterbrechung mit irgendeinem Zweirad begeistert unterwegs. Seit meinem 18. Lebensjahr war ich Anhänger der japanischen und österreichischen Fraktion, fuhr vom Superbike über Supermoto, Nakeds bis zur Enduro alle möglichen Motorräder.

2006 kaufte ich mir als „Zweitmotorrad" eine BMW R 1200 GS, um damit auch längere Touren und Urlaubsreisen zu unternehmen. Zuerst noch etwas skeptisch, aber zunehmend begeisterter war ich mit meiner GS in Europa mit und ohne Koffer unterwegs.

Nach vier Jahren kam wieder der Wunsch nach einem neuen Motorrad auf. Die Evolutionsstufen der neueren GS waren mir zwar bekannt, doch auch Probefahrten führten nicht zu einem Neukauf. Da stand sie nun in der Garage – die graue Maus, mit der ich eigentlich ganz zufrieden war – und wartete auf eine Idee.

Nach einem Brainstorming mit einem befreundeten Lackierer beschloss ich, meiner GS eine andere Farbe zu spendieren. Mein Freund, der sich bereit erklärte, die Lackierarbeiten zu übernehmen, schlug ein „Carbon Schwarz Metallic" vor, das BMW bei Autos verwendete und bei Sonneneinstrahlung blau schimmert. Gesagt – getan, und nach kurzer Zeit stand eine zerlegte GS in meiner Garage mit vielen Anbauteilen im besagten Schwarz, inklusive einiger Kunststoffteile. Kurzerhand habe ich noch einige Teile der Adventure wie Seitendeckel oder Felgen ersteigert sowie einen Auspufftopf, eine Sitzbank und einen Scheibenersatz geordert, die das neue Gesamtbild abrunden sollten.

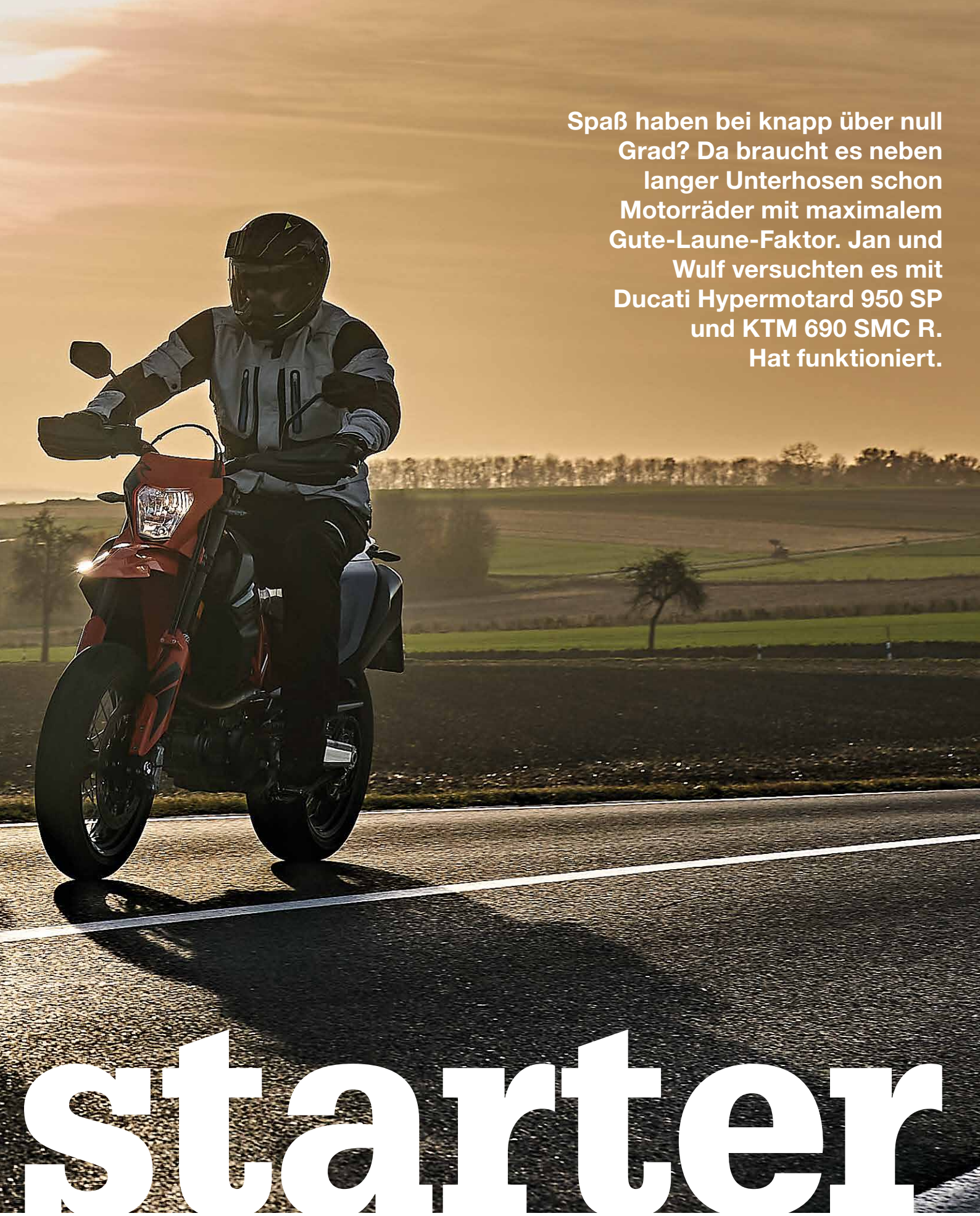
Nun fahre ich seit Jahren eine GS, die mir immer noch gefällt, mich zuverlässig auf den Touren begleitet und mich immer gut nach Hause gebracht hat. Sie ist das einzige Motorrad – und in der Zwischenzeit gab es noch das eine oder andere Bike – das so lange in meinem Besitz ist und mir immer Freude macht." M

Speziallack und viel Zubehör: Christian verpasste seiner GS neuen Glanz

Fotos: Privat

Ausstattung: Wulf / Ducati: Anzug, Stiefel Louis; Handschuhe Büse; Helm Shoei Jan / KTM: Helm Scorpion, Jacke Sinisalo, Hose Held, Stiefel TCX, Handschuhe Rukka

Kalt



Spaß haben bei knapp über null Grad? Da braucht es neben langer Unterhosen schon Motorräder mit maximalem Gute-Laune-Faktor. Jan und Wulf versuchten es mit Ducati Hypermotard 950 SP und KTM 690 SMC R. Hat funktioniert.

starter

TEST Ducati Hypermo P – KTM 690 SMC R

Das wärmt das Herz: Edle Ausstattung und spezielles SP-Dekor an der Ducati Hypermotard 950 SP

Jüngste Evolutionsstufe: Am Kupplungsdeckel erkennt man den aktuellen Testastretta 11°

von **Wulf Weis**
Fotos **Volker Rost/Jan Reich** (Studio)

Manchmal lohnt ein Blick ins Geschichtsbuch. Bevor Supermotos, oder die französische Hypermotard-Serie, den hiesigen Sprachgebrauch prägten, nannte die Fachpresse Enduro-Straßen-Hybride gerne „Fun-Bikes". Was irgendwie lustig ist, weil dafür extra ein Anglizismus erfunden werden musste. Außerdem soll doch jedes Motorrad Spaß machen, sonst könnten wir ja auch die U-Bahn nehmen.

Die Älteren erinnern sich noch an das wohl erste „Fun Bike", die Gilera Nordcape. Der 600-Kubik-Single lief von 1991 bis 1993 in Italien vom Band und polarisierte mit breiter Straßenbereifung und Wheeliefreundlicher Geometrie. Okay, das ist rund 30 Jahre her, nur wenige der mäßig gut verarbeiteten Gileras haben überlebt, vorrangig in Museen und Privatsammlungen.

Heute hat sich das Thema aufgeteilt. KTM hält mit der 690 SMC R die puristische Einzylinderfahne hoch. Leicht, drahtig, ungestüm. Und Komfort oder gar Bequemlichkeit werden weder verlangt noch gewährt. Gleichzeitig markiert die KTM aber auch die Grenzen des Solo-Kolben-Konzepts: Bei nachgemessenen 75 PS ist Schluss. Rundlauf im Keller sollte man sich nicht erhoffen, das druckvolle Drehzahlband fällt eher schmal aus, ein flinker Schaltfuß ist unerlässlich.

Ducati interpretiert das Thema mit den Hypermotards seit 2007 zwei Nummern größer, packt ausgewachsene V2-Motoren in die typischen Gitterrohrrahmen des Hauses. Aktueller Stand: 937 Kubik und 116 PS auf unserem Dynojet.

Was direkt auffällt: Die 690 SMC R hat

KTM aus einem Stammbaum von Geländebikes herausgezüchtet, wohingegen die Hypermotard klar von den sportlichen Straßenbikes aus Bologna abgeleitet ist. Entsprechend üppig fallen Federwege und Bodenfreiheit der Österreicherin aus. Dazu kommt eine wirklich fluffige Grundabstimmung, die KTM nutzt ihre 215 Millimeter vorn und 240 hinten wirklich voll aus. Das ist super für Showeinlagen im urbanen Dschungel oder beim Verlassen der asphaltierten Komfortzone.

Die KTM nutzt ihre langen Federwege voll aus

Die Kernaktionen des Straßensports, also frühes Angasen in Schräglage und die Suche nach dem spätestmöglichen Bremspunkt, bringen aber reichlich Unruhe ins Gebälk. Ein Beleg sind die bescheidenen ABS-Bremswerte der SMC R – 44,0 Meter aus Tempo 100 km/h in den Stand. Mehr Verzögerung wäre von der Hardware kein Problem, aber die ABS-Elektronik – mit Lagesensor (IMU) – setzt hier die Grenze.

Beim Wechsel auf die Ducati fallen direkt die erheblich strafferen Federn auf. Und hier machen sich nicht nur die kürzeren Federwege bemerkbar, auch die straffe Progression lässt die Hyper deutlich knackiger wirken. Subjektiv fühlt sich das so an, als würde der vorhandene Arbeitsweg gar nicht vollständig genutzt.

Lohn dieses Arrangements ist ein strammer ABS-Bremsweg von 41,3 Metern auf unserem Parcours, für ein so hochbeiniges Gerät ein echter Traumwert. Wobei Ducati mit einem Radstand von fast 1,5 Metern auch klar macht, wo die Stabilität erwirtschaftet wird. Tatsächlich erfordern flink durcheilte Wechselkurven mehr Kraftaufwand, als der breite Lenker und die gewogenen 199 Kilo erwarten lassen.

Die SMC R trumpft natürlich mit konsequentem Leichtbau. Gerade mal 161 Kilo bringt sie vollgetankt auf die Redaktions-

Temperamentsspritze: Der 690er KTM-Single markiert die Grenze des Machbaren im Euro 5-Zeitalter

KTM setzt auf konsequenten Leichtbau, Ducati interpretiert das Thema zwei Nummern größer

Dimensionsfrage: Ist Jan so groß – oder die 690 SMC R so zierlich?

Kurzcheck

	Ducati	KTM
MOTOR	■■■■□	■■■□□
FAHRLEISTUNGEN	■■■■■	■■■■□
VERBRAUCH	■■■□□	■■■■□
FAHRWERK	■■■■■	■■■■□
BREMSEN	■■■■■	■■■■□
ABS	■■■■■	■■■□□
KOMFORT	■■■■□	■■■□□
VERARBEITUNG	■■■■□	■■■■□
AUSSTATTUNG	■■■■■	■■■□□
ALLTAG	■■■■■	■■■■■
PREIS	■■■□□	■■■■□
FUN-FAKTOR	■■■■■	■■■■■

Hochhackige Italienerin: Die aufgebrezelte Ducati geizt nicht mit ihren Reizen

Meine Cousins sind alle Crosser: Der Stammbaum der KTM 690 SMC R gibt keine Rätsel auf

waage. Da bleibt kein Platz für ausgefuchste Ausstattungsdetails oder Plüschpolster. Konkret täuscht auch die von uns angegebene Sitzbanklänge – das Polster reicht, wie bei Crossern üblich, bis kurz vor den Steuerkopf. Tatsächlich sitzt der Fahrer eher weiter hinten auf dem kargen Schaumstoff, weshalb die KTM-Ingenieure auch gleich auf die Soziusrasten verzichteten.

Spartanische Ausstattung trifft auf gehobene Noblesse

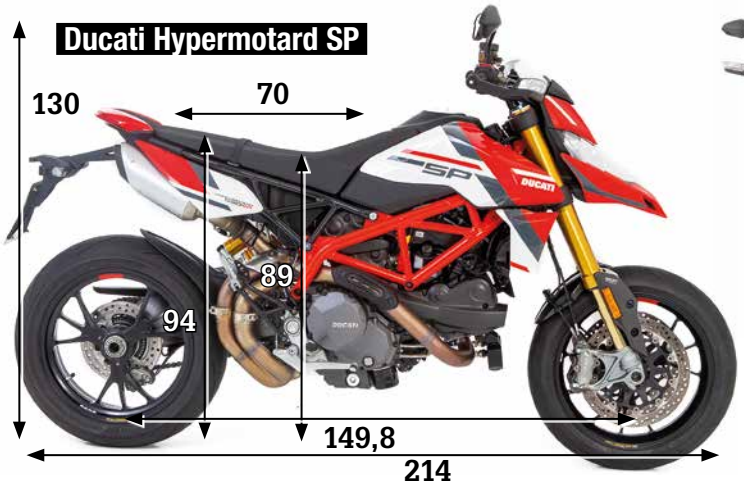
Direkt aus Sparta stammt das Cockpit der KTM, ein paar LCD-Segmente müssen ausreichen. Einen Hauch Rennsport vermitteln die Knöpfe zum teilweisen Deaktivieren von ABS und Traktionskontrolle. Die Tasten wirken fast schon nachträglich angebracht, sind optisch aber sehr präsent.

Eine Spezialistin oder eine Allrounderin? Die KTM vermittelt kompromisslosen Sport, die Ducati steckt ein breiteres Einsatzfeld ab

Appetitlich: TFT-Display und edle Öhlins bringen bei der Ducati Luxus in den Straßenkampf

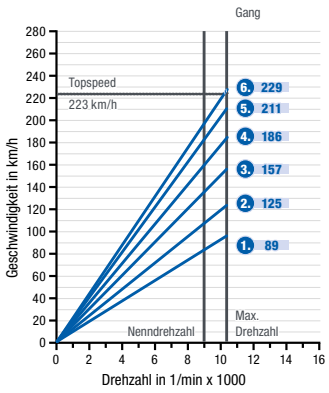
Das ist Sparta: Vom Auftritt als puristische Fahrmaschine lenkt nichts ab – schon gar nicht das winzige Cockpit

Abmessungen



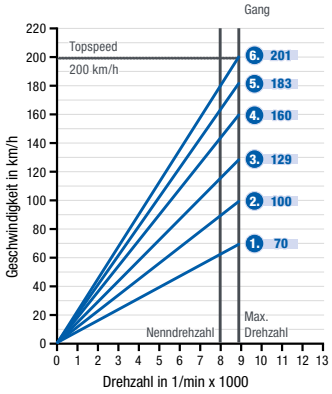
Edel-Ducati: Neben der SP-Variante gibt es die Hypermotard auch mit einfacherer Ausstattung deutlich günstiger

Gangdiagramm



Straßenfeger aus Orange County: 215 Millimeter Federweg vorn und 240 hinten, dazu die längste Einpersonen-Bank der Welt

Gangdiagramm



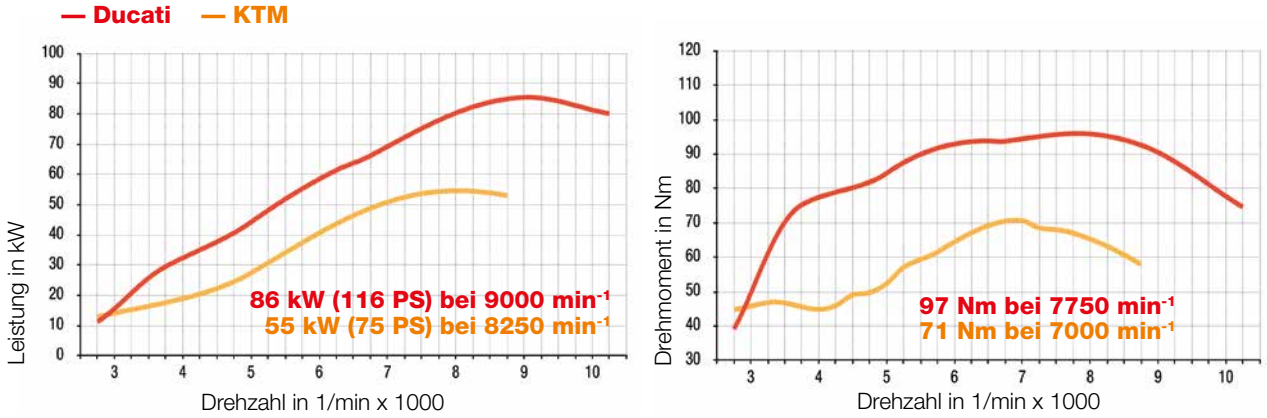
Aber warum die Fahrhilfen abschalten? So lässt es sich munter ins Eck driften, Wheelies und Stoppies sind möglich. So ganz hundertprozentig funktioniert das Abschalten aber nicht, so bleibt etwa der Blockierverhinderer fürs Vorderrad im Amt.

Die Ducati bietet ähnliche Konfigurationsmöglichkeiten, sie lassen sich aber über das opulente, bunte TFT-Display per Menüführung ansteuern. Wie sich die Ausstattung der Hyper im Vergleich als geradezu opulent darstellt – es gibt feinste Federware aus Schweden, langstreckentaugliches Gestühl und selbstverständlich einen durchaus brauchbaren Soziusplatz. Man trifft sogar manchmal Hypermotard 950 mit Softtaschen und Gepäckrolle fern der Heimat an.

Also, mit welchem Bike möchten Jan und ich in den nächsten Frühling starten? Da gehen die Meinungen auseinander. Die KTM 690 SMC R bereitet in ihrer kompromisslosen Direktheit sehr viel Fahrspaß. Sie vermittelt das Gefühl, eine leichte 400er ums Eck zu scheuchen, kombiniert damit aber das Druckgefühl des wohl explosivsten Einzylinders am Markt.

Doch genau genommen benimmt sich der KTM-Single schon recht nahe an einem Rennmotor, will mit kundiger Gashand

Leistung / Drehmoment



Reine Formsache: Der KTM-Single gibt auf dem Prüfstand alles – aber gegen die Kraft der zwei Ducati-Herzen bleibt er chancenlos

Technik (Werksangaben)	**Ducati Hypermotard SP**	**KTM 690 SMC R**
Herstellungsland:	Italien	Österreich
Motor:	Zweizylinder-Viertakt-L-Motor, flüssigkeitsgekühlt, Sechsganggetriebe, E-Starter, Kette	Einzylinder-Viertakt-Motor, flüssigkeitsgekühlt, Sechsganggetriebe, E-Starter, Kette
Hubraum / Verdichtung:	937 cm³ / 13,3:1	693 cm³ / 12,7:1
Leistung:	84 kW (114 PS) bei 9000 min^{-1}	55 kW (74 PS) bei 8000 min^{-1}
max. Drehmoment:	96 Nm bei 7250 min^{-1}	74 Nm bei 6500 min^{-1}
Bohrung x Hub:	94,0 x 67,5 mm	105,0 x 80,0 mm
Ventile pro Zylinder:	4	4
Ventilsteuerung:	DOHC / Desmodromik	OHC
Stand-/ Fahrgeräusch:	92 / 77 dB(A)	90 / k.A. dB(A)
A2-Version:	ja	ja
Schmierung:	Nasssumpf	Trockensumpf
Kupplung:	Lamellenkupplung im Ölbad	Lamellenkupplung im Ölbad
Rahmen:	Stahl-Gitterrohrrahmen, Stahl-Heckrahmen angeschraubt	Stahl-Gitterrohrrahmen, Tank im Heckrahmen, angeschraubt
Nachlauf:	104 mm	108 mm
Lenkkopfwinkel:	25,0°	27,0°
Radstand:	1498 mm	1476 mm
Federung vorn:	USD-Telegabel, 185 mm Federweg, Innenrohrdurchmesser 48 mm	USD-Telegabel, 215 mm Federweg, Innenrohrdurchmesser 48 mm
Federung hinten:	Monofederbein, direkt angelenkt, 175 mm Federweg	Monofederbein, Hebelsystem, 240 mm Federweg
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk:	Gabel: Vorspannung, Zug- & Druckstufe; Federbein: Vorspannung (zwei Hakenschlüssel), Zug- & Druckstufe	Gabel: Zug- & Druckstufe Federbein: Zug- & Druckstufe
Reifen v./h.:	120/70 ZR 17 / 180/55 ZR 17	120/70 ZR 17 / 160/60 ZR 17
Felgengröße v/h:	3,50 x 17 / 5,50 x 17	3,50 x 17 / 5,00 x 17
Bereifung im Test:	Pirelli Diablo Supercorsa SP	Bridgestone Battlax Hypersport S21 F
Bremse vorn:	320-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln	320-mm-Einscheibe mit Vierkolben-Festsattel
Bremse hinten:	245-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Festsattel	240-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
Lichtmaschinenleistung:	490 W	300 W
Batterie:	12 V / 10 Ah	12 V / 8,6 Ah
Assistenzsysteme:	ABS, Traktionskontrolle, 3 Fahrmodi, IMU, Quickshifter	ABS, Traktionskontrolle, 2 Fahrmodi, IMU, Quickshifter
Konnektivität:	Bluetooth (optional)	keine
Cockpit:	TFT	LCD
Werkstattintervalle:	15 000 km oder einmal im Jahr	10 000 km oder einmal im Jahr
Ventilspiel prüfen:	30 000 km	10 000 km
Preis zzgl. Nk.:	Ab 17 390 Euro	Ab 10 995 Euro
Preis Testmotorrad:	17 790 Euro	10 995 Euro
MOTORRAD NEWS Messwerte		
Gewicht fahrfertig vollgetankt:	199 kg	161 kg
Gewicht fahrfertig ohne Kraftstoff:	188 kg	151 kg
max. Zuladung:	176 kg	190 kg
Testverbrauch:	5,9 l/100 km	4,8 l/100 km
Verbrauch nach WMTC:	5,3 l/100 km	4,1 l/100 km
Tankinhalt (Werksangabe):	14 l	13 l
Tankreichweite:	237 km	271 km
Wendekreis:	5,1 m	4,6 m
Tacho bei 100 km/h	105 km/h	105 km/h
v_{max} (Herstellerangabe):	223 km/h	200 km/h
Beschleunigung:		
0 – 100 km/h:	3,7 sek	4,3 sek
0 – 140 km/h:	5,9 sek	8,0 sek
Durchzug im 6. Gang:		
60 – 100 km/h:	4,1 sek	6,5 sek
100 – 140 km/h:	4,3 sek	7,6 sek
Drehzahl letzter Gang bei 130 km/h:	5800 min^{-1}	5800 min^{-1}
ABS-Bremsung aus 100 km/h (trocken)	Ø 41,3 m, Bestwert 40,5 m	Ø 44,0 m, Bestwert 43,6 m

Ab an den Ofen: Nach einem langen Wintertag im Sauerland haben sich Jan und Wulf den Glühwein verdient

bei Laune gehalten werden. Die schmale Bank und das indifferente Gefühl, das die Langhub-Gabel auf der Bremse vermittelt, lassen sich nur mit Mühe schönreden.

Aber das ist okay. Für diese KTM entscheide ich mich nicht, weil sie so perfekt ist. Sondern weil sie sich traut, ihren Weg zu gehen. Egal, wem ihre Art alles nicht passen mag. Ganz klar ist die SMC 690 R aber ein typisches Zweit- oder Drittmotorrad für die besonderen Genussmomente. Reisen, schnelle Autobahnetappen oder Soziusbetrieb – das überlässt sie gerne den kräftiger gebauten Garagenmitbewohnern.

Jans Herz schlägt dagegen für die multifunktionale Ducati Hypermotard 950 SP. Kräftig genug für die ganz schnelle Runde auf der Hausstrecke, neutral beim Abwinkeln auf der Bremse, hervorragend ausbalanciert. Die hohe Sitzposition sorgt für weite Sicht auf der Landstraße und das Elektronikpaket für bestes Sicherheitsgefühl. Eine für Alles – und smart ist die Hyper auch noch. M

MOTORRAD NEWS **Fazit**

Kurvenkobold: **Wulf**

Ducati setzt auf investitionswillige Kundschaft und bietet die Hypermotard in drei Varianten an. Wir waren mit der Top-Variante SP zu selbstbewussten 17 390 Euro unterwegs. Dafür gibt es feinstes Schwedengold von Öhlins, außerdem zeugt eine SP von Understatement – für das Geld hätte man anderswo ein oder zwei Klassen höher einsteigen können. Dennoch sehen wir eine klare Berechtigung für die Basis-Hyper zu 13 190 Euro. Sie macht kaum weniger Spaß und kann ihre Preisdifferenz zur KTM 690 SMC R mit größerer Vielseitigkeit locker rechtfertigen.

Schnellefant

Nachdem die R 1100 GS höchst erfolgreich war, mussten die Japaner dringend handeln. Als Vorreiter präsentierte Honda 1998 die Varadero.

von **Axel Koenigsbeck** Fotos **Archiv**

Damit keine falschen Erwartungen aufkommen: Wenn die XL 1000 V als Tourenenduro gilt, liegt die Betonung gefühlt zu neunzig Prozent auf dem ersten Teil des Genres. Um die Varadero abseits befestigter Straßen zu pilotieren, muss man schon verdammt gut fahren können. Und um sie zu rangieren, braucht es Kraft und Körpergröße. Noch pummeliger als ihre Konkurrentinnen, taugt sie am ehesten zum komfortablen Kilometerfressen auf Landstraßen und Autobahnen.

Angetrieben wird die XL vom 90-Grad-Twin des Sportlers VTR 1000 F. Allerdings mit einer stärker auf Drehmoment getrimmten Abstimmung und per Seilzug betätigter Kupplung. Trotz des von 48 auf 42 Millimeter reduzierten Vergaserdurchlasses wirkt der Vierventiler auch obenherum kräftig.

Mit den V-typischen Vibrationen kann man gut leben. Eher stört der Spritdurst des zuerst in Japan, ab 2001 in Spanien produzierten Vergasermodells. Mit der ab 2003 verbauten Einspritzanlage samt Katalysatoren und Sechsganggetriebe konsumiert die Varadero im Mittel 6,2 statt 7,3 Liter.

Nicht nur deshalb sind die späteren, 2003 und 2007 auch optisch überarbeiteten Modelle die bessere Wahl. Das Fahrwerk ist straffer abgestimmt, ohne dabei weniger Komfort zu bieten. Ab 2004 gibt es zur nun forscher verzögernden CBS-Kombibremse ein ABS gegen Aufpreis. Erst bei der in Italien gebauten SD03 von 2011 ist der Blockierverhinderer Standard.

Großen Fahrern bietet die XL guten Sitzkomfort, sieht man vom rutschigen Bezug der Bank und von den je nach Fahrergröße und Helm auftretenden Turbulenzen ab. Ein Manko ist das Fehlen eines Mittelständers. Dank rühriger Zubehöranbieter lässt sich dieser nachrüsten und damit Kettenschmieren oder Radausbau wesentlich erleichtern.

Ebenso wie BMW GS, V-Strom/KLV 1000 oder Tiger empfiehlt sich die Varadero eher nicht für Stadtverkehr und Kurzstrecke. Ihre Domäne ist ganz klar die lange Distanz. Je länger, desto besser. Und gerne auch zu zweit. M

TECHNIK (Herstellerangaben)	
Motor:	Zweizylinder-Viertakt-V, flüssiggekühlt, dohc, vier Ventile pro Zylinder, zwei Vergaser, 42 mm Querschnitt
Hubraum:	996 cm³
Leistung:	70 kW (95 PS) bei 8000 min⁻¹
max. Drehmoment:	99 Nm bei 6000 min⁻¹
Reifen v./h.:	110/80 R 19 / 150/70 R 17
Bremse v./h.:	296-mm-Doppelscheibe mit Dreikolben-Schwimmsätteln / 220-mm-Scheibe mit Dreikolben-Schwimmsattel
Gewicht	235 kg
Tankinhalt:	25 Liter
Sitzhöhe:	850 mm

\+
- kräftiger, belastbarer Motor
- komfortbetontes Fahrwerk
- gute Ausstattung

−
- Kraftstoffverbrauch des Vergasermodells
- hohes Gewicht
- kein Mittelständer

Alternativen

BMW R 1150 GS

Als Nachfolgerin der R 1100 GS bot BMW die 1150er-Enduro von 1999 bis 2003 an. Für 2002 folgte die Adventure. Neu war der sechste Gang und das zunächst aufpreispflichtige ABS.

TECHNIK

Zweizylinder-Boxer, 1130 cm³, 62,5 kW (85 PS) bei 6750 min⁻¹, 98 Nm bei 5250 min⁻¹, 247 kg, Sitzhöhe 850 mm

Gebrauchtpreis: ab 3000 Euro

Suzuki DL 1000 V-Strom

Mit der V-Strom 1000 bereicherte Suzuki von 2002 bis 2007 die Enduro-Oberklasse. Für 2004 folgte die fast baugleiche Kawasaki KLV 1000. Der V-Twin stammt aus der TL 1000. Erst 2014 gab es einen Nachfolger.

TECHNIK

Zweizylinder-V, 996 cm³, 72 kW (98 PS) bei 7600 min⁻¹, 101 Nm bei 6400 min⁻¹, 218 kg, Sitzhöhe 840 mm

Gebrauchtpreis: ab 2000 Euro

Wuchtbrun

Modellpflege

2013
Debüt CB 1100. 90 PS, Gussfelgen, fünf Gänge, 14,6-l-Tank, ABS, Kombibremse, Vier-in-eins-Auspuff, 18-Zoll-Räder. Leergewicht 245 kg. Farben: Rot, Weiß, Schwarz; Preis: 10 990 Euro

2014
Debüt CB 1100 EX. Unterschiede zur Basis: sechs Gänge, Speichenräder, 17,5-l-Tank, Vier-in-zwei-Auspuff, aufgepolsterte Sitzbank, neue Cockpit-Funktionen; Kombibremse entfällt. Leergewicht 258 kg. Farben wie 2013. Preise: Basis/EX 10 990/11 990 Euro

2015
Basis entfällt. Farben wie 2014. Preis EX unverändert

2016
Preis EX: 12 165 Euro

2017
Modellpflege EX. Neu: Anti-Hopping-Kupplung, kürzere Auspuffanlage, LED-Licht, Tank (16,8 l, Kniemulden), neue Schwinge, Alu-Seitendeckel, längerer Seitenständer, andere Gabel. Leergewicht 255 kg. Neue Variante CB 1100 RS. Unterschiede zur EX: sportlicheres Fahrwerk, Federbeine mit Ausgleichsbehälter, 43er-Gabel; Aluguss-Felgen, 17-Zoll-Räder, vorn radial montierte Bremszangen, größere Scheiben; Nachlauf/Radstand reduziert, Aluschwinge, dünner gepolsterte Sitzbank, Lenker tiefer montiert. Leergewicht 252 kg. Farben: EX Gelb, Weiß, Rot; RS Graphit-Schwarz, Rot. Preise: EX/RS 12 505/12 905 Euro

2018
Farben: EX Rot, Schwarz, RS Silber, Schwarz. Preise: EX/RS 12 785/13 185 Euro

2019
Preise: EX/RS 12 975/13 375 Euro

2020
Letztes Baujahr, 13 075/13 475 Euro

Klassische Figur, mächtiger Feinripp-Four und Chrom ohne Ende: Vor einer CB 1100 mochte man glatt niederknien. Zündet der Streichelreflex auch noch bei Gebrauchten?

NEWS-Archiv

Wer mehr wissen will, kann ältere NEWS-Ausgaben bei uns nachbestellen.

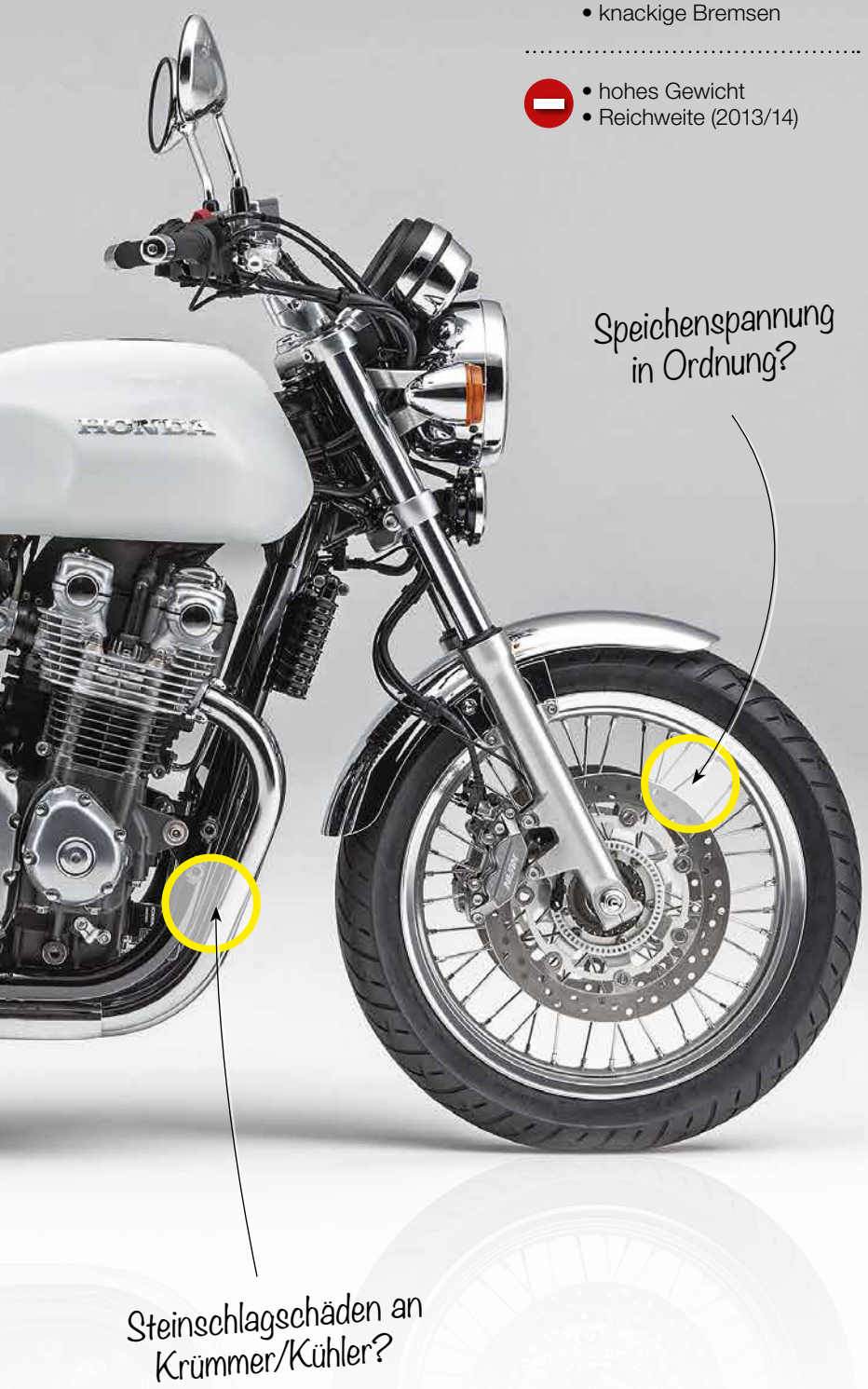
Vorstellung	11/12	Vergleichstest (EX)	7/14	Vergleichstest (RS)	4/18
Test	3/13	Fahrbericht (EX/RS)	6/17	Verabschiedung	2/21
Vergleichstest	4/13	Vergleichstest (RS)	7/17		

nme

Gebrauchtpreis: ab 5900 Euro

- kräftiger Vierzylinder
- stabiles Fahrwerk
- moderate Sitzhöhe
- knackige Bremsen

- hohes Gewicht
- Reichweite (2013/14)



Fakten & Preise

Ersatzteile	
Bremsbeläge vorn (zwei Satz):	108,60 Euro
Bremsbeläge hinten (Satz):	49,12 Euro
Kettenkit:	252,73 Euro
Bremshebel:	51,88 Euro
Kupplungshebel:	51,88 Euro
Ölfilter:	16,09 Euro
Luftfilter:	49,03 Euro
Spiegel (Stück):	80,56 Euro
Blinker vorn (Stück):	83,31 Euro
Blinker hinten (Stück:	96,65 Euro

Zubehör vom Hersteller	
Heizgriffe:	345,00 Euro
Montagesatz Heizgriffe:	39,97 Euro
Gepäckbrücke verchromt:	338,00 Euro
12-Volt-Steckdose:	81,00 Euro
Sturzpads:	389,00 Euro
Motorschutzbügel, schwarz lackiert:	276,00 Euro
Motorschutzbügel, verchromt:	281,99 Euro
Gepäcknetz:	23,00 Euro
Tankpad:	21,00 Euro

Inspektionsintervall

Alle 6000 (ab Jg. 2017: 12 000) Kilometer, Ventilspielkontrolle alle 12 000 Kilometer.

Neuzulassungen	
2013:	390
2014:	400
2015:	294
2016:	422
2017:	376
2018:	249
2019:	161
2020:	248
Gesamtzahl:	**2540**

Gebrauchtpreise

Das Gebrauchtangebot ist klein, aber fein, mit Varianten aus sämtlichen Baujahren. Etwa zwei Drittel der Offerten sind von Händlern. Die Laufleistungen liegen bei zwei von drei CBs noch unter 10 000 km, häufig sogar noch unter 5000 km.

Preisspanne für die Urversion (2013/14): 5900 (über 40 000 km) bis ca. 7500 Euro (1000 bis 30 000 km). CB 1100 EX, erste Baureihe (2014–16): 6600 (15 000 bis 25 000 km) bis 8900 Euro (um 10 000 km). Zweite Generation (2017–20): 8900 (15 000 km, inkl. Extras) bis 11 900 Euro für EZ 2020, privat und Händler, mit 4000 bis 14 000 km Laufleistung.

CB 1100 RS: Preisspanne von 8900 (2017, erste Hand, 5000 bis 20 000 km) bis 11 500 Euro für Jahrgang 2019 mit 1000 bis 8000 km.

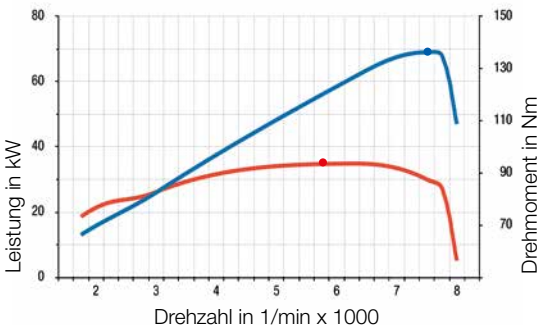
TECHNIK	
Motor, Kraftübertragung:	
Bauart:	Vierzylinder-Reihe, luftgekühlt, sechs Gänge, Kette
Hubraum / Verdichtung:	1140 cm³ / 9,5:1
Leistung:	66 kW (90 PS) bei 7500 min^{-1}
max. Drehmoment:	93 Nm bei 5000 min^{-1}
Bohrung x Hub:	73,5 x 67,2 mm
Ventile pro Zylinder:	4
Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:	
Rahmen:	Doppelschleifenrahmen aus Stahl
Nachlauf:	114 mm
Lenkkopfwinkel:	27°
Radstand:	1490 mm
Federung vorn:	Telegabel, 107 mm Federweg
Federung hinten:	Stahlschwinge, zwei Federbeine, 114 mm Federweg
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk:	Gabel: Vorspannung Federbein: Vorspannung
Reifen v./h.:	110/80 R 18 / 140/70 R 18
Bremse vorn:	296-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Schwimmsätteln
Bremse hinten:	256-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
Sitzhöhe:	780 mm
MOTORRAD NEWS Messwerte	
Gewicht fahrfertig vollgetankt:	258 kg
Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff:	245 kg
max. Zuladung:	173 kg
Testverbrauch:	5,4 l /100 km
Tankinhalt Werksangabe:	17,5 l
Tankreichweite:	324 km
v_{max} Werksangabe/Tacho:	175/185 km/h
Beschleunigung:	
0 – 100 km/h:	4,4 sek
0 – 140 km/h:	7,8 sek
400 m bei stehendem Start:	12,7 sek
Durchzug im 5. Gang:	
60 – 100 km/h:	6,0 sek
100 – 140 km/h:	7,8 sek
ABS-Bremsung aus 100 km/h (trocken):	Bestwert 42 m

Werte (EX) aus NEWS 7/2014

Leistung / Drehmoment

69 kW (94 PS) bei 7500 min^{-1}
94 Nm bei 5750 min^{-1}

Werte aus NEWS 7/2014



Big Brother: Als RS steppt die CB 1100 mit dicker Gabel noch etwas monumentaler

von **Dieter Höner** Fotos **Archiv**

Was für ein Motor, was für ein Motorrad! Wenn Honda einst ein klassisch nacktes Vierzylinder-Big-Bike präsentierte, sausten die Daumen meist steil nach oben. Selbst bei den Flüssiggekühlten, der CB 1000 (1993) oder der bis 2009 gebauten CB 1300. Stilecht wird's wieder, als Honda 2013 die vorher kleckerweise als Graue eingesickerte CB 1100 auch nach Deutschland holt.

Eine Luft-/Ölgekühlte, neben der Yamaha XJR 1300 der letzte Mohikaner einer aussterbenden Art. Mit einem Monument von Motorblock samt 15 Reihen Kühlrippen, gekrönt von hohen Nockenwellen-Domen, die fast am Tank kratzen – Heavy Metal wie in den 70ern. Genau so hat ein traditioneller Vierzylinder auszusehen, dürften die grau durchgefärbten Jahrgänge gedacht haben. Was beim Debüt allerdings etwas aufstieß, waren die wenig authentischen Gussräder.

Das sollte sich schnell ändern – und damit sind wir mittendrin im kurzen Leben eines zeitlos schönen Bikes, das uns als Gebrauchte die Wahl zwischen drei Varianten lässt. Besagte Debütantin war nur 2013/14 im Programm, ausgestattet mit filigranen Gussfelgen, einem formschönen, aber winzigen 14,6-Liter-Tank und mächtig langem Vier-in-Eins-Rohr, das fast bis zum Kotflügel reicht. Schon 2014 erhört Honda das „Wir wollen Drahtspeichen"-Mantra und schiebt die CB 1100 EX an den Start. Die kommt zudem mit drehzahlsenkendem Sechsganggetriebe, großem 17,5-Liter-Tank und Vier-in-Zwei-Auspuff, verzichtet aber auf die Kombibremse des Basismodells.

Der moderne Vierventil-Four macht nur optisch auf Nostalgie. Er serviert mit bassigem Brummen geschmeidig-satten Durchzug weit über den mittleren Drehzahlbereich hinaus und läuft dabei recht sparsam. Dass die Retro-Beautys „nur" 90 PS haben und bei 180 km/h vom Speedcutter eingefangen werden, dürfte Fans nicht stören.

Ab 2017 lockte die mit feinen Details wie 43er-Gabel, Aluschwinge und radialen Bremszangen aufgewertete „RS" als sportliche Ergänzung der Baureihe. Sie bietet, ebenso wie die zeitgleich überarbeitete EX, kürzere Schalldämpfer, Anti-Hopping-Kupplung und LED-Beleuchtung. Ihr Fahrwerk ist straffer, die Gabel stabiler, sie läuft auf schwarzen Alugussfelgen.

Mit den Fours lässt sich dank bequemer Sitzhaltung sehr entspannt flanieren. Das gut abgestimmte Fahrwerk, ein klassisches Ensemble mit Doppelschleifenrahmen, 18-Zöllern (bei der RS: 17) und Stereofederbeinen, taugt auch fürs Schräglagenrevier. Die knackige Bremsanlage fängt die 258 bzw. 252

NEWS-Sherlock **Dieter Höner**

EX-Modelle werden tendenziell etwas höher gehandelt als von Alter und Laufleistung her vergleichbare CB 1100 RS. Wer hätte das gedacht, wo doch die aufwendiger konstruierte Cafe-Racer-Variante neu immer vier Hunderter teurer war als die Speichenrad-Schwester. Fraglich aber, ob auch forsche Preisträume von 12000 oder fast 13000 Euro (Neupreis!) für eine 2020er-EX tatsächlich realisierbar sind.

Alternativen

BMW R nineT

Der kernige Boxer macht stilsicher auf rustikal und kombiniert Roadster-Romantik mit dynamischem Kurvenspaß. Ab 2017 mit optimiertem Fahrwerk und Traktionskontrolle.

+ bulliger Flat-Twin
+ agiles Handling
+ feines Finish
– brülliger Auspuff

Kawasaki Z900 RS

Zurück in die Zukunft: Die RS kopiert in vielen feinen Details den Auftritt des legendären Kawasaki-Klassikers Z1. Zeitgemäße Technik, treffsicher verpackt im Stil der Siebziger.

+ kraftvoller Vierzylinder
+ komfortables Fahrwerk
+ lässige Sitzhaltung
– im Sportbetrieb etwas hüftsteif

Triumph Street Twin

Kurvenfeger mit Retro-Bonus für den Stopp vor der Eisdiele. Der Nostalgie-Look tarnt ein flottes Fahrwerk mit hohem Spaßfaktor. Bis 2018 mit 55, seitdem mit strammen 65 PS.

+ spritziger Motor
+ flüssiges Handling
+ samtige Federelemente
– dünne Sitzbank (16–18)

Yamaha XJR 1300

Finales Kapitel der feinen XJR-Baureihe: Sport Heritage, 2015/16, und Racer (Bikiniverkleidung, Stummellenker). Luftgekühlte Dampfwalze mit Drehmoment ab Standgas.

+ starker Big Four
+ stabiles Fahrwerk
+ Ergonomie
– hoher Verbrauch

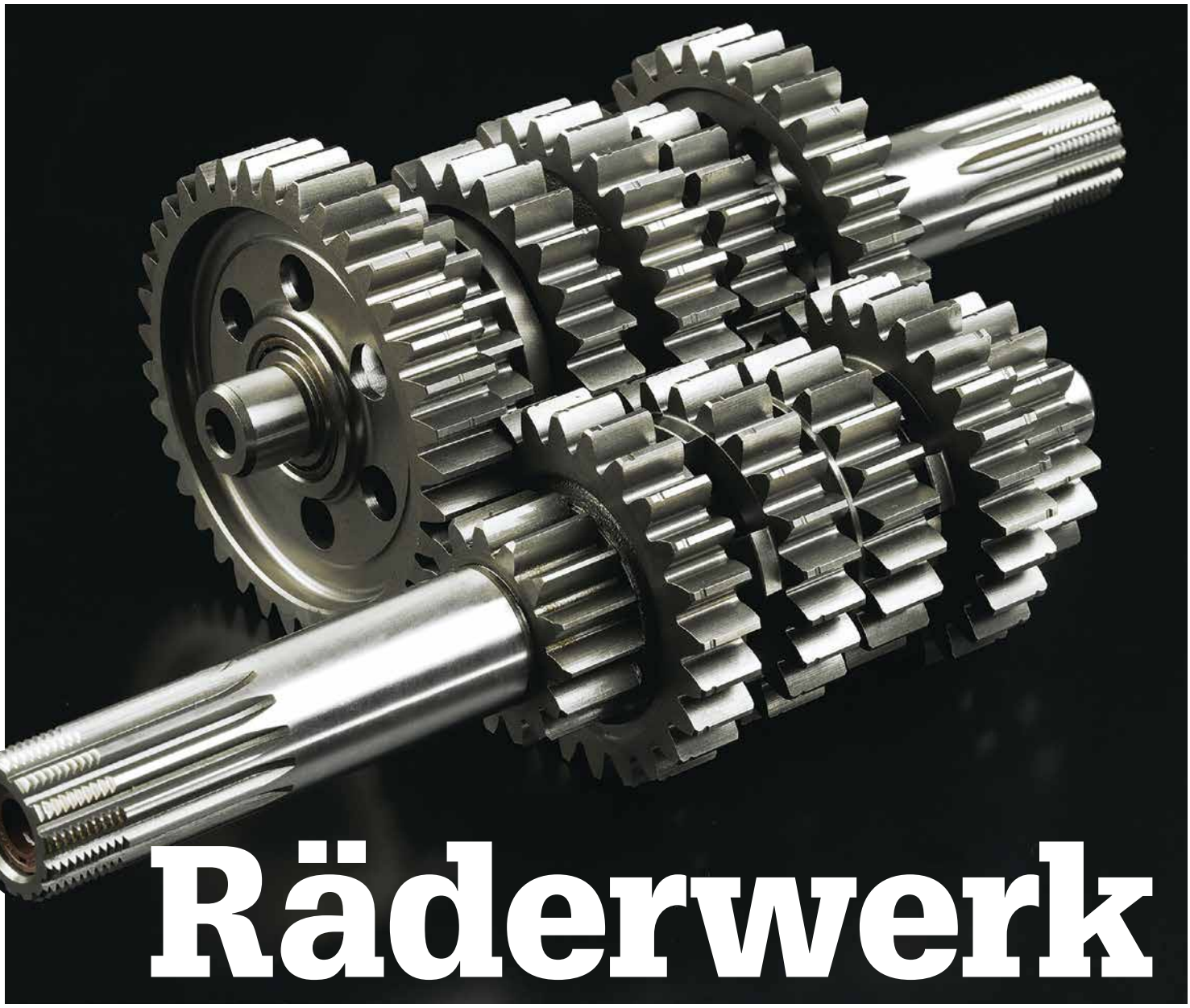
	BMW R nineT	Kawasaki Z900 RS	Triumph Street Twin	Yamaha XJR 1300
TECHNIK				
Motor:	Zweizylinder-Boxer, 1170 cm³	Vierzylinder-Reihe, 948 cm³	Zweizylinder-Reihe, 900 cm³	Vierzylinder-Reihe, 1251 cm³
Leistung:	81 kW (110 PS) bei 7750 min⁻¹	82 kW (111 PS) bei 8500 min⁻¹	48 kW (65 PS) bei 7500 min⁻¹	72 kW (98 PS) bei 8000 min⁻¹
max. Drehmoment:	118 Nm bei 6000 min⁻¹	99 Nm bei 6500 min⁻¹	80 Nm bei 3800 min⁻¹	108 Nm bei 6000 min⁻¹
MOTORRAD NEWS-MESSWERTE				
Gewicht:	222 kg	215 kg	220 kg	245 kg
Verbrauch:	5,4 l	5,2 l	4,5 l	6,4 l
Reichweite:	333 km	327 km	267 km	226 km
Beschleunigung:				
0 – 100 km/h:	3,8 sek	3,8 sek	4,6 sek	3,6 sek
0 – 140 km/h:	6,3 sek	6,2 sek	6,3 sek	6,6 sek
Durchzug im 6. Gang:				
60 – 100 km/h:	3,5 sek	3,8 sek	5,5 sek	3,6 sek
100 – 140 km/h:	4,2 sek	4,3 sek	6,3 sek	3,9 sek
	Werte aus NEWS 7/2014	*Werte aus NEWS 2/2018*	*Werte aus NEWS 5/2019*	*Werte aus NEWS 7/2016*
GEBRAUCHTPREISE				
	Breites Angebot, alle Jahrgänge, 80 Prozent von Händlern. Bj. 2014–16: 9800 (15 000 km) bis 14 000 Euro. EZ 2017–20: ca. 10 000 (um 5000 km) bis 15 700 Euro (viel Zubehör).	Solide Auswahl, jede vierte von privat. Jahrgänge 2018/19 ca. 8500 (um 15 000 km) bis 10 500 Euro (3000 km). 2020/21: 9900 bis 10 700 Euro. Vorführer '21 ab 10 800 Euro.	Knappes Angebot, jede zweite vom Händler. Erste Generation (2016–18) 6400 (6000 bis 14 000 km) bis 8200 Euro. Zweite Baureihe ca. 8300 (9000 km) bis 9400 Euro (Vorführer).	Überschaubares Angebot, Händler/privat etwa 1:1. Nackte Basis ca. 7400 (um 15 000 km) bis 8900 Euro. Racer rar, um 8000 Euro. Vorgänger (2007–14) 4200 bis 8000 Euro.

(RS) Kilo schwere Nackte bei Bedarf souverän ein. Und das Handling? Für Brummer dieser Gewichtsklasse verblüffend agil.

Sunshine-Bikes wie die CB 1100 werden eher wenig gefahren, dafür aber gepflegt, gewienert und vernünftig gewartet. Sollte man dennoch auf einen Pendlermotorrad-Dreckspatz treffen: alle Chrom- und Aluteile auf Macken/Korrosion checken.

Bei der EX: Speichen (Spannung) und Felgen (Rundlauf) kontrollieren. Krümmer und Ölkühler sollten nicht durch Steinschläge malträtiert sein. Gabel auf intakte Simmerringe kontrollieren. Bei den Federbeinen prüfen, ob die Nuten der Vorspannhülsen durch schludriges Ansetzen des Hakenwerkzeugs ausgebrochen sind.

Aus Tradition: Lampen-Chromtopf, fette Hupen, Runduhren, dicke Blinker



Räderwerk

Beinahe jedes aktuelle Motorrad ist mit einem fußbetätigten Schaltgetriebe ausgestattet, heute meist mit sechs Gängen. Wozu brauchen wir das eigentlich – und wie funktioniert das Räderwerk?

von **Wolfgang Zeyen** Fotos **Archiv/Werk**

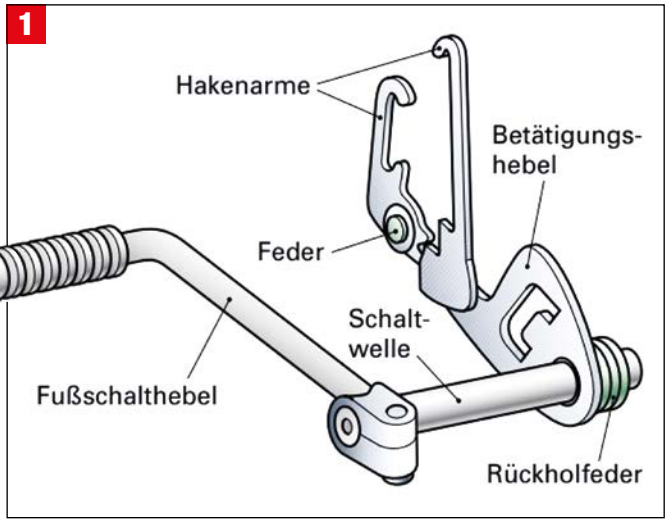
Verbrennungsmotoren haben anders als zum Beispiel Elektromotoren den Nachteil, dass sie ihre Leistung stark abhängig von der aktuellen Drehzahl abgeben. Erst oberhalb der Leerlaufdrehzahl bei etwa 1500 Touren können Verbrenner ein ausreichendes Drehmoment abgeben, darunter reicht die Energie des Motors gerade noch aus, um seine innere Reibung zu überwinden.

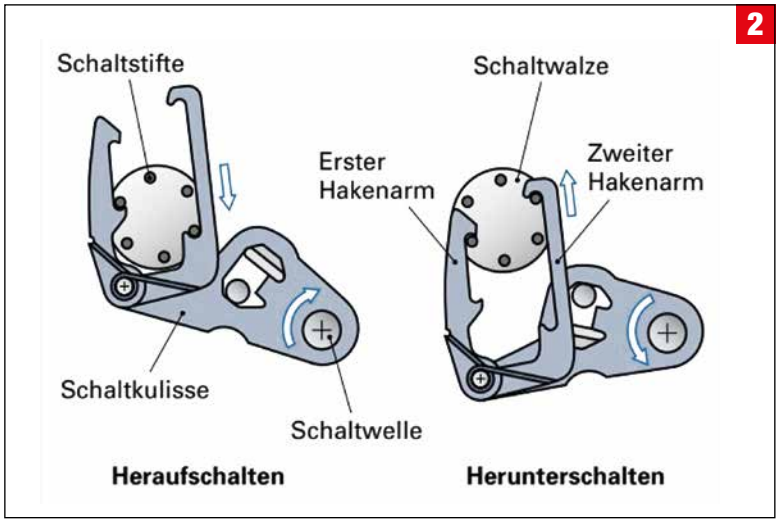
Motorradmotoren mit ihren vergleichsweise kleinen Hubräumen haben nur einen schmalen Bereich, in dem sie brauchbare Leistung abgeben. Der optimale Drehzahlbereich liegt dabei zwischen dem maximalen Drehmoment und der maximalen Leistung.

Was leistet nun das Getriebe in diesem Zusammenhang? Ganz einfach – das Schaltgetriebe verändert die Drehzahl des Hinterrads im Vergleich zur Drehzahl der Kurbelwelle. Nehmen wir mal an, unser Motorrad könnte in Sachen Höchstgeschwindigkeit 200 km/h schaffen und würde bei Leerlaufdrehzahl – sagen wir mal 1000 Umdrehungen – fünf km/h laufen. Wir reden hier also bei diesem einfachen Beispiel von einem Faktor 40: Um 200 km/h ohne Getriebe zu schaffen, müsste unser Beispielmotor also 40 000 Touren drehen können.

Das klappt natürlich nicht, mit 10 000 Touren, die unser Beispielmotor schafft, wären ohne Getriebe also maximal 50 km/h drin. Wir brauchen also irgendeine Einrichtung, mit deren Hilfe wir die jeweiligen Drehzahlen von Motor und Hinterrad verstellen können – ein Getriebe.

In der Regel verringert sich die Motordrehzahl auf dem Weg zum Hinterrad immer weiter. Zunächst mal von der Kurbelwelle über den Primärtrieb zum Eingang des Getriebes. Im Getriebe selbst noch





einmal in fünf oder sechs möglichen Stufen – Gängen – zur Getriebeausgangswelle. Und dann noch einmal über den sogenannten Sekundärtrieb – Ritzel, Kette, Kettenrad – bis zum Hinterrad.

Näherungsweise ist es meist so, dass in der Nähe der Höchstgeschwindigkeit der Motor ähnlich schnell dreht wie das Hinterrad, in den kleinen Gängen der Motor jedoch deutlich schneller als das Hinterrad. Die Verringerung der Drehzahl lässt sich anhand der unterschiedlichen Zähnezahlen zwischen den sechs Zahnradpaaren unseres Beispielgetriebes nachvollziehen. Jeder Radpaarung innerhalb eines Getriebes lässt sich so ein bestimmtes Übersetzungsverhältnis zuordnen.

Motorradgetriebe sind in aller Regel nicht synchronisiert

Schauen wir uns mal an, wie so ein Motorradgetriebe aufgebaut ist: Typischerweise ist es ein Schaltklauengetriebe oder, in seltenen Fällen, ein Schaltmuffengetriebe – ältere Guzzi-Modelle zum Beispiel haben so etwas. Letzteres unterscheidet sich vom Schaltklauengetriebe nur durch die Trennung der Schiebemuffe vom Getrieberad, die Funktion ist in allem Übrigen bei beiden identisch. Unsere Getriebe werden fast ausschließlich mit dem Fuß geschaltet und sind nicht synchronisiert, weil die Schaltvorgänge schnell erfolgen, die Drehzahldifferenzen gering sind und nur ein geringer Bauraum zur Verfügung steht.

Das Getriebe selbst besteht aus der sogenannten Eingangswelle, auf deren Ende die Kupplung sitzt und die Kraft einleitet, und der Ausgangswelle, deren Ende aus dem Motorgehäuse herausragt und das Kettenritzel aufnimmt. Für jede Gangstufe steht ein Zahnradpaar zur Verfügung.

Da diese ständig im Eingriff sind, müssen diese Paarungen aus je einem Fest- und einem Losrad bestehen. Losräder sind nicht fest mit der Welle verbunden, sondern drehen sich auf Nadel- oder Gleitlagerbuchsen frei auf der jeweiligen Getriebewelle. Die Festräder sind starre, nicht verschiebbare und auf die Welle gefräste oder aufgepresste Zahnräder. Den Kraftschluss zur Welle stellen die Schieberäder her, die sich auf einer Verzahnung seitlich verschieben lassen und mit den Klauen in die Aussparungen der Losräder eingreifen.

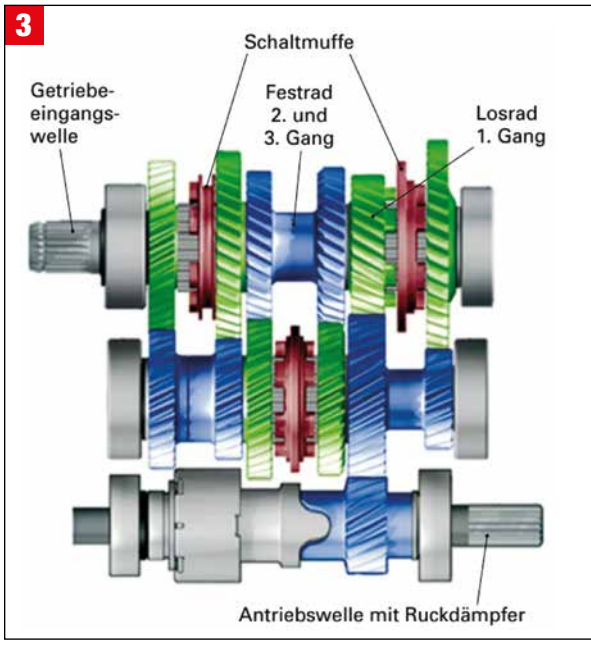
Womit auch die Losräder eine formschlüssige Verbindung im Antriebsstrang erhalten. Das Problem der doppelten Schieberäder ist das hohe Gewicht, das bei schnellen Schaltvorgängen enorme Massenkräfte freisetzt, weshalb die Schaltgabeln eine hohe Biegesteifigkeit aufweisen müssen.

Nur schnelle Schaltvorgänge gewährleisten, dass die Drehzahlunterschiede zwischen den Schaltklauen der zu schaltenden Zahnräder so gering sind, dass sie ohne Schaden ineinandergreifen können. Große Drehzahlunterschiede können durch Zwischengas beim Schalten ausgeglichen werden. Das Überspringen von einzelnen Gängen ist beim

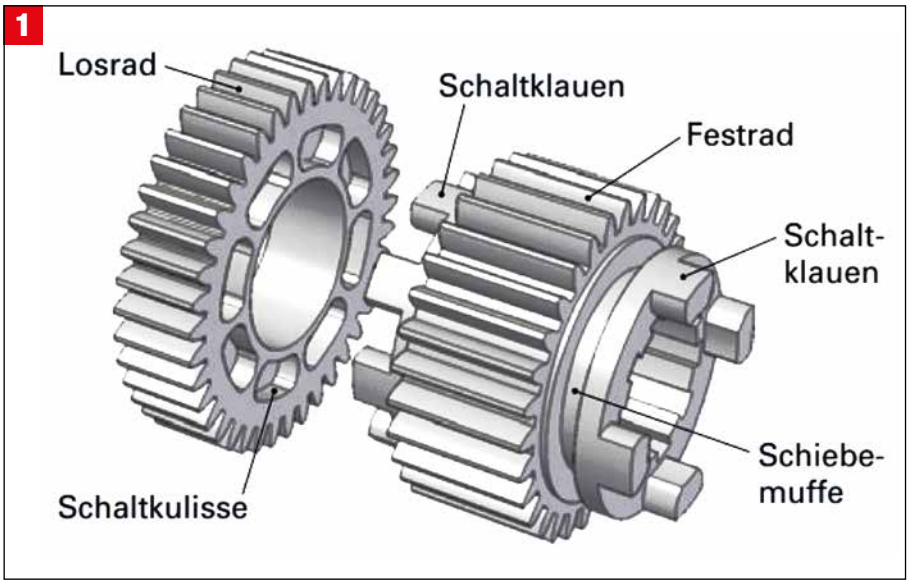
Das Getriebe verändert die Drehzahl des Hinterrads im Vergleich zur Drehzahl der Kurbelwelle

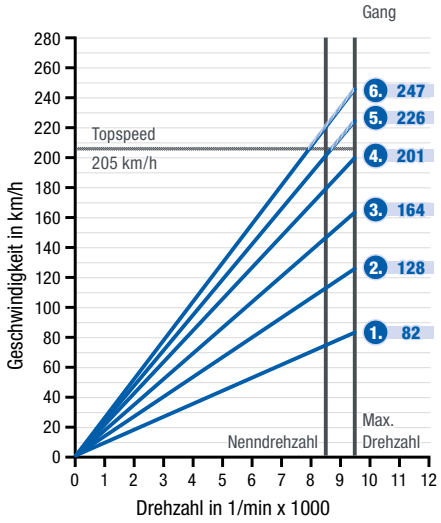
1 Die Schaltwelle überträgt die Drehbewegung vom Schalthebel auf die Schaltkulisse, die wiederum die Schaltwalze bewegt

2 An der Schaltwalze sind Stifte angebracht, in denen sich die Hakenarme des Schaltmechanismus einhaken. Bei einem Getriebe mit Leerlauf und fünf Gängen wie hier im Bild gibt es sechs Schaltstellungen



3 Die Zahnräder eines Motorradgetriebes sind ständig im Eingriff. Die Schaltgabeln verschieben die Räder so auf den Wellen, dass sie sich mit den Getriebewellen verbinden





Gangdiagramm der V-Strom 1050 in NEWS: Gut zu sehen, dass die oberen Gänge enger gestuft sind als die unteren, weil der Luftwiderstand im Quadrat zur Geschwindigkeit wächst

Motorradgetriebe – anders als beim normalen Auto zum Beispiel – nicht möglich. Das nennt man auch sequentielles Getriebe – in automobilen Rennfahrzeugen gibt es das seit den neunziger Jahren ebenfalls.

Zur Funktion: Betätigt der Fahrer den Fußschalthebel, bewegt die Schaltwelle einen Mechanismus, der mit der Schaltwalze verbunden ist. An der Schaltwalze wiederum sind Stifte angebracht, in denen sich die Hakenarme des Schaltmechanismus einhaken.

Bei einem Getriebe mit Leerlauf und sechs Gängen gibt es sieben Schaltstellungen. Schaltet man einen Gang hoch, dreht der erste Hakenarm die Schaltwalze um eine siebtel Umdrehung. Danach gleitet der Hakenarm durch Federdruck in die Neutrallage, und man kann einen weiteren Gang einlegen. Der zweite Hakenarm verhindert ein Überschalten.

In die Schaltwalze selbst sind Nutenbahnen eingefräst, in denen die Schaltgabeln geführt werden. Dreht sich die Schaltwalze, greifen die Arme der Schaltgabeln in die Zahnradpaare und verschieben diese auf den Getriebewellen.

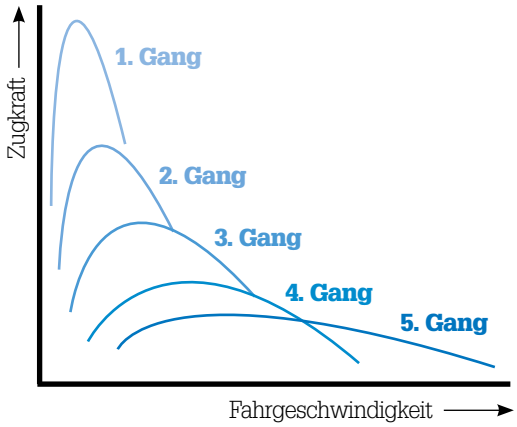
Zusammengefasst heißt das: Der Schaltmechanismus wandelt die Auf- oder Abwärtsbewegung des Fußschalthebels in eine Drehbewegung der Schaltwalze und ermöglicht so das Schalten der Gangstufen. Eine federbelastete Rolle sichert die Schaltwalze in der jeweiligen Gangstufe.

Schaltgetriebe können entweder im Motor integriert sein oder sind vom Motor getrennt in einem eigenen Getriebegehäuse untergebracht. Bei Guzzi und BMW gibt es noch Modelle mit vom Motorgehäuse getrennten Getrieben.

Im Motor integrierte Getriebe verfügen über einen gemeinsamen Schmierstoffhaushalt mit dem Motor – das Motoröl schmiert hier auch das Getriebe. Kommen getrennte Gehäuse zum Einsatz, werden die Getriebe mit speziellem Öl geschmiert, das in der Regel deutlich länger durchhält als das Motoröl.

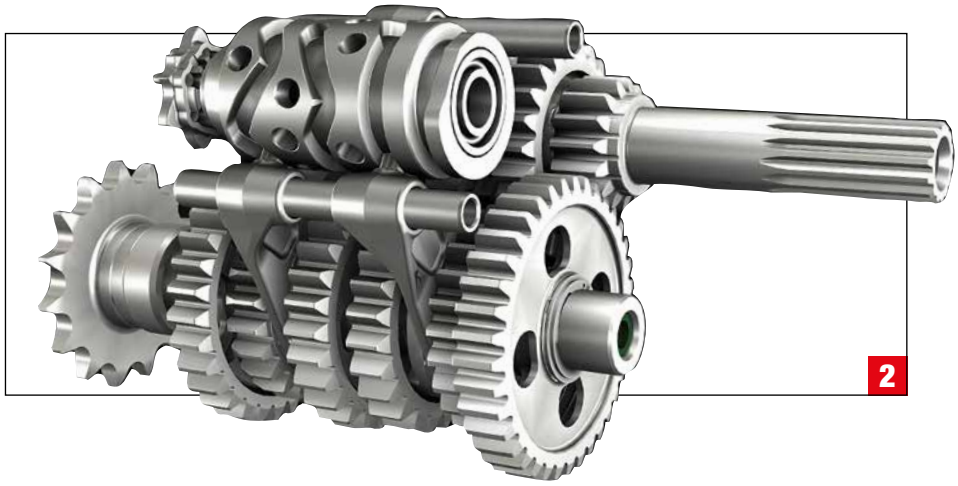
1 Los- und Festrad eines Schaltklauengetriebes: Hier greifen die Schaltgabeln direkt in die gefräste Schiebemuffe des Festrades ein und verschieben dieses auf der Welle

2 Ultrakompaktes Getriebe einer Ducati Panigale: Gut zu erkennen, wie die eingefrästen Nuten in der Schaltwalze die Schaltgabeln führen



Zugkraft-Diagramm: Je niedriger der Gang, desto höher die verfügbare Kraft am Antriebsrad. Im obersten Gang sollten sich verfügbare Zugkraft und Luftwiderstand in Waage halten

Motorradgetriebe sind sequentiell – man kann Schaltstufen nicht überspringen

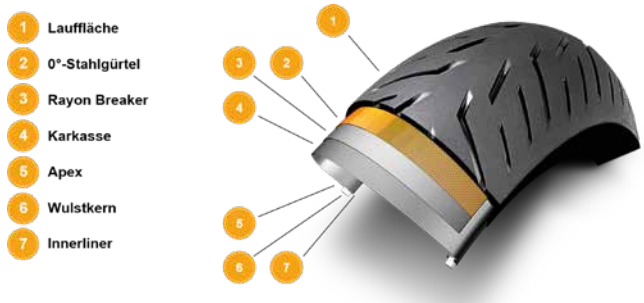


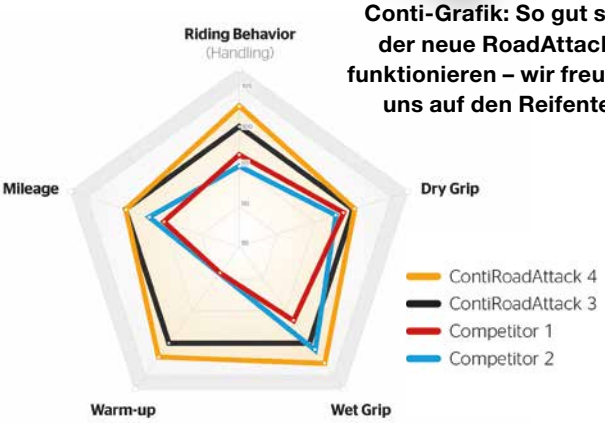
Langzeitkleber

Größen ab Januar im Handel (Größenspektrum befindet sich noch im Aufbau):

vorne:	**120/70 ZR 17**
hinten:	**160/60 ZR 17**
	180/55 ZR 17
	190/50 ZR 17
	190/55 ZR 17

Continental gibt Gas: Fast schon überraschend kam die Pressemeldung zum neuen Road Attack 4. Schließlich spielt der Vorgänger RoadAttack 3 immer noch in der obersten Liga und erfreut sich großer Beliebtheit.





Conti-Grafik: So gut soll der neue RoadAttack 4 funktionieren – wir freuen uns auf den Reifentest

von **Wulf Weis** Fotos **Werk**

Nachholbedarf bestand seitens Conti also keineswegs. Selbstverständlich baut der neue Vierer auf dem technischen Fundament des erfolgreichen Vorgängers auf. Die Korbacher behielten Karkassaufbau und Null-Grad-Stahlgürtel bei. Genau wie das Conti-Verfahren, über unterschiedliche Heiztemperaturen in den Schulterbereichen softeren Gummi zu erzeugen als in der Mittelzone – und natürlich die werksseitig angeraute Oberfläche, die das vorsichtige Einfahren des neuen Reifens überflüssig macht.

Aber wie macht man einen guten Reifen noch besser? Im Tourensport-Segment bieten sich zwei Marschrichtungen an: Entweder verbessert man die Laufleistung und bemüht sich, Grip und Performance beizubehalten. Oder man spendiert dem neuen Reifen mehr Sport-Tugenden bei gleicher Laufleistung. Conti wählt den zweiten Weg, was sicherlich mit Blick auf das Ersatzgeschäft clever ist.

Konkret verspricht die neue Voll-Silika-Gummimischung besten Kalt- und Nassgrip, das morgendliche Warmfahren soll sich praktisch erledigt haben. Wie beim Vorgänger ist der Gummi am Hinterreifen entlang der Mittellinie nicht von Profillinien unterbrochen, was die Standzeit erhöht. Neu sind die durchgehenden Schulterpartien, die sich jenseits der 40 Grad Schräglage in Slick-Manier an den Asphalt schmiegen. Zwischen zehn und 40 Grad Schrägung sorgen kräftige Profilrillen für Wasserabfuhr bei Regenfahrten. Insgesamt ein markantes Profil mit hohem Wiedererkennungswert.

Das vordere Profil folgt streng der Pfeilform, was die Richtung des resultierenden Kraftvektors beim Bremsen in Schräglage abbildet. Das ist physikalisch logisch, aber optisch ziemlich langweilig, weil die Physik ja für alle Hersteller gleich ist.

Weitere Verbesserungen vermeldet Conti bei Handling und Lenkpräzision, besonders ältere Bikes sollen so einen Tuningschub bekommen. Die Korbacher selbst bezeichnen den RoadAttack 4 als „Hyper-Touring-Reifen", was das im Vergleich zum Vorgänger weiter verbesserte Sportpotenzial betonen soll.

Der „Hyper-Touring-Reifen" soll mehr Sportlichkeit bieten

Der Vierer löst den RoadAttack 3 sukzessive ab, sobald der neue Gummi in einer Reifengröße verfügbar ist, stellt Conti die Produktion des Dreiers ein. Entsprechende Freigaben – auch für Mischbereifung aus RoadAttack 3 und 4 – sind flächendeckend vorhanden und lassen sich unter www.reifen-freigaben.de abrufen. Das prompte Auslaufen des RoadAttack 3 ist bemerkenswert, andere Hersteller behalten beliebte Altprofile im Programm, um sie mit Preisabschlägen an preissensible Kunden weiter zu vermarkten.

Verstärkte GT-Varianten des neuen RoadAttack 4 für schwere Tourenbikes sind laut Conti in Vorbereitung. Bis es soweit ist, deckt dieses Segment aber noch der RoadAttack 3 ab. M

Der Berg

Oldie but Goldie: Als Fitz Egli 1968 Schweizer Bergmeister wurde, war sein Racer fast 20 Jahre alt

Den allerersten seiner heute legendären Zentralrohrrahmen baute Fritz W. Egli für seine eigene Rennmaschine. Mit der wurde er 1968 auf Anhieb Schweizer Bergmeister– der Startschuss für eine atemberaubende Karriere.

von **Uli Böckmann** Fotos **Archiv**

In den sechziger Jahren hatten sich die spektakulären Rennstrecken der „Schweizer Bergmeisterschaft" einen legendären Ruf erworben. Die einsamen Rennen gegen die Uhr starteten auf mäßig geflickten Passstraßen, Gefahrenstellen waren nur provisorisch gesichert, Auslaufzonen suchte man vergebens. Dieser besonderen Herausforderung konnten selbst viele Grand-Prix-Asse nicht wiederstehen – auch Giacomo Agostini, Phil Read oder Mike Hailwood versuchten sich in den Schweizer Bergen – und verloren meist.

Erstens kannten die Einheimischen die Strecke besser, zweitens konnten die auf hohe Drehzahlen ausgelegten Werksrenner ihre Stärken auf den engen Kursen nicht ausspielen. Wollte man hier die beste Zeit einfahren, brauchte es einen fetten Punch schon im Drehzahlkeller. Deshalb waren englische Twins auf den Grand-Prix-Kursen zwar längst unterlegen, auf den steil verwinkelten Bergstrecken jedoch oft noch immer eine Reifenlänge voraus.

Auch Fritz Walter Egli setzte auf einen englischen Zweizylinder, als er 1965 erstmals an der Schweizer Bergmeisterschaft teilnahm. Allerdings schien seine Vincent – ein 17 Jahre alter Bastard aus Rapide- und Black-Shadow-Teilen – etwas in die Jahre gekommen, wobei der 1000er-V2 nichts von

Auf dem Prüfstand: Als gelernter Feinmechaniker tunte Fritz Egli den Vincent-Motor natürlich selber und holte bis zu 85 PS aus dem V2

schreck

seiner legendären Potenz verloren hatte. Doch waren die moderneren Fahrwerke etwa einer Norton Manx oder Triumph Metisse der Vincent aus dem Baujahr 1948 deutlich überlegen, und so fuhr der wilde Rookie aus dem Aargau nur hinterher.

Der wilde Rookie fuhr mit altem Fahrwerk hinterher

Für die 66er Saison pflanzte er deshalb die Telegabel einer Matchless G 45 in seinen Renner, beließ es aber bei der Hinterradführung über einen zentralen Dämpfer. Doch mehr als vereinzelte dritte Plätze waren auch mit dem neuen Setup nicht drin, und während sich jeder andere nun nach einer alternativen Basis für seine Rennmaschine umgesehen hätte, glaubte Fritz Egli an das Potenzial des Motors und fasste den kühnen Entschluss, für seinen Racer selber einen neuen Rahmen zu konstruieren.

Beim Motor hatte er längst das Mögliche ausgereizt. Mit einem vollen Liter Hubraum ragte der Twin ohnehin turmhoch aus der Masse heraus, die sich Mitte der Sechziger noch mit 500, maximal 650 Kubik begnügte. Eglis Motor war zudem in jeder Hinsicht optimiert und brachte 80 bis 85 PS ans Hinterrad, mehr war nicht drin.

Er machte sich im Winter 1966/67 an

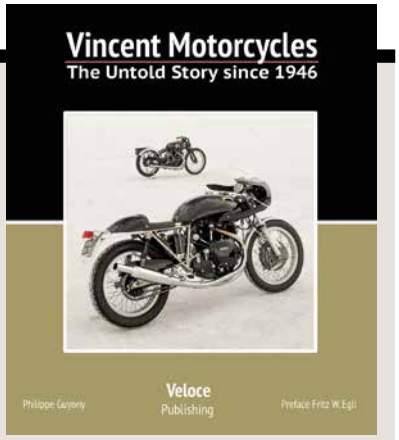
Bergrennen waren spektakulär. Egli ging als Rookie mit einem uralten Vincent-Bastard an den Start

Na denn Prost: Die riesigen 38er-Amal T5 GP2-Vergaser waren allein für den Einsatz auf der Rennstrecke gedacht

Buchtipp

Vincent Motorcycles – The Untold Story since 1946

Zwar musste Vincent schon im Jahr 1955 die Produktion von Motorrädern einstellen, doch endete damit nicht die Leidenschaft für den sagenhaften V2-Motor. So hielten viele Motorradbauer diese Passion lebendig, Nero, NorVin und natürlich Egli-Vincent sind die bekanntesten, doch gibt es noch etliche mehr. Auf 400 Seiten erzählt der intime Vincent-Kenner Philippe Guyony neben der Vincent-Historie auch die komplette Geschichte dieser Motorräder. Für Liebhaber der Marke Vincent ist dieses mit 875 Fotos gespickte Buch ein Muss.



***Philippe Guyony: Vincent Motorcycles – The Untold Story since 1946**, Veloce Publishing Ltd., in engl. Sprache, 400 Seiten, gebundene Ausgabe, Format 25 x 25 cm, 66 Euro*

die Arbeit. Tragende Säule seiner Konstruktion war ein 100 Millimeter starkes Zentralrohr über dem Motor, das zugleich als Öltank diente, dahinter ein schnörkelloses, nur auf Zug und Druck beanspruchtes Rahmen-Dreieck aus stabilen 30-Millimeter-Oval-Rohren. Den Motor integrierte er als tragendes Teil, fertigte die Schwinge aus Profilstahl, lagerte sie in Kegelrollen und stütze sie mit zwei Premium-Federbeinen von Ceriani ab. Die Vorderradführung überließ er einer Ceriani-Telegabel.

Heraus kam der grazile und dennoch äußerst verwindungssteife Egli-Zentralrohrrahmen, und der Konstrukteur erkannte sofort das Potenzial seiner Entwicklung. Weshalb er auch beschloss, neben seiner Rennmaschine eine Kleinserie für den normalen Straßenbetrieb zu fertigen.

Mit dieser Straßenversion rockte er bereits wenige Monate die Schweizer Motorradmesse „Züspa“, denn ein derart kompromissloses Sportmotorrad hatte man abseits der Rennstrecken bis dahin nicht gesehen: Stummellenker, zurückverlegte Fußrasten, langgestreckter GFK-Tank, eine knappe Höckersitzbank, edle Speichenräder mit Alu-Hochschulterfelgen, rundherum ausnahmslos gewichts- oder funktionsoptimierte Komponenten aus der Beletage des europäischen Motorradbaus. Und zentral prahlte ein riesiger Smith-Tacho mit einer Skala bis 250 km/h.

Nicht nur das Messepublikum umlagerte Eglis Motorrad, auch die internationale Fachpresse stürzte sich darauf – besser kann man als „Start up“ wohl kaum in den Markt einsteigen. Direkt nach der Messe klopften Kunden aus aller Welt an, und weil Egli plötzlich vor vollen Auftragsbüchern saß, geriet die Rennerei in der 67er-Saison bei ihm in den Hintergrund. Lediglich bei drei Läufen ging er an den Start, seinen neuen Racer setzte er dabei allerdings noch nicht ein. Den baute er in aller Ruhe auf, um damit in der folgenden Saison anzugreifen.

Das machte die Schweizer Bergmeisterschaft im Jahr 1968 zu einer recht einseitigen Veranstaltung, denn Fritz Egli flog mit seiner 1000er förmlich die Berge hoch und fuhr Siege am Fließband ein. Auch die Grand-Prix-Asse konnten seine Zeiten nicht toppen, schon in der ersten Saison holte sich die Egli-Vincent den Titel in der Klasse über 500 Kubik.

Egli siegt mit seinem eigenen Zentralrohrrahmen

Die Dominanz auf der Rennstrecke ließ das Interesse an seinem Rahmen noch weiter wachsen. Das boomende Geschäft brauchte jetzt seine volle Aufmerksamkeit, weshalb er seine noch junge Karriere als Rennfahrer schon wieder an den Nagel hängte. Doch wusste er auch um die Bedeutung sportlicher Erfolge für die weitere Entwicklung seiner Firma, deshalb fragte er seinen Mechaniker Fritz Peier, ob er nicht Lust hätte, als sein Werksfahrer in die 69er-Bergrennsaison zu starten.

Da kannte er Peier schon als ebenso guten wie furchtlosen Piloten, der obendrein ein sehr guter Mechaniker und Analytiker war. Später erzählte Egli immer gern die Anekdote, als Fritz Peier 1969 von seinem erstem Trainingslauf am Monte Generoso ins Fahrerlager zurückkam und detaillierte Instruktionen gab: „Auspuffstößelspiel des hinteren Zylinders prüfen,

Zentralrohr: Unter dem Tank verbirgt sich das eigentliche Kunstwerk

Grobwerk: Der Motor ist als tragendes Teil verschraubt

ich brauche einen Zahn mehr am hinteren Ritzel, Vergasernadeln eine Stufe höher hängen, fetter, und etwas mehr Seilspiel an der Vorderbremse". Egli erledigte die Arbeiten exakt nach den Anweisungen, dann ging Peier wieder auf die Piste und stellte einen neuen Streckenrekord auf – Schweizer Präzisionsarbeit.

Mit dem gleichen Anspruch wurde Peiers Maschine aufgebaut. Da Egli bei seinem persönlichen Renner Rahmenhöhe und Sitzposition exakt auf seine Körpergröße maßgeschneidert hatte, musste für Peier ein neuer Rahmen her. Man demontierte die 68er-Meistermaschine und stellte sie mit einem für Peier maßgeschneiderten Rahmen wieder auf die Räder.

Dieses Motorrad erhielt dann die Bezeichnung „EVC" für „Egli Vincent Competition", die einzige Egli-Vincent ohne Ziffer im Namen. Zusätzlich bekam sie eine Velocette-Halbschale und der Tank eine andere Form. Als sei es fast egal, wer obendrauf sitzt, war die Egli-Vincent auch weiterhin am Berg nicht zu schlagen.

So setzte Fritz Peier die Siegesserie fort, während sein härtester Konkurrent Florian Bürki auf einer Triumph-Metisse zuverlässig auf dem zweiten Platz landete. Als Peier heiratete und keine Rennen mehr fahren wollte, fragte Egli Bürki, ob er nicht mal die Ersatzmaschine des Egli-Vincent-Rennstalls ausprobieren wolle – und hatte nach der Probefahrt einen neuen Werksfahrer. Peier gewann 1971 noch ein weiteres Mal die Schweizer Bergmeisterschaft, Bürki holte sie '72 und '73 für Eglis Rennstall.

Damit endete das Bergrenn-Engagement des genialen Motorradkonstrukteurs aus der Schweiz, der sich nun ganz und gar seinem Unternehmen widmete. Neue Motoren hatten inzwischen den Markt erobert, vorneweg die Honda CB 750 Four, für die er schon bald den passenden Zentralrohrrahmen entwickelte. Insgesamt entstanden in den folgenden Jahren im mittlerweile nach Bettwil umgezogenen Unternehmen mehr als 700 Egli-Hondas. Ganz zu schweigen von den rund 600 Egli-Kawas und zahllosen anderen Modellen. Tatsächlich gab es kaum einen Motor, um den herum Egli nicht auch seinen Rahmen maßschneiderte.

Zwischen 1968 und 1972 fertigten Egli und seine Mechaniker rund 200 Egli-Vincent-Rahmen für den 1000er V-Twin, auch komplette Motorräder lieferte er aus. Dabei geriet kaum eine Maschine wie die andere, denn jede wurde nach Absprache mit dem Kunden per Hand aufgebaut und in alle Welt verkauft. Nicht wenige davon werden wohl überlebt haben.

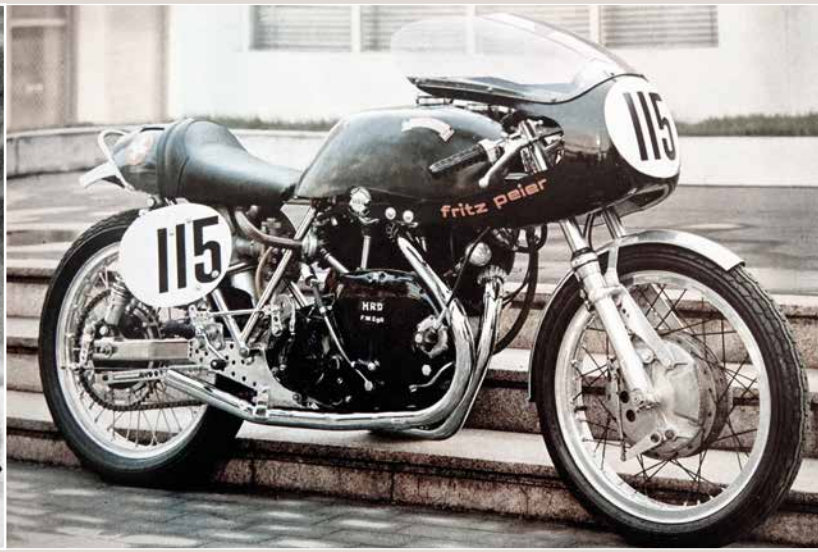
Nicht überlebt hat allerdings die 1968er-Rennmaschine, zumindest nicht in einem Stück. Nach der Zerlegung wurde der Rahmen verkauft, die meisten Komponenten des 68er-Racers verwendete man beim Aufbau von Fritz Peiers „EVC". Dieses Motorrad ist bis heute erhalten und wäre sofort einsatzbereit. Nur steht sie nicht mehr bei Fritz Egli in Bettwil, sondern bei einem Vincent-Enthusiasten in Köln, den mit Fritz Egli bereits eine sehr lange Freundschaft verbindet.

Für Insider ist die 68er Rennmaschine der absolute Höhepunkt von Fritz Eglis Arbeit, schlichtweg der Inbegriff des perfekten Motorrads. Mit dem betagten britischen V-Twin legte der geniale Tüftler aus der Schweiz, der im Juni 2022 85 wird, den Grundstein für seinen weltweiten Erfolg. Und sorgte obendrein dafür, dass heute zumindest ein Meilenstein der Motorradgeschichte in der Schweiz zu verorten ist – wahrscheinlich steht er irgendwo am Rande einer Bergstrecke.

Für Insider ist die 68er Rennmaschine der absolute Höhepunkt von Eglis Arbeit

Erst nur Aufkleber, später Markenzeichen: Mit der EVC legte Fritz Egli den Grundstein für seine spätere Motorrad-Manufaktur

Mal ein Rundkurs: Fritz Peier mit EVC in Donington Park 1969



Setup 1969: So sah die EVC aus, als Peier mit ihr von Sieg zu Sieg fuhr

Mehr Hubraum!

Die 600er-Supersport-Weltmeisterschaft ist schon seit Jahren zu einer Art Yamaha-Cup mit ein paar grünen Kawasaki-Sprenkeln geworden. Das soll sich in der kommenden Saison durch ein neues Reglement ändern.

Mit Rennkit auf Rundenzeiten gebürstet: Im Triumph-Werksteam sollen 2022 Street Triple RS in der Supersport-WM starten

von **Wolfgang Zeyen** Fotos **Werk**

Seit Jahren dominiert Yamaha mit der YZF-R6 die Supersportklasse – nicht nur in der im Rahmenprogramm der SBK-WM ausgetragenen Weltmeisterschaft, sondern auch in den nationalen Meisterschaften wie der IDM-Supersport. Ansonsten starten ein paar einsame Kawasaki ZX-6R, auch MV Agusta ist mit der F3 675 dabei, aber sie sind seit einigen Saisons gegen die Yamaha-Übermacht chancenlos. Die beiden anderen japanischen Hersteller Honda und Suzuki sind zumindest auf internationaler Ebene überhaupt nicht mehr vertreten.

Eine Änderung im Regelwerk soll jetzt frischen Wind in die Klasse bringen. Geplant ist, die Hubraumgrenze der Klasse zu kippen, so dass in Zukunft Motorräder wie die Ducati Panigale V2, die MV Agusta F3 800 oder die Triumph Street Triple RS 765 in der Startaufstellung stehen könnten. Dazu wird die Hubraumgrenze für Dreizylinder-Motoren auf 800, die für Zweizylinder auf volle 1000 Kubik angehoben.

Die unterschiedlichen Motorräder – die ja sämtlich über elektronisch gesteuerte Drosselklappen verfügen – sollen mit Hilfe der Elektronik auf ein Leistungsniveau gebracht werden. Was vor allem zu Saisonbeginn sicher noch zu einigen Diskussionen führen dürfte.

Aber immerhin passiert im Fahrerfeld schon mal eine ganze Menge. Ducati bringt – soviel stand kurz vor Weihnachten schon mal fest – mindestens fünf Panigale V2. Eine davon steuert im offiziellen Aruba.it-Team Nicolo Bulega, der die Maschine im Rahmen von Vorsaiontests im spanischen Jerez schon mal ausführen durfte. Eine weitere wird eingesetzt von Barni-Racing, wo der Sohn von Superbike-Legende Troy Bayliss, Olli Bayliss, im Sattel sitzt.

Gleich zwei Ducati kommen von CM-Racing – dort stehen der Österreicher Max Kofler und der Italiener Luca Bernadi unter Vertrag. Eine fünfte Ducati setzt das

Neue Hubraum-Regeln 2022: Panigale V2 und Street Triples können im Supersport starten

Kämpfte 2021 mit der Kawasaki ZX-6R gegen die Yamaha-Armada: 2022 steigt Philipp Öttl auf Ducati in die Superbike-WM auf

legendäre Althea-Team ein – jene Mannschaft, mit der Ducati und Carlos Checa 2011 SBK-Weltmeister werden konnten. Dort dreht Federico Caricasulo am Gasgriff.

Eventuell gleich drei F3 800 bringt MV Agusta aus Varese an den Start. Für das Unternehmen fährt weiterhin der Finne Niki Tuuli, dazu gesellen sich wohl der junge Türke Bahattin Sofuoglu sowie der Ex-GP-Pilot Lorenzo Baldassarri. Die MV Agusta hat sich bereits mit dem kleineren 675er-Motor als wenigstens ab und an konkurrenzfähig erwiesen, mit dem größeren 800er-Dreizylinder kann das eigentlich nur besser werden.

Mit dem 800er-Triple hofft MV Agusta auf Rückenwind

Auch Triumph startet mit einem echten Werksteam, bezüglich der Fahrer hüllt sich Teameigentümer Simon Buckmaster bislang noch eisern in Schweigen. Basis-Motorrad ist die Street Triple 765 RS, das mit Hilfe eines Rennkits zur Supersport-Rennmaschine modifiziert werden muss. Wie konkurrenzfähig dieses Paket sein könnte, steht sicher noch in den Sternen. In der britischen Meisterschaft 2021 hat sich die Maschine ganz ordentlich geschlagen.

Kenner der Szene schätzen die bewährte Yamaha R6 immer noch höher ein als die Newcomer mit mehr Hubraum. Wenn es den Regelhütern aber gelingen sollte, das Fahrerfeld mittels geschickter Anpassungen an der jeweiligen Elektronik auf ein ähnliches Niveau zu heben, kann das eine wunderbare Aufwertung der bislang eintönigen Klasse werden. M

Sport NEWS

Superbike-WM

BMW-Team mit neuen Fahrern

Das Bonovo Action BMW Racing Team und BMW Motorrad Motorsport haben die Weichen für die kommende Saison in der Superbike-Weltmeisterschaft gestellt. Das Team weitet sein Engagement 2022 aus und geht in der SBK-WM mit zwei BMW M 1000 RR an den Start. Am Lenker sind zwei renommierte WorldSBK-Piloten: Eugene Laverty (IRL, Foto) und Loris Baz (FRA).

Der 35-jährige Werksfahrer Laverty ist seit 2011 in der WorldSBK aktiv und geht 2022 in seine dritte Saison mit BMW. Auch Baz hat bereits blauweiße Erfahrung: Der 28-jährige Franzose trat 2018 mit einer BMW S 1000 RR in der WorldSBK an. Baz gab 2012 sein Debüt in der Superbike-Weltmeisterschaft und fuhr drei Jahre lang in der Serie, ehe er von 2015 bis 2017 in der MotoGP an den Start ging. Danach kehrte er in die WorldSBK zurück.

In der Saison 2021 fuhr Baz in der amerikanischen MotoAmerica und hatte auch überzeugende Einsätze in der WorldSBK. Seine WorldSBK-Statistik bisher: zwei Siege und insgesamt 20 Podiumsplatzierungen. In der Saison 2022 wird Loris Baz nun BMW-Werksfahrer. **ZY**

Superbike-WM

Neues Material

Bekanntlich wechselt Scott Redding für die Saison 2020 von Ducati zu BMW, Alvaro Bautista übernimmt im Gegenzug die Ducati von Redding. Beide probierten noch im Dezember 2021 ihre neuen Untersätze aus. Während man von BMW und Redding kein Sterbenswörtchen über die frischgebackene Motorrad-Fahrerpaarung erfahren konnte, überzeugte Alvaro Bautista in Jerez bereits mit sehr respektablen Rundenzeiten. Gut möglich, dass der Spanier 2022 in der Lage ist, wieder ein Wörtchen beim Superbike-Titel mitzureden. **ZY**

IDM

Neue Regeln

Zur IDM 2022 zählen die Klassen Superbike (SBK), Supersport (SSP), Supersport 300 (SSP300) und Sidecar (SC). Die Klassen Superstock 600 und Sidecar 1000 sind 2022 nicht mehr ausgeschrieben. Aus Sicherheitsgründen erhöht sich das Mindestalter für die Teilnehmer in der Supersport 300 von 13 auf 14 Jahre, in der hubraumstärkeren Supersport-Klasse von 15 auf 16 Jahre. Zudem ist ab 2022 in den Soloklassen SBK, SSP sowie SSP300 ein Airbagsystem als zusätzliche Ausstattung verpflichtend. Wer in der IDM mitfahren will, steht künftig vor einer neuen Qualifikationshürde: Die Rundenzeit muss ab jetzt zehn Prozent des Durchschnitts der drei zeitschnellsten Fahrer der jeweiligen Klasse betragen – bisher genügten 15 Prozent. **ZY**

Endurance-WM

Franzose im BMW-Team

Neu im BMW-Endurance-Team ist jetzt neben den bisherigen Stammfahrern Markus Reiterberger, Ilya Mikhalchik und Kenny Foray der von SRC-Kawasaki zu BMW gewechselte Franzose Jéremy Guarnoni. Im spanischen Almeria absolvierte die Mannschaft um Team-Manager Werner Daemen bereits einen ersten dreitägigen Wintertest. Drei Renntermine stehen für die Saison 2022 in der FIM EWC bereits fest: Die Saison startet am 16./17. April mit den 24 Stunden von Le Mans (FRA), am 4./5. Juni finden die 24 Stunden von Spa-Francorchamps (BEL) statt, und am 7. August kehren die Acht Stunden von Suzuka (JPN) zurück in den FIM-EWC-Kalender. Weitere Renntermine werden noch bekanntgegeben. **ZY**

Foto: Hohmann

Niedersachsen

Vierteljahrhundert-Show

Oldenburg. Zum 25. Mal will die Motorrad-Show Anfang Februar Motorradfahrer und Händler in die Weser-Ems-Hallen locken. Zum Jubiläum soll es Neuheiten geben, doch auch ein Rückblick auf ein Vierteljahrhundert Messegeschehen ist eingeplant: 25 Jahre Treffpunkt, Gemeinschaft und Leidenschaft für Bikes. Projektleiterin Sonja Hobbie: „Wir können seit bald zwei Jahren nur von Verordnung bis Verordnung blicken – eine Planungssicherheit für Messen lässt der Gesetzgeber nicht zu. Wir sind uns sicher, geforderte Hygienekonzepte für unsere Motorrad-Show bestmöglich umsetzen zu können." Infos im Netz auf www.motorradshow-oldenburg.de.

Foto: Jochen Bngert

Baden-Württemberg

Rennbrause im Museum

Sinsheim. Motorsport und der österreichische Brausehersteller mit dem Stier als Logo sind eng miteinander verbunden. Das zeigt eine Sonderausstellung im Technikmuseum Sinsheim, die aufgrund des regen Interesses nicht wie geplant Anfang 2022 ausläuft, sondern bis 8. Januar 2023 verlängert wurde. Die enorme Bandbreite der Red-Bull-Rennmotorräder zeigen Maschinen für den Rundkurs, den Cross- oder Enduroeinsatz und sogar aus dem Trialsport oder dem Eisspeedway. Infos auf www.sinsheim.technik-museum.de.

Jochen Bangert

Nordrhein-Westfalen

Motorshow mit Abstand

Essen. Ende November öffnete die Essen Motorshow ihre Pforten. Um auf das Messe-Gelände am Grugapark zu kommen, musste ein 3G-Nachweis geliefert werden, drinnen bestand Maskenpflicht. Auch wenn sich die Hallen am letzten Veranstaltungswochenende gut füllten, blieb enges Gedränge aus.

Wie gewohnt lockten viele Neuheiten aus der mobilen Welt, allerdings verschiebt sich zusehends der Fokus: Während früher Autohersteller mit großen Ständen über ihre Produkte informierten, geht nun der Platz an kleinere Mitbewerber. Tuningschmieden, Oldtimer- sowie Zubehör-Experten und Youtube-Stars stellten ihre Gefährte zur Schau. Infos auf www. essen-motorshow.de.

NRW

Heiße Hunde

Lügde-Köterberg. Das Köterberghaus lockt Schneefreunde auf 500 Meter über Null: Der Bikertreffpunkt serviert in der kalten Jahreszeit kostenlose Aufwärmsuppen für Biker. Damit möchte die Inhaber-Familie Brand Danke sagen für die Treue der Zweiradfahrer zum „Monte Bello". Bis zum 20. Januar serviert das Team außerdem mit Frittatensuppe und Kaiserschmarrn böhmische Küche. Infos auf www.koeterberg.de.

Bayern

IMOT fällt aus

München. Die IMOT 2022 fällt aus: Die ursprünglich für den 18. bis 20. Februar geplante Motorradmesse findet aufgrund der aktuellen Umstände nicht statt. Für das Jahr 2023 zeigen sich die Veranstalter hoffnungsvoll, die Planungen sollen langsam anlaufen. Infos auf www.imot.de.

Berlin

BMW feiert in Hauptstadt

Berlin. Die 20. Auflage der BMW-Motorrad-Days startet erstmals in Berlin: Am 2. und 3. Juli lockt die Bayern-Sause im direkten Anschluss an das Pure&Crafted-Festival. Ort des Geschehens ist der Sommergarten der Messe Berlin, wo schon 2021 das Pure&Crafted über die Bühne ging. Infos unter www.bmw-motorrad.de.

Bundesweit

Moto-Trophy-Termine

Für die 2022er Saison stehen die vorläufigen Termine der Moto-Trophy-Serie fest: Los geht's am ersten Aprilwochenende auf dem Sachsenring zum Roll-Out, das Finale soll vom 23. bis 25. September am Lausitzring starten. Infos auf der Seite www.klassik-motorsport.com.

Der Kleinanzeigen-Markt

Riesige Reichweite:

Viele private Kleinanzeigen auch online auf
kleinanzeigen.motorrad.net

Kombination mit den regionalen Motorrad Szene-Magazinen möglich!

ANHÄNGER

BMW

Für 1250 GS: **ADV Windschild**, leicht besch., 100 Euro, orig. BMW Alukoffer, links, 300 Euro, Fahrersitz, black, orig. BMW, 200 Euro, Tel.: 0170/8037062 oder Email: pille91@t-online.de

Vario Topcase für BMW GS 1200/1250, 1 1/2 Jahre alt, NP: 520 Euro, für VB: 250 Euro + Versand o. Abh., Tel.: 0175/5729093 oder Email: spoerli@gmx.de

R 100 R mit Fallert-Satz (75 PS), HU 07/2023, 42.000 km, S-Cockpit, Mystic-Sitzbank und -heck, VB: 5.700 Euro, Inzahlungnahme R 65 LS oder Honda GB 450 möglich, Standort NRW, Tel.: 0231/448715 oder 0172/ 5340402

BMW R 1200 R, Bj. 2007, 90.000 km, guter Zustand, technisch i. O., umständehalber zu verkaufen, VB: 3.600 Euro, mehr telefonisch, Tel.: 09231/8580669

Suche alte Zweiventiler, z. B. BMW R 80, normale oder GS, auch 100er sowie BMW R 80 G/S oder Basic, Zustand egal, Tel.: 02306/63226

Umgebaute **BMW R 100 RT**, Bj. 82, erst 23.000 km, mit M/C Reifen, läuft gut, 4.950 Euro, Raum Berlin, Tel.: 0157/36727411

BMW K 1200 R, 31.420 km, EZ 12/08, HU 09/23, sturz- und unfallfrei, sehr gepflegt. Alle Verschleißteile im guten bis sehr guten Zustand. Alle Rückrufe mit Nachweis erledigt. ABS, ESA Fahrwerk, Griffheizung, Windschild, Gepäckbrücke hinten, Sportfelge 6 Zoll, Hauptständer, Superbike Lenker, Umbau Rizoma von Wunderlich, Kupplungs- und Bremshebelgriff mit KBA, kleine LED-Blinker hinten, Tankrucksack SW-Motech, Preis VB, Tel.: 0171/6486642

BMW K 1100 LT, 54.000 km, Koffer mit Innentaschen, Tankrucksack, Radio, billig für 2.100 Euro abzugeben, Gebot an Tel.: 0172/2644552 oder 0221/7400243 oder Email: Schreinerei_H.Meyer@t-online.de

BMW Knochen Rennverkleidung mit Prospekt, Anbauanleitung und Material, Gutachten dabei! 390 Euro, Berlin, nur mit Abholung! Tel.: 0157/36727411

Suche alte Motorräder u. Ersatzteile BMW, Horex, NSU und andere Hersteller. Auch komplette Sammlung. Im guten oder schlechten Zustand, auch zerlegt. Korrekte Abwicklung. Tel.: 02682/3877 oder 0171/4555914 oder Email: peterkabler@t-online.de

Für deine kostenlose private Kleinanzeige

Foto gratis!

Meine Kleinanzeige:

Tel.-Nr.:

E-Mail:

Anzeigen werden nur veröffentlicht, wenn die Absenderangaben vollständig ausgefüllt sind. Ein Rechtsanspruch auf Veröffentlichung besteht nicht. Anzeigen können ohne Angabe von Gründen abgelehnt oder gekürzt werden. Deine Daten werden im Rahmen der DSGVO verarbeitet. Infos: https://ds-syb.vfmz.de
Die bestellte Anzeige wird **schnellstmöglich** mit Ortsangabe (über Google Maps) ohne Aufpreis online auf www.kleinanzeigen.motorrad.net veröffentlicht.

Meine Rubrik:

- ❑ Anhänger
- ❑ Aprilia
- ❑ Bekleidung
- ❑ Bekannschaften
- ❑ Benelli
- ❑ Beta
- ❑ Bimota
- ❑ BMW
- ❑ Buell
- ❑ Cagiva
- ❑ Ducati
- ❑ Gespanne
- ❑ Gilera
- ❑ Harley
- ❑ Honda
- ❑ Husqvarna
- ❑ Hyosung
- ❑ Kawasaki
- ❑ KTM
- ❑ Kymco
- ❑ Lambretta
- ❑ Moto Guzzi
- ❑ Moto Morini
- ❑ MZ
- ❑ Peugeot
- ❑ Piaggio
- ❑ Quads
- ❑ Reifen
- ❑ Reisen
- ❑ Royal Enfield
- ❑ Sonstige
- ❑ Suzuki
- ❑ Trikes
- ❑ Triumph
- ❑ Verschiedenes
- ❑ Vespa
- ❑ Victory
- ❑ Yamaha

MOTORRAD NEWS & TOURENFAHRER

Anzeigenschluss für die Ausgabe 3/2022: 14.1.2022

Erhöhe deine Erfolgschancen und nutze folgende Angebote:

- ❑ **Anzeige soll mit Foto* erscheinen. (Kostenlos)**
- ❑ **Anzeige soll zusätzlich bundesweit in allen regionalen MotorradSzene-Magazinen** erscheinen. (Kosten: 18 Euro)**
- ❑ **Anzeige soll als Chiffre erscheinen. (Kosten: 10 Euro)**

BITTE BANKVERBINDUNG ANGEBEN!

* Das Zurücksenden des Fotos ist nur mit ausreichend frankiertem Rückumschlag möglich. Bitte keine Dias oder Negative einsenden.

** Den regionalen MotorradSzene-Magazinen angeschlossene Titel: Kurve, Motorrad Kontakte, Nürburger, Syburger, Motorrad Treff, MotorradSzene, MotorradSzene Bayern, MotorradSpiegel.

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefonnummer (für evtl. Rückfragen) | Mail

Der Gesamtbetrag (inkl. MwSt.) in Höhe von _____ Euro kann von meinem Konto abgebucht werden.

Gläubiger-Identifikationsnummer DE42ZZZ00000044318
SEPA-Lastschriftmandat (Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt): Ich ermächtige die Syburger Verlag GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von Syburger Verlag GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

IBAN | BIC

Kreditinstitut

Name des Kontoinhabers

✘ Datum/Unterschrift

So kommt deine Kleinanzeige zu uns: ■ **Fax: 02303 985523** ■ **Post:** Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna
■ **Online:** Nutze das Formular auf **www.kleinanzeigen.motorrad.net** und lade deine Bilddatei sofort hoch.

MOTORRAD NEWS und TOURENFAHRER sind Magazine der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführung: Martina Knehans

H = Händleranzeige

Nachsende-Anträge bei der Post gelten NICHT für Zeitschriften!

Bitte teile uns Änderungen deiner Anschrift unter Angabe deiner alten Adresse umgehend mit.

ABO-Service MOTORRAD NEWS
65341 Eltville
Tel. 06123 9238-278
Fax 06123 9238-244
E-Mail: motorradnews@vuservice.de

Vielen Dank!

BMW R1200GS. 106.000km, 101PS, EZ 8/2004, HU bis 7/2023, Farbe: Rot. BMW-Jahresinspektion 7/2021 mit folgenden Arbeiten: Bremsscheiben und -beläge vorne neu; Bremsbeläge hinten neu; Bremsflüssigkeit gewechselt; Motorenöl und -filter gewechselt; Getriebe- und Hinterachsöl gewechselt; Ventile eingestellt; Reifen hinten und vorne neu; Ausstattung: Leistungserhöhung durch Pistal-Kolben, Sport-Nockenwelle und Steuergerät eingetragen (ca. 110 PS auf Prüfstand, ohne Gewähr!); Sinterkupplung; Edelstahl-Auspuff, Super-Sound!; ABS, Heizgriffe, Öhlins-Stoßdämpfer hinten (per Handrad einstellbar) und vorne Hauptständer, Sturzbügel, Alu-Fußrasten vorne Wunderlich-Scheibe verstellbar, mit 2 Scheiben Handprotektoren groß, LED-Blinker und LED-Rücklicht Sturzbügel Alu, Schwarze Alu-Koffer Wunderlich einschl. zugehörigem Kofferträger (derzeit montiert); Werkzeugbox Wunderlich, am Kofferträger befestigt, Original-Koffer einschl. Kofferhalter vorhanden, Touratech Tankrucksack mit Regenhaube Topcase-Halter Hepco+Becker, Batterie ca. 1 Jahr alt. Original-Werkzeug vorhanden. Original-Bedienungsanleitung mit Serviceheft, alle Services in Vertragswerkstätten; Gebrauchsspuren (logisch); Fahrer-Sitzbank sollte erneuert werden (Käufer kann dann sein Wunschmodell kaufen); Navi-Halter (auf einem Foto zu sehen) wird nicht mit verkauft!! Motorrad ist unfallfrei und reisefertig!! Preis: 5.500 Euro, Tel.: 0172/3915410

R 1200 GS LC, Bj. 2014, 125 PS, 12.400 Euro. Die BMW besitzt das Komfort-, Touring- und Dynamik Paket. Außerdem hat sie das Dynamik ESA Fahrwerk. Das Fahrzeug ist sehr gepflegt und ist un- und umfallfrei. KM-Stand 40.300, große Inspektion bei BMW durchgeführt. Das BMW-Topcase, der BMW-Tankrucksack und die Touratech Motorschutzbügel gehören auch zum Paket. Tel.: 07763/704261 (AB), da Schichtdienst. Außerdem gehört das Navi Garmin V dazu.

Bikers Helpline e.V.

ehrenamtlich
bundesweit
aktiv

Notruf
»rund um die Uhr«

www.bikershelpline.de

0176-30 191 110
NOTRUF

www.bikershelpline.de

Zu verkaufen für BMW F 800 R: **Quick-Lock Tankring Adapterkit** mit Tankrucksack, Preis: 40 Euro VB, Tel.: 0172/7510398 oder Email: ortdergemeinde12@web.de

Touratech Tankrucksack für BMW 800 GS, 60 Euro, Tel.: 02330/72650, nach 18.00 Uhr

Suche für Honda GB 500 Clubman Ersatzteile: Tank usw. oder komplettes Fahrzeug zum Schlachten, Tel.: 0174/1445599

R 1200 R, Bj. 2017, 18200 km, 2. Hd., 11.490 Euro, HU 03/2023, wie neu, alle Pakete + WUNDERLICH-Scheibe oder O.-Sportscheibe, optional O.-Koffer mit Gleichschließung (Zündschl.) und Tomtom-Rider mit zusätzl. Autohalterung, NP ca. 20.000 Euro, Tel.: 0173/3986165

Ich verkaufe hier meine **BMW R 80 ST** mit 37 kW. Ich bin der dritte Eigentümer, habe Sie aber nicht zugelassen, also nur zwei Eigentümer im Brief eingetragen. Der Tank ist neu lackiert und liniert. Sie ist in einem sehr guten Zustand und hat nur 35.561 km gelaufen. TÜV 12/2023. Zusatzinstrumente wie Voltmeter u. Uhr sind dabei. Besichtigung ist natürlich möglich. Preis: 5.999 Euro. Tel.: 0172/2347786

R 90 S, Bj. 1976, 12.345,67 Euro Verhandlungsbasis, voll restauriertes Fzg., TÜV 07/2022, Bereifung, Batterie, Bremsen, Kupplung ern. Motor, Getriebe, Vergaser inst.-gesetzt, Tank Innen-Beschichtung u. Lackierung neu, nach Instandsetzung ca. 4.300 km gefahren, läuft einwandfrei, Email: tterheluck@gmail.com

BMW RnineT Lifter von beckertechnik.de, 45 Euro, abzuholen in 76829, Tel.: 06341/62299 oder Email: jennykempf74@web.de

R 1150 R, Bj. 2001, Winterschnäppchen, 2.750 Euro, ABS, Farbe schwarz, gepflegtes Motorrad, unverbastet, frisch gewartet, viele Belege, 90.000 km, PLZ 49681, Email: kkhbf@hotmail.de

DUCATI

Ducati MItistrada V4S Full. 2.800 km, EZ 6/2021, HU bis 6/2023, Farbe: Rot, Motortyp V4 Granturismo, V4 - 90°, 4 Ventile pro Zylinder, gegenläufige Kurbelwelle, Twin Pulse Zündfolge, flüssigkeitsgekühlt, Hubraum 1.158 cm³, Bohrung und Hub 83 x 53,5 mm, Leistung 170 PS (125 kW) bei 10.500 U/min, Drehmoment 125 Nm bei 8.750 U/min, Getriebe 6-Gang-Getriebe mit Ducati Quick Shift (DQS) up/down, Kupplung Mehrscheiben-Ölbadkupplung mit hydraulischer Steuerung inkl. einer Antihopping Funktion, Rahmen Monocoque-Rahmen aus Aluminium, Vorderradfederung voll einstellbare Upside-Down-Gabel mit Ø50 mm Standrohrdurchmesser, elektronische Einstellung der Druck- und Zugstufe mit der Ducati Skyhook Suspension, Vorderradbereifung Pirelli Scorpion Trail II 120/70 ZR 19, Hinterradfederung elektronisch voll einstellbares Monoshock Federbein mit Ducati Skyhook Suspension, Aluminium-Zweiarmschwinge, Hinterradbereifung Pirelli Scorpion Trail II 170/60 ZR 17, Federweg (vorne/hinten) 170 mm / 180 mm, Bremse vorn 2 x Ø330 mm halbschwimmend gelagerte Bremsscheiben, radial verschraubte Brembo M50 Stylema Monoblock 4-Kolben-2-Bremszangen, radialer Hauptbremszylinder, Kurven-ABS EVO Bremse hinten Ø265 mm Bremsscheibe, Brembo 2-Kolben-Schwimmsattel, Kurven-ABS EVO Trockengewicht 218 kg Gewicht fahrfertig 243 kg Sitzhöhe einstellbar: 840 - 860 mm Radstand 1.567 mm Tankinhalt 22 l Ausführungen Zweisitzer Serienausstattung Vehicle Hold Control (VHC), Riding Modes, Power Modes, Bosch Kurven-ABS, Ducati Traction Control DTC), Ducati Wheelie Control (DWC), Ducati Cornering Lights (DCL), Ducati Skyhook Suspension (DSS) Evo, Ducati Quick Shift (DQS) up/down, Tempomat, Hands-free, Hintergrundbeleuchtete Lenkschalter, 6,5" TFT-Farbdisplay mit Ducati Connect und Full-Map-Navigationssystem, Voll-LED-Scheinwerfer, Tagfahrlicht, Freisprecheinrichtung Service 15.000 km / 24 Monate Kontrolle des Ventilspiels 60.000 km Garantie 48 Monate ohne Kilometerbegrenzung Emissionen und Verbrauch Standard Euro 5 - CO2-Emissionen 162 g/km - Verbrauch 6,5 l/100 km. Preis: 20.900 Euro, Tel.: 0152/31990720

Alles für Motorradfahrer unterwegs

MOTORRAD REISEN TOUREN FAHRER

www.tourenfahrer.de

Kleinanzeigen mit Bild

Lade mit einem Klick deine Bilddatei hoch!

kleinanzeigen.motorrad.net

Syburger VERLAG GmbH 59423 Unna Hertinger Straße 60

GESPANNE

MOTORRAD GESPANNE 6 x jährlich
Die Zeitschrift für alle Gespannfahrer!
Jahres-Abopreis nur 45,30 Euro im Inland
Jetzt abonnieren unter Tel. 06123 9238-283
www.motorrad-gespanne.de
Deine Daten werden im Rahmen der DSGVO verarbeitet, Infos: www.motorrad-gespanne.de/datenschutz

DER MOTORRAD-GESPANNFAHRER-SHOP
Mit Spaß dabei
• Bücher, Expertenwissen
• Magazine, Zeitschriften
• T-Shirts, Fleece
• Aufkleber
... und jede Menge Spaß!
www.motorrad-gespanne-shop.de
MOTORRAD GESPANNE

HARLEY-DAVIDSON

FLSB Sport Glide, Bj. 08/19, 8.000 km, kinetic-green, Torxter 140 cui/2325 ccm, 92 kW/125 PS, 211 Nm, J&H, K&N (alles eingetragen), Öhlins-T-Pak Träger u. Topcase, 3 versch. Sitzbänke: Original, 2er Saddleman, 1er Renegade, LED-Blinker v. + h., Kennz. Heizgriffe, Tom-Tom 500 etc., Thunderbike Fußrasten, bündige Tankdeckel etc., Festpreis: 25.900 Euro, Email: inselruefi@gmx.de

Emotion und Leidenschaft
Motorrad ABENTEUER
www.motorradabenteuer.de

Harley Shovel FXWG, 1319 ccm, 47 kW, EZ 83, TÜV 272023, seit umfangr. Neuaufbau 4.035 mls gelaufen, Lack engl.-racing-green-silber, neu: Kurbelgehäuse S u. S-Superstock, Zyl. u. Kolben, Ventile/Zyl.-Köpfe überholt, starre Stößel, Nockenwelle Andrews, gr. Ölpumpe S u. S, Ölfiltler, Horseshoetank, Elektrostarter, Kupplungsumbau, Zündung Trane HI4, Mikuni HS40-Vergaser, offener Primärbelt 3,5 Zoll, Sek.-Kette, gekr. Ritzel, Kettenrad, Batt., Kickstarter, Edelstahlfelgen-/Speichen, Reifen vo. 3.25-19, hi. 170/80 B15-83H, verstellt. Stecker-Gabelbrücken, 820 mm Lenker m. Customarmaturen u. Ochsenaugen, River, Spiegler/Russel-Bremsleitugen, verbr. Schwinge, Federbeine 300 mm, Solositz u. Pad in braunem Echtleder, Front-Heckfender, Tank 5 Gal., vorverl. Stecker-Rastenanlage, LED-Blinker hi., seitl. Kennz.-Halter (240 x 130 mm), Insp. neu, Standort Oldenburg 26131, Preis VHS, Tel.: 0170/2977053

HEINKEL

Oldtimer **Heinkel Tourist A2**, Bj. 1960, Zul. 01.04.1960, TÜV Oktober 2022, 92 PS, Viertfarbe grün-schwarz, Tel.: 0521/206289

HONDA

Topgepflegte Africa Twin CRF 1000 in neuwertigen Zustand. 8.500 km, 70kw/95PS, EZ 8/2017, HU bis 5/2022, Farbe: Weiß. Topgepflegte Africa Twin CRF 1000 in neuwertigen Zustand, zu verkaufen. DCT Doppelkupplungsgetriebe, ABS Antiblockiersystem, kein Gelände oder Schotterstraßen, Unfall- und auch umfallfrei (keinerlei Beschädigungen), Hauptständer, Forkshield (eliminiert die typischen Verwirbelungen auf Kopfhöhe), unterer Sturzbügel von Touratech, Lenkererhöhung von Voigt, fast neue Reifen Conti Trail Trail Attack 3, Sw Motech Handprotektoren, Touratech Tankrucksack, 12V-Steckdose. Honda Seitenkoffer. Gegen Aufpreis kann ich noch eine extra tiefe Sitzbank (4cm tiefer) anbieten. Preis: 10.500 euro, Tel.: 0176/20504012

CB TWO-FiFTY, EZ 12/97, HU 07/2023, 46.000 km, Gepäckträger, Analoguhr, Fahrer- und Werkstatthandbuch, kleine Cockpitscheibe, Abdeckplane, Reifen ok, Bremsbelag vorne neu, Probefahrt möglich, Standort NRW, VB: 1.250 Euro, Tel.: 0231/448715 oder 0172/5340402

GoldWing GL 1500, CB-Funkgerät, Sitzbank mit Fahrerrückenlehne u. Tasche, Schonbezug für Sitzbank, Spiegel mit Chromblende, Spiegelumrandung rot u. Chrom, Gabelfedern, Bugspoiler silber, Motorabdeckung silber, oberes Ablagefach, Kofferspoiler rot/silber, Zierrahmen für Topcasedeckel Chrom, Lautsprecher mit Überblendregler, Tachometereinsatz, Tachoscheiben Chrom, rot leuchtend, Lenkerbedienteil rechts und links, Werkstatthandbuch Teil 1 u. 2 u. als CD uvm., gebrauchte u. neue Teile, Verkauf nur komplett, Selbstabholung, kein Versand, Verkauf erfolgt nur gegen Barzahlung, VB: 4.399 Euro, Tel.: 0152/51882324

AQ africanqueens.de enduro special parts
www.africanqueens.de
Für Africa Twin CRF 1100 Standard: Robuste AQ-Sturzbügel für Verkleidung und Motor, in Weiß oder Schwarz lieferbar.
Infos unter Tel. 08441-18442
e-mail: info@AfricanQueens.de

JAWA

Jawa 175, EZ 1967, 10 PS, Motor läuft einwandfrei, aber Getriebe lässt sich kaum schalten, sonst guter Allgemeinzustand, mit deutschem Brief, 1.900 Euro, Tel.: 08564/9639966 oder Email: grobicad@t-online.de

MOTORRAD NEWS im Internet: www.motorradnews.de

KAWASAKI

Kawasaki ZRX 1200 S. 74.500 km, 90kw/122PS, EZ 3/2003, HU bis 4/2023, Farbe: Silber. Vmax 235 Km/h U-Kat, 1 Vorbesitzer, Scheckheft gepflegt. WILBERS Fahrwerk, SCHWABENMAX progressiver Kurzhub-Gasgriff, GIVI Koffersystem mit Topcase-Brücke und Seitenkoffern, BOS Endtopf, K&N Dauerluftfilter, BOSCH Doppel-Signalhorn, BAAS 12V Bordsteckdose über Relais, SW-MOTECH Navi-Halter, Sturzbügel, Felgen-Zierstreifen, Fahrersitz neu gepolstert, Sichtcarbon Kotflügelverlängerung, Prismenbuchsen für Montageheber. 2 Fzg.-Schlüssel, 3 Givi-Schlüssel, alle Papiere / Nachweise / ABE´s / Scheckheft / Bedienungsanleitung / Werkstatthandbuch (pdf) vorhanden. Original Auspuff vorhanden. Original Soziusgriffe vorhanden. Scheckheft gepflegt, bis 60.000 km durch Vertragswerkstatt (Nachweis, Rechnung), danach privat gem. Herstellervorgaben. Austausch vorderer Blinker von Schwarz auf Silber, polierte Gabelbrücke mit Kawasaki-Emblem. Neuteile und Reparaturen: Revision Vergaser komplett, Synchronisierung und Einstellung (Rechnung) Revision komplett hinterer Bremssattel inkl. Stahlbus-Entlüftungsnippel Neue Brembo Rot Sintermetall Bremsbeläge, neue Radlager Vorderrad kpl., neues Lenkkopflager, (Kegelrollenlager), neues Motoröl + Filter, neue Kühlflüssigkeit, neue Brems- und Kupplungsflüssigkeit, neuer Gabelservice inkl. Gabelöl, Simmerringe, Staubschutzkappen Privatverkauf ohne Garantie, Gewährleistung oder Rücknahme. Preis: 2.700 Euro, Tel.: 06043/9840175

Originalfederbein **Kawasaki VN 800 Classic**, Baujahr 2005, abzugeben, Abholung oder Versand (gegen Übernahme der Versandkosten) möglich, Kontakt: peterreitzbuer@aol.com oder Tel.: 0176/78998969

Suche für Kawasaki 1000 GTR, Bj. 93, neuen o. sehr gut erhaltenen rechten Endschalldämpfer, Tel.: 0151/44268788

Kawa ZXR 750 L, Bj. 1993, TÜV 2/23, viele Neuteile, Reifen ca. 30 km gelaufen, guter Allgemeinzustand, hat leider Anlasserproblem (Relais wurde getauscht), umstän-

H = Händleranzeige

dehalber zu verkaufen, VB: 700 Euro, Tel.: 02251/780581

Kawasaki Zephyr 550 in sehr gutem Zustand, Bj. 9/90, aus gesundheitlichen Gründen zu verkaufen, Anfragen unter Tel.: 01578/4919495

Vulkan S-Teile, fast neuwertig: Krümmer und Auspuff EUR4, 400 Euro, Heck mit Rücklicht und Blinker, 150 Euro, 2 Spiegel, 70 Euro, 2 Blinker vorne, 60 Euro, Kupplungs- und Bremshebel, 50 Euro, Lenkerendengewichte, 30 Euro, alles zusammen für 700 Euro, Anlieferung im Raum Stuttgart möglich, gerne Selbstabholung bei Versandt plus Versandkosten, Email: thomas.kinnel@kinnel-it.de

Liebe Leser,
wenn ihr auf eine Kleinanzeige antwortet, bezieht euch bitte auf die
MOTORRAD NEWS
Vielen Dank!

Kawa ZXR 750 L, Bj. 1993, TÜV 4/23, guter Zustand, Reifen neu, Batt. neu, hat leider Probleme mit Anlasser, VB: 700 Euro, Tel.: 02251/780581

MOTO GUZZI

Suche V 50 bis V 75 (2-/4-Ventiler) für Sportzwecke, auch Unfall, defekt oder in Teilen, Hauptsache preiswert, Tel.: 01520/1880276

MZ

Suche Bremsanlage|Kofferträger Polizei Verkleidung für ETZ 250, Tel.: 01573/4833812

PIAGGIO

Vespa Cosa 125 zu verk., 950 Euro, 10.000 km, Piaggio TPH 80 zu verk., 790 Euro, rot, Piaggio TPH 50 zu verk., 790 Euro, blau, Bilder gerne über WhatsApp: 0178/2131453

SONSTIGE ZWEIRÄDER

2 Motorradkoffer Givi Monokey E 38, guter Zustand, als Seitenkoffer oder Topcase verwendbar, Integralhelm, Gr. L passt rein, 3 Schlüssel, gleichschließend, keine Zusendung, nur Selbstabholung! 80 Euro, Email: runschke@gmx.net

TOURENFAHRER im Internet:
www.tourenfahrer.de

Hallo! Ich verkaufe hier einen **Bremskolbenrücksteller** der Fa. Rothewald. Der Rücksteller ist unbenutzt. In originaler Verpackung. 25 Euro. Abholung od. Versand möglich. Email: ludger.reimann@gmx.de oder Tel.: 0163/6365369

Biete eine **Zündapp KS 80 Super**, Bj 1982, an, Fzg. ist abgemeldet, Raum Mosbach/Baden, Preis: 2.600 Euro VHB, Tel.: 0175/8025827

motorradnet-Shop.de
IHR ONLINE-SHOP FÜR MOTORRAD-MODELLE, DVDS UND BÜCHER

- Riesenauswahl
- Neuheiten
- Sonderangebote

BMW R90/S Boxermotor Modellbausatz
219,- €
Maßstab ca. 1:2
Maße: 34 x 25,5 x 31 cm
Bestell-Nr.: MB0135

- Transparentes Funktionsmodell mit Batteriebetrieb
- mit schaltbaren 5-Gang-Getriebe
- Original Motorsound
- inklusive umfangreichen 120 Seiten Hand- und Begleitbuch
- 200 Teile Bausatz zum Stecken und Schrauben – ganz ohne Kleber

Yamaha XT500 1988
Hersteller: Norev
Maßstab 1:18
Bestell-Nr.: MM1509
16,95 €

Kawasaki Z900 1973
Hersteller: Norev
Maßstab 1:18
Bestell-Nr.: MM1497
16,95 €

Triumph Bonneville 1959
Hersteller: Norev
Maßstab 1:18
Bestell-Nr.: MM1510
16,95 €

Yamaha XT500 1986
Hersteller: Minichamps
Maßstab 1:12
Bestell-Nr.: MM1498
189,95 €

Honda CB750 Four
Hersteller: LCD-Models
Maßstab 1:12
Bestell-Nr.: MM1506
49,95 €

Honda Super Cub
Hersteller: LCD-Models
Maßstab 1:12
Bestell-Nr.: MM1507
49,95 €

- günstige Preise
- schnelle Lieferung

Info- und Bestelltelefon: 02302 390079
Online bestellen: www.motorradnet-shop.de

Lieferung nur so lange unser Vorrat reicht!

Deine

PRIVATE KLEINANZEIGE

in MOTORRAD NEWS und MOTORRAD REISEN TOUREN FAHRER ...

Auch mit Foto kostenlos!

...erscheint **gratis** auch auf **kleinanzeigen.motorrad.net!**

Kostenlos weitere Fotos für die Online-Version hochladen!

Erhöhe deine Erfolgschance!

Durch die zusätzliche Belegung **ALLER** regionalen Motorrad Szene -Magazine für einen Aufpreis von nur 18,- EUR erscheint deine Anzeige bundesweit in allen Heften!

So kommt deine private Kleinanzeige zu uns:

Online: Besuche unsere Internetseite www.kleinanzeigen.motorrad.net. Unter dem Punkt „KLEINANZEIGEN" kannst du deine private Kleinanzeige online aufgeben und das Bild gleich mit hochladen. Du musst dich nur einmalig für diese Funktion registrieren. Ein wertvolles Plus für dich: Wenn du weitere Fotos hochlädst, erscheinen auch diese in der Online-Version deiner Kleinanzeige. Diesen Zusatznutzen bieten wir dir ohne Aufpreis an.

Per Post: Nutze den Bestellzettel auf der ersten Seite des Markts und sende ihn an:
Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna. Gern kannst du ein Foto beilegen (keine Dias, keine Negative). Falls du die Rücksendung dieses Fotos wünschst, lege bitte einen adressierten und frankierten Rückumschlag bei!

Per Fax: Sende uns formlos unter Angabe deiner Adressdaten ein Fax an 02303 985523.

Per E Mail: Sende deinen Text an kleinanzeigen@syburger.de, maximal ein Anhang. Wichtig: eigene Anschrift angeben!

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE AUSGABE 3/2022: 14.1.2022

Der Verlag ist zum Abdruck der Fotos und Anzeigen nicht verpflichtet. MOTORRAD NEWS und TOURENFAHRER sind Magazine der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Geschäftsführung: Martina Knehans, Amtsgericht Hamm, HRB 3216. Deine Daten werden im Rahmen der DSGVO verarbeitet, Infos: https://ds-syb.vfmz.de

SUZUKI

Wegen Todesfall zu verk. **Suzuki Burgman 650**, silber, m. Topcase, Bj. 4/2003, TÜV 6/2023, 38.000 km, 2. Hand, VB, Tel.: 0911/511187

www.BIKE-CORNER.de
0172 5443200
Motorräder gesucht / Abholung / Barzahlung

Suzuki GSX R 1100, EZ 5/89, 144 PS, 20.283 km, original Japaner, komplett überholt, sehr guter Zustand, mit div. Original-Ersatzteilen, H-Kennzeichen, Preisvorstellung: 2.500 Euro, Tel.: 0151/61246501 oder Email: chafrabraun64@gmail.com

DU MÖCHTEST AUF EINE CHIFFRE-ANZEIGE ANTWORTEN?

Bitte vermerke bei deiner Antwort auf eine Chiffre-Anzeige die Chiffre-Nummer deutlich auf dem Briefumschlag.

Adressiere diesen bitte an:

Chiffre **xxxxxx (= Chiffre-Nummer)**
Syburger Verlag GmbH
Hertinger Str. 60 • 59423 Unna

Der Verlag leitet deine Zuschrift ungeöffnet an den Auftraggeber der Anzeige weiter.

TRIUMPH

TRIUMPH orig. **Trägersystem** für die Triumph „Expedition“ Aluminium Koffer an der Tiger 800 Baureihe, neu/unbenutzt, OEM A9500626, original verpackt, komplett mit Schraubensatz, statt Listenpreis 369 Euro für 195 Euro. Aus stabilem, robustem 18 mm Stahlrohr, schwarz pulverbeschichtet, mit silbernen Logo-Applikationen. Tiger 800 FIN 674842 bis 855531, Tiger XR, Tiger XC, Tiger XRx, Tiger XCx. Modelldeckung auch über Triumph Handel erfragbar. Privat, Hamburg, Abholung oder Versand möglich. 21029HH. Tel.: 0163/8028490

MOTORRAD NEWS im Internet:
www.motorradnews.de

YAMAHA

Verkaufe **Yamaha R1**, Bj. 98, nicht verbastelt, LED-Blinker, Lenkungsdämpfer, TÜV 4/22, LSL-Fußrasten, VHB: 1.650 Euro, Tel.: 0152/56253421

XV 1100 Virago, Bj. 92, TÜV, 49.000 km, Scheckheft, vorv. Fußrasten, viele Extras, 2.500 Euro, Tel.: 06387/37215 oder 05378/585

Verkaufe meine zwei **Yamaha XT 350**, neu aufgebaut, Motoren sorgfältig überholt, Reifen neu, viele Ersatzteile, VB zusammen 4.000 Euro, Dieter, Tel.: 08707/932011

XV 950 R, Bj. 2017, EZ 1.2018, techgraphit , 10.371 km, TÜV 4/2022, Akrapovic, Lampenmaske, original Fussrastenvorverlegung mit Fussrasten, Sturz- u. Motorschutzbügel, Ledersatteltaschen, Rizoma-LED Miniblinker vorn u. hinten, Messingzierring für Tacho, Scheinwerfer u. Rücklicht, LSL Spiegelverlängerung u. Flat-Tracklenker, Bobber Leder Solositz, Gepäckbrücke, Anschluss für Ladegerät, Cetec Ladegerät, Ölwechsel mit Filter bei 9.500 kmm Schönwetter Garagenfahrzeug, sehr gepflegt, technisch einwandfrei, unfall- u.umfallfrei, nur komplett aus Altersgründen abzugeben, Tel.: 0176/43268492 oder 0481/74581 oder Email: harald.roters@freenet.de

Hallo, biete eine **Yamaha XJ 600** mit Seitenkoffern. Sie hat 48.000 km auf dem Tacho und in einem guten Zustand, wie auf den Bildern zu sehen. Ich verkaufe sie, da ich in Kürze Vater werde. Für Fragen könnt ihr anrufen oder eine Mail schreiben, Tel.: 0176/26057339, Email.: a.beohm@gmx.net (bitte eo und net) schreiben!!!

Yamaha XJ 550 Typ 4VB, Bj. 83, Originalzustand, seit 2001 abgemeldet, mit Ersatzmotor, 400 Euro, Tel.: 02689/3071 oder 0171/3880579

VERSCHIEDENES

Suche technische Unterlagen zu Flugzeugmotoren Junkers/BMW/Mercedes aus den Jahren 1933-1945, Tel.: 02363/3610961, ab 20.00 Uhr

Wunderlich USB Ladebox, SP Connect, Handyhalter. Smartphone Halter Wunderlich für BMW Original Navi Halter. USB Ladebox und Handy Schutzhülle für iPhone XS, XR, 11Pro, für SP Connect. Alles zusammen hat 150 Euro gekostet, verkaufe wegen Navi Kauf. Lieferung: Wunderlich USB Ladebox, SP Connect und Schutzhülle für iPhone (Kein Navi Halter, das ist nur als Beispiel, wofür es gebaut wurde). Neu, unbenutzt. Preis: 110 Euro, Tel.: 06103/570855

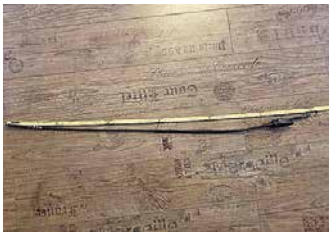
Gesucht wird ein MT 09 GT Koffer. Ich habe meine MT 09 Tracer (RN 29) mit dem Koffer-Set der MT 09 Tracer GT umgerüstet und habe soweit alles zusammen. Jetzt fehlt mir nur noch der linke Koffer mit Schwarzer (Glänzend) Außenschale, wer also seine GT umgerüstet hat oder solchen Koffer übrig hat, bitte melden unter Tel.: 0157/34922000

Kofferset und Topcase für KTM 790 / 890 Adventure zu verkaufen. KTM-Original-Kofferset sowie KTM-Original-Topcase mit Anbauteilen zu verkaufen; Teile waren an einer 790 Adventure montiert (siehe Bild) - passen auch an eine 890er Adventure - umständehalber zu verkaufen. Neuwertig - Koffer wurden nur 2 x benutzt. Preis: 990 Euro, Tel.: 0157/30716229

Louis Packtaschenbügel für Yamaha XV 535, neu, Preis: 35 Euro incl. Versand, Tel.: 06054/5969 oder Email: elachner@t-online.de

TRIKES

2 Stk. Lenkerstummel ohne Lenkergewichte für Honda CBR 600 F (PC19). Versand gegen Aufpreis möglich, Preis: 15 Euro, Tel.: 0178/6278158



Gebrauchter Kupplungszug für Honda CBR 600 F und viele andere Modelle, Gesamtlänge 122 cm, Länge der Seilzughülle inkl. Versteller 110 cm. Versand gegen Aufpreis möglich, Preis: 5 Euro, Tel.: 0178/6278158

Original Triumph Tiger 800 Topcase Adventure 35 Liter. Biete für Triumph Tiger 800 bis Baujahr 2016 ein Topcase Adventure 35 Liter mit Rückenpolster und passender Gepäckbrücken-Montageplatte an. Das Topcase ist aus Kunststoff mit gebürsteten Aluminiumflächen und in sehr gutem Zustand. Die spezielle schwingende Aufhängung der Grundplatte dämmt beim Fahren entstehende Seitenkräfte ein. Kein Versand, Abholung im Raum Köln/Bonn. Preis VB: 220 Euro, Tel.: 0151/22856101

SW-Motech Motorschutz für Triumph Tiger 800 Bj. 2010-2014. SW-Motech Motorschutz, silberschwarz, Aluminium, 4 mm unten, 2,5 mm an den Seiten, Aussparung für Ölablassschraube, mit 6 Anbauschrauben, Zustand gut, kein Versand, Abholung Raum Köln/Bonn. Preis VB: 50 Euro, Tel.: 0151/22856101

Auspuffanlage Dr. Jekill & Hyde für BMW R 1200 GS LC, Bj. 2017, elektr. verstellbar, gebraucht, 900 Euro, Tel.: 0179/5996647 oder Email: dr.fburchhardt@gmx.de

www.mca-shop.de
Technik – Zubehör – Bekleidung – Helme

Beidseitig abgedichtetes, neues Lager 6204-DLRS HXB. Wegen Fehlkauf zu verkaufen. Versand per Maxi-Brief möglich. Preis: 5 Euro, Tel.: 0178/6278158

Set Rückspiegel Safety, asphärisch, Rechtsgewinde M10 x 1,5 - für BMW. Touratech Teile Nr.: 01-040-0780-0. Im Set für linke und rechte Seite. Nur 800 km montiert gewesen, keine Kratzer. (NP: 59,90 Euro). Originalverpackung. Aus der Produktbeschreibung: Der Rückspiegel Safety passt an jedes Motorrad mit einer M10 x 1,5 Rechtsgewinde-Spiegelaufnahme. Der Spiegel sieht nicht nur super aus, er ist auch aus hochwertigem und äußerst robustem Kunststoff gefertigt. Dank des asphärischen Teils, vergrößert sich der sichtbare Bereich - somit gehört der „tote Winkel“ der Vergangenheit an. Das Kugelgelenk erlaubt eine kinderleichte Einstellung des Rückspiegels. Für BMW Motorräder: F 650 GS, F 650 GS TWIN, F 700 GS, F 750 GS, F 800 GS, F 800 GS Adventure, F 850 GS, F 850 GS Adventure, G 650 GS, R 1200 GS, R 1200 GS Adventure, R 1200 GS Adventure LC, R 1200 GS LC, R 1250 GS, R 1250 GS Adventure, R NineT, R NineT Urban G/S, S 1000 XR. Preis: 27 Euro, E-Mail: ernst.plewka@gmail.com

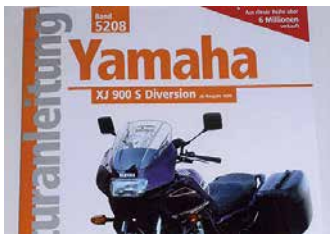
Motorradjacke Messe Ancona RO 15041, Gr. M, schwarz-blau, neu, Preis: 40 Euro incl. Versand, Tel.: 06054/5969 oder Email: elachner@t-online.de

****
www.gebrauchtteile-rasch.de
Tel.: 08505/92 00 83
****

Aufbewahrungsbox Navigator VI, Zubehör für das Navi. Original Aufbewahrungsbox neu, Benutzerhandbuch, Originalverpackung. Alle Teile top, siehe Bilder & in Originalkarton. Preis: 14 Euro, E-Mail: ernst.plewka@gmail.com

Reparaturanleitung Yamaha XV 1100 ab Bj. 1989 und XV 750 ab Bj. 1992, neuwertig, 25 Euro incl. Versand, Tel.: 06054/5969 oder Email: elachner@t-online.de

Held Hecktasche, Kunstleder, gebraucht, 39 x 22 cm, für Chopper, Preis: 30 Euro incl. Versand, Tel.: 06054/5969 oder Email: elachner@t-online.de



Reparaturanleitung Yamaha XJ 900 S Diversion ab Bj. 1995, neuwertig, 25 Euro incl. Versand, Tel.: 06054/5969 oder Email: elachner@t-online.de

Van Mell Pflegeset, bestehend aus Bikerhandtasche + Kraftpaket + Schaumsprühgerät, NP: 177,80 Euro für 150 Euro zu verkaufen,Tel.: 07031/279621 oder Email: peter-fischer-bb@t-online.de

Suche zwei Alu-Benzintanks (Größe 16-20 Liter), Marke unwichtig und zwei langgezogene 17“ Alu-Vorderradkotflügel, beulenfrei! Raum Vorderpfalz, Tel.: 0151/20967665

Harro Lederkombi, 2-teilig, schwarz, Gr. 172 cm, schlank, 50 Euro, Tel.: 05302/5433

Rentner, 67 Jahre sucht Arbeit als Schrauber auf 450 Euro, habe 1968 Autoschlosser und Moped gelernt, Kreidler, Zündapp 50 ccm, NSU, DKW, Sachs, Honda, Vespa, Tel.: 0170/3650644, wohne in Steinhagen, Gütersloh, Bielefeld, Halle/Westfalen, bitte ab 19.00 Uhr anrufen

1 Bremsflüssigkeitswechselgerät mit Druckluftbetrieb, Zustand neuwertig, Preis: 17 Euro incl. Versandkosten, Tel.: 0171/5088881

2 kleine **Belstaff-Gepäckrollen**, Durchmesser 16 - 18 cm, Länge 45 cm, Topzustand, nur zusammen verkäuflich, Preis: 25 Euro + Versandkosten, Tel.: 0171/5088881

Wohnung mit Werkstatt oder Garage (gerne mit Strom, frostfrei) im Großraum Kiel, Neumünster, Plön, Rendsburg (ca. 45 Fahrminuten bis) gesucht, Email: schneetreiben-1@xyz.de

Motorrad Hebebühne zu verkaufen, Maße: L = 220 x B = 75 x mind. H = 23 cm, max. H = 80 cm, Tragkraft ca. 500 kg, Gestell verzinkt, Wagenheber 2,25 To., vier ordentliche Zurrösen, Öffnung zu HR Wechsel oder Gabelausbau vorhanden, Absenksicherung vorhanden, nur Hebebühne OHNE Deko, was auf dem Bild zu sehen ist, VHB: 390 Euro, Tel.: 04488/71429

Rarität: **100 jähriges Emailwegzeichen**, 68 x 42 cm, mit Continental Reifen Reklame, VB: 180 Euro, Tel.: 04861/2108 oder Email: r.belbe49@gmx.de

BEKLEIDUNG

Motorradhandschuhe Held, Goretex "4-quattrotempi", Gr. 8M, ungetragen, 119 Euro incl. Versand, Tel.: 0175/3300355

Suche Jacke von Hein Gericke Maxwell 7 Shelter Performance, Gr. 52 oder 54, in gutem, gebrauchten Zustand, Tel.: 0172/9398652 oder Email: uwe.pritzel@gmx.de

H = Händleranzeige

Verkaufe eine original **Yamaha Motorradhose**, Gr. 52. Die Hose ist ungebraucht, nie beim Fahren getragen. Rindsleder 1,2 mm, incl. Protektoren. 100 Euro VB. Tel.: 0174/9051804

Verkaufe eine wenig genutzte **Motorradhose** von FLM, schwarz-rot, Gr. 52, perfekter Zustand, mit Protektoren und Verbindungsreissverschluss, 50 Euro, Tel.: 0174/9051804

Verkaufe eine gebrauchte **Lederhose** in klassischem cognac-braun. Die Hose ist aus robustem Leder, sehr weich. Keine Protektoren, top in Ordnung. Gr. 50 passt, bei Fragen einfach melden, 80 Euro, Tel.: 0174/9051804

Verk. wg. Familienvergrößerung **DAINESE Damenmotorradjacke GORETEX**, schwarz, tailliert, Gr. 40, m. Schulter- u. Ellenbogenprotektoren, GERMOT Damenmotorradhose Gr. 7, schwarz, m. Knieprotektoren, GERMOT Damenhandschuhe Sommer, Gr. 7, schwarz, DAINESE Damenhelm, silbergrau, Gr. M, 1400 Gr., alles nur 4 mal getragen! Alles zus. 250 Euro, Tel.: 06198/2987

2 Goretex-Motorradanzüge, Gr. 52 + 54 und 1 Paar Motorradstiefel, 1 x benutzt, Gr. 45, 1 BMW Motorradhelm, Gr. 61, alles gegen Gebot abzugeben, Tel.: 0221/7400243 oder 0172/2644552 oder Email: Schreinerei_H.Meyer@t-online.de

Damen-Regenjacke von Gericke, Gr. S, nicht gebraucht, 30 Euro mit Versand, Tel.: 08281/3642

Damen-Motorradjacke für Damen, Goretex, Gr. 44, von Dainese, herausnehmbares Thermofutter, 50 Euro mit Versand, Tel.: 08281/3642

Motorradhandschuhe Reusch, GoreTex, schwarz, Gr. 9/L, ungetragen, 99 Euro incl. Versand, Tel.: 0175/3300355

1 Motorradlederanzug, Gr. 54/56, mit Innenfutter, dunkelblau, vom Schneider angefertigt, unfallfrei, wenig gefahren, 1 Damen Lederhose, wie vor, Gr. 52 zu verkaufen, zusammen 300 Euro, Tel.: 0172/2644552 oder 0221/7400243 oder Email: Schreinerei_H.Meyer@t-online.de

Lederjacke Damen, Gr. 42, Farbe schwarz, neuwertig, Preis: 25 Euro incl. Versand, Tel.: 06054/5969 oder Email: elachner@t-online.de

Suche Herrenregenkombi aus 100 % PVC, kein Materialmix, Gr. L-XL, leuchtorange oder halb transparent! Tel.: 01520/6811071

Spidi J & Racing Denim Jeanshose **Motorradhose**, Gr. 31, neu/ungetragen. Technische Merkmale: Oberstoff in 13 Unzen Baumwolle/Cordura (80 % Baumwolle, 20 % Cordura®) EN1621-1 zertifiziert, Multitech Protektoren an den Knien (höhenverstellbar), bereit für EN1621-1 Protektoren an Hüfte, Flex-Zonen auf Knien, 5 Außentaschen, 1 Sicherheitstasche, bereit für System-Clip-Stopp-System, Karabinerring, Reflex Details auf der Rück-seite, Spidi Schriftzug auf der Rückseite, Versand gg. Aufpreis möglich (Privatverkauf: keine Gewähr/Garantie/Rücknahme), FP: 85 Euro, Tel.: 0163/3122853

Germot 2 Magnet-Tankrucksack, B x L x H: 27 x 39/10 x 17, neuwertig, Preis: 25 Euro incl. Versand, Tel.: 06054/5969 oder Email: elachner@t-online.de

2 **BMW Systemhelme** 6 EVO Dynamic, neuwertig, Visier mit beschlaghemmender Innenscheibe, Sonnenblende, ausgestattet mit einer Baehr Helmsprechanlage "Vispo AVC 11", Gr. 54/55 und 56/57, nur zusammen verkäuflich, Abholpreis: 695 Euro (oder plus Versandkosten), Tel.: 0171/5088881

Damen Lederlatzhose "MQP", Gr. 42, schwarz, keine Protektoren - nur gesteppt, Top-Zustand, 105 Euro + Versandkosten, Tel.: 0171/5088881

Motorradjacke Louis Cycle Spirit, Gr. 46, schwarz-rot, neuwertig, Preis: 30 Euro incl. Versand, Tel.: 06054/5969 oder Email: elachner@t-online.de

Motorrad-Handschuhe: Winter, 2 Paar BMW, neuwertig, Gr. 8-8 1/2 und Gr. 7-7 1/2, 1 Paar Held, neuwertig, Gr. 8 M, 35 Euro,/// Sommer 2 Paar BMW, Topzustand, Gr. 7-7 1/2 und Gr. 6-6 1/2, 2 Paar BMW mit Nässeschutz, Topzustand, Gr. 8-8 1/2, je 25 Euro, jeweils + Versandkosten, außerdem RUKKA Nierengurt, neu, Gr. M, 25 Euro + Versandkosten, wenn mehrere Artikel: Preis nach Absprache, Tel.: 0171/5088881

Motorradjacke Louis Fabrices Tahal, Gr. M, schwarz, neuwertig, Preis: 30 Euro incl. Versand, Tel.: 06054/5969 oder Email: elachner@t-online.de

Verk. **Motorradtextiljacke** mit Protektoren und Steppfutter, Hersteller Modeka, Gr. M, nur an Selbstabholer, VB: 50 Euro, Raum Ruhrgebiet, Tel.: 0201/501565

Lederjacke Herren, Gr. 50, Nicolas Scholz Sport, neuwertig, Preis: 25 Euro incl. Versand, Tel.: 06054/5969 oder Email: elachner@t-online.de

Verkaufe **BMW Motorradjeans**, Wildleder in Gr. 44, Damen, VB: 50 Euro, nur an Selbstabholer, kein Versand, Raum Ruhrgebiet, Tel.: 0201/501565

BMW Damen Endurojacke "Kalahari", Gr. 38, herausnehmbare Innenjacke mit Gore-Tex Membrane (wind- und wasserdicht), große Rückentasche (beidseitig zugänglich), mit Protektoren, Top-Zustand, 85 Euro + Versandkosten, Damen Gore-Tex Hose "Cycle Spirit", Gr. 22, schwarz, mit Protektoren, wechselbares warmes Innenfutter, neuwertig, 75 Euro + Versandkosten, beide Teile zusammen nur 125 Euro + Versandkosten, Tel.: 0171/5088881

Herren Lederlatzhose, Gr. 56, schwarz, keine Protektoren - nur gesteppt, Topzustand, 105 Euro + Versandkosten, Tel.: 0171/5088881

Gebraucht, aber noch gut erhalten: 1 **Helm**, silber/schwarz, Gr. XS/54, VB: 70 Euro, Selbstabholung, kein Versand, Verkauf erfolgt nur gegen Barzahlung, Tel.: 0152/51882324

BMW Herren Goretex-Hose Madison, Gr. 27/52, Topzustand, blau/rot, mit Protektoren + Verbindungs-RV, 60 Euro + Versandkosten, Tel.: 0171/5088881

1 BMW Systemhelm 5, Gr. 54/55, rot, Topzustand, Doppelvisier, Lautsprecher und Mikrofon für Helmsprechanlage sind eingebaut, Preis: 55 Euro, bitte meldn unter Tel.: 0171/5088881

Gebraucht, aber noch gut erhalten: 1 **Helm**, silber/schwarz, Gr. XS/54, VB: 70, Selbstabholung, kein Versand, Verkauf erfolgt nur gegen Barzahlung, Tel.: 0152/51882324

Verkaufe **BMW Motorradjacke GoreTex** in rot incl. Steppfutter und Protektoren in Gr. L, VK: 75 Euro, nur an Selbstabholer, kein Versand, Raum Ruhrgebiet, Tel.: 0201/501565

Motorradstiefel von Yamaha, schwarz, Gr. 41, ungetragen, 20 Euro, Tel.: 05302/5433

Regenschutzkleidung: 2 Anzüge POLO FLM, Gr. 3XL und Gr. XL, 1 Anzug POLO Scotchlite3M, Gr. XXL, 1 Anzug POLO Pharao, Gr. L, je 25 Euro + Versandkosten, außerdem Gamaschen Büse, neu, Gr. S und Gr. XL, je 15 Euro + Versandkosten, wenn mehrere Artikel: Preis nach Absprache, Tel.: 0171/5088881

REIFEN

Suche Enduroreifen 90/9021ME und 150/70 R 18 ME für Africa 1000. Wer hat einen Satz günstig abzugeben? Danke. Tel.: 0151/28183965 oder SMS

AVON TYRES
infos unter: www.avonreifen.com
Cooper Tire & Rubber Company Deutschland GmbH

ZUBEHÖR/TEILE

MRA MOTORCYCLE WINDSHIELDS www.mra.de

MOTORRAD NEWS im Internet:
www.motorradnews.de

REISEN

Motorradtransporte
hin und her, kreuz und quer
www.intime-ham.com
Fon: 040-5935 9240

www.hotel-kaserer.de

www.hannibal-tours.ch
Namibia - Botswana - Kirgistan
Motorrad + 4x4 Safari seit 1998

Sardinien 29.04.-08.05.22
Korsika 13.05.-22.05.22
Kroatien 14.05.-21.05.22
Abenteuer Balkan 15.05.-30.05.22
Tel. 151 5545 2610
INN BIKE Motorradreisen
Motorradreisen
www.innbike.de

Motorrad und Urlaub
Dein Motorrad-Reisebüro
Komm mit uns in den Osten!
Geführte Motorrad-Touren nach
Rumänien | Russland | Balkan | Kroatien
Serbien | Albanien | Bosnien | Slowenien
Bulgarien | Ukraine | Montenegro | Polen
Tel: +43 3136 82201
www.motorrad-und-urlaub.at

HERMANN
WANDERN MIT DEM MOTORRAD
hermann-motorrad-reisen.de
info@hermann-motorrad-reisen.de - Tel: 08432 949426
NEUE TOUREN ONLINE
facebook.com/HermannMotorradReisen

STELLENMARKT

Ausbildungsplatz frei Volontär gesucht Ausbildungsplatz frei Volontär gesucht Ausbildungsplatz frei Volontär gesucht

Du liebst Motorrad fahren?

Du würdest gern dein Hobby zum Beruf machen?
Komm in unser Team, denn wir suchen begeisterte Zweiradfahrer und -fahrerinnen (m/w/d), die auf der Sitzbank zuhause sind, sich auf dem Bürostuhl wohl fühlen und was zu sagen haben.

In einem zweijährigen Volontariat bekommt ihr bei uns in Unna die Bausteine für eine Karriere als Motorradjournalist mit auf den Weg. Aber auch ihr müsst liefern, denn neben dem Führerschein solltet ihr die Allgemeine Hochschulreife (Abitur) mitbringen. Auch die Freude am Schreiben und Fotografieren, das Verständnis für Social Media sowie die Lust auf intensive Recherche solltet ihr in den Genen haben.

Das sind wir:
Der Syburger Verlag gibt neben den regionalen MotorradSzene-Magazinen die Kaufzeitschriften MOTORRAD NEWS, TOURENFAHRER, MOTORRAD-GESPANNE, MotorradABENTEUER sowie mehrere Fach- und Jahrespublikationen heraus. Hinzu kommt der umfangreiche Internetauftritt.

Wenn du deine Leidenschaft Motorradfahren mit dem Beruf verbinden möchtest, bewirb dich bitte per E-Mail:

Syburger Verlag GmbH | Martina Knehans | Hertinger Str. 60 | 59423 Unna
bewerbung@syburger.de | Tel. 02303 98550 | **www.motorradszene.de**

Deine Daten werden im Rahmen der DSGVO verarbeitet, Infos: https://ds-syb.vfmz.de

MOTORRAD NEWS | TOURENFAHRER | MOTORRAD GESPANNE | Motorrad ABENTEUER | Motorrad Szene | bike business

H = Händleranzeige

Individuelle Motorradreisen und Gruppenreisen

Schnieder REISEN

IHR MOTORRADREISE-SPEZIALIST
für das Baltikum, Polen, Russland, Skandinavien, Irland und UK

www.schnieder-reisen.de

INDIVIDUELLE TOUREN MIT GPS-DATEN

www.smiley-tours.de
Bequem und ohne Anfahrtsstress zu interessanten Zielen in Europa inkl. Motorradtransport, Flug und Hotel.
Telefon: 09545/4300

MOTORRÄDER DORTMUND
romania moto adventure
Besuchen Sie uns auf der Motorrad Messe Dortmund 3. bis 6. März
www.RomaniaMotoAdventure.de

BEKANNTSCHAFTEN

Sozia Hasi, 63, 1,50 m, mit weibl. Rundungen, sucht Biker nicht nur alleine zum Motorrad fahren. Raum KS + 100 km, Email: hasi1@mail.de

Ich suche auf diesen Weg einen Motorradfreund u. Lederjunge. Er soll 40-50 Jahre sein und-gut aussehen. Ich bin ein junger Mann – Biker u. Leder, bin schlank, Augen blau, Haare blond, bin 1,72 groß, 65, 49. Sachsen. WhatsApp: 0162/8452520, mit Foto

Motorradfreundliche Hotels und Gasthöfe auf der Südseite der Alpen, im Drei-Ländereck Österreich, Italien, Slowenien.
Gerne erstellen wir Ihnen ein individuelles Angebot!

Urlaubsinformation Kärnten: +43 463 3000 oder info@kaernten.at.

motorrad.kaernten.at

Der Süden Österreichs

Sozia/SFin. Best-Ager 66, sucht Sozia/SFin f. gem. Touren / Urlaube. Viels. interess. Ski, Rad, Wandern, Kultur, Politik uvm. Raum S +/- 50 km. Tel.: 0172/6211853, Mail: biker_55@web.de

Fahrer mit Herz? Verrückt & abgefahren, Spaß, Unterhaltung & sich einfach nur nett austauschen. Hier dürfen lustige, verrückte, abgefahrene Sachen & alles was euch sonst noch so in den Sinn kommt gepostet werden. Werde Mitglied unserer Facebook-Seite! Wir freuen uns.

Kradler sucht Ebensolche (m/w/d), gerne auch Ungeimpfte für gemeinsame Touren, auch in den Wintermonaten (bei brauchbarem Wetter), Raum Bremen, Tel.: 0174/9726801 oder Email: Kradpirat@t-online.de

Für Ihr Alter (51) noch fesche Sozia aus 325.. BO... mag Motorrad mitfahren... nimmst Du mich „sicher" mit? Email: saab9-3@web .de

MIETE/TRANSPORTE

Madeira
Motorrad-Vermietung

00351 291 934 818
www.magoscar.com

HOTELS/GASTHÄUSER

Die 5
Tourenfahrerhotels
klein, fein, familiär
www.die5.info
TOURENFAHRER PARTNER-HAUS

... inmitten der drei schönsten Motorrad-Regionen Mitteleuropas.
Pfalz Elsaß Lothringen
Landhotel GRAFENFELS
www.landhotel-grafenfels.de
Telefon 06331 20 14 0

Litelok
Kettzerisch

Das Schloss „Core“ von Litelok will Motorraddieben mit einer dreischichtigen Sandwich-Bauweise die Arbeit vermiesen. Die erste Lage besteht aus geflochtenem Kunststoff und einem gebundenen Polymer auf Pflanzenbasis. Nummer zwei sind ineinandergreifende Glieder aus gehärtetem, 19 Millimeter dickem Stahl, die wiederum Nummer drei umschließen, einen hochfesten Stahlkern. Trotz des Aufwands soll „Core“ sehr flexibel sein. Der Verschluss sitzt in einem Edelstahlgehäuse und widersteht laut Hersteller Hammer- und Meißelschlägen, selbst wenn ihn ein Langfinger vorher mit Gefrierspray behandelt hat. Den Schlüssel benötigt der Nutzer nur zum Öffnen. Litelok bietet das Schloss in drei Farben (Schwarz, Neongelb und -orange), und in zwei Längen (75 cm, 2,5 kg sowie 100 cm, 2,9 kg) an. Der Preis startet bei 179 Euro.

de.litelok.com

Louis
Sturzegal

Kaum etwas ist ärgerlicher als eine Fahrt, die man nach einem Umfaller oder einem Sturz wegen abgebrochenem Brems- oder Kupplungshebel nicht fortsetzen kann. Derlei Ungemach beugen die neuen Hebel von Gazzini zum Stückpreis von 79,99 Euro vor. Von außen sehen sie ganz normal aus: CNC-gefrästes Alu, sechsfach einstellbare Griffweite, stufenlos verstellbare Hebellänge. Ihr Geheimnis liegt im Inneren: Zwischen Weiteneinsteller und Griffbereich sitzt ein Scherkörper. Wirken sturztypische Kräfte auf den Hebel, gibt der Körper als erstes nach, der Hebel kann dem Druck ausweichen und bleibt ganz. Die anschließende Reparatur ist denkbar einfach: Befestigungsschraube lösen, zerstörten Scherkörper gegen das mitgelieferte Ersatzteil austauschen und den Griff wieder zusammenschrauben. Scherkörper und Hebelenden sind auch separat zu haben.

www.louis.de

SW-Motech
Rücksichtsvoll

Stufenlos verschiebbare Elemente sind das wichtigste Merkmal am neuen Rückspiegel „Sport“ von SW-Motech, den es mit kurzem oder langem Arm gibt. Dank dieser Elemente kann man die Rückspiegel über 30 Millimeter auf individuelle Anforderungen einstellen. Zudem erlaubt die Klemme am Spiegelgewinde eine Neigung in unterschiedlichen Winkeln. Andere Schrauben und Distanzbuchsen zählen zum Lieferumfang, damit passen die Spiegel nahezu auf jedes Motorrad. Die Montage erfolgt immer an der originalen Spiegelanbindung am Lenker. Als Material setzt der Hersteller auf geschmiedetes und eloxiertes Aluminium. Das Sport-Paar wechselt für 250 Euro den Besitzer. Weitere Neuheiten von SW-Motech stehen im 2022er-Katalog, der im Frühjahr erhältlich ist.

www.sw-motech.info

Büse
Alle Wetter

Büse präsentiert in seinem bereits erschienen Katalog 2022 mit „Freemont“ einen motorradtauglichen Kapuzenpulli mit abnehmbarer Kapuze im Baumwoll-Polyester-Mix. Für Wetterfestigkeit soll eine herausnehmbare Klimamembran sorgen, für Stauraum zwei Außen- und zwei Innentaschen und für die Sicherheit Kevlarverstärkungen, Sicherheitsnähte und Protektoren an Schulter und Ellbogen. Der Hoodie ist in S bis 3XL für 179,95 Euro zu haben, 4XL und 5XL kosten 20 Euro mehr.

www.buese.biz

TRW
Sportklötze

„TRQ" heißen die neuen Bremsbeläge von TRW. Das Kürzel steht für „Track Racing Quality" und bedeutet, dass die Beläge trotz Straßenzulassung für den Renstreckeneinsatz geeignet sind. Dank hohem und stabilem Reibwert sowie direktem Ansprechverhalten verheißen die Bremsprofis eine hervorragende Leistung auf der Piste und geringen Verschleiß von Belag und Bremsscheibe. Durch das NRS-Hakensystems sind Rückenplatte und Belag dauerhaft physisch miteinander verbunden. Die Rückenplatten aus Stahl besitzen Dutzende von Profilhäkchen, deren Größe, Ausrichtung und Anordnung auf der Trägerplatte genau auf das Belagmaterial abgestimmt sind. In der Fertigung wird das Sintermaterial ohne Kleber oder andere Verbindungsmittel dauerhaft in dem Hakenprofil verankert. Der Satz ist ab 50,95 Euro im Handel erhältlich.

www.trwaftermarket.com/de

Wunderlich
Unter Strom

Besitzer neuer BMW R nineT Modelle mit Euro 5-Norm beklagen bisweilen den Verlust der bis dahin serienmäßigen Bordsteckdose, die einer USB-Verbindung weichen musste. Abhilfe naht in Form eines Stromspenders zum Nachrüsten, wie ihn Wunderlich für 49,90 Euro anbietet. Die Montage erfolgt nahe am Lenkkopf unterhalb des Tanks und damit in perfekter Reichweite zu fest installierten Verbrauchern im Bereich des Cockpits oder im Tankrucksack. Der elektrische Anschluss erfolgt mit dem beigefügten, speziell für die nineT vorkonfektionierten Kabelsatz. Der verbindet den Fahrzeug-Kabelbaum über serienmäßige BMW-Steckverbindungen mit der Bordsteckdose. Über die kann auch die Motorradbatterie mittels CAN-Bus-fähigem Ladegerät nachgefüllt werden.

www.wunderlich.de

Pirelli
Einfach teuflich

Pirelli setzt mit der Corsa-Version seinem Supersportpneu Diablo Rosso IV noch eins obendrauf. Er soll im Straßeneinsatz gut funktionieren, seine wahre Domäne aber liegt auf der Rennstrecke. Hier verspricht der Hersteller noch besseren Grip auf trockener Fahrbahn als beim Rosso IV dank eines höheren Positivprofilanteils und damit verbundener größerer Aufstandsfläche. Ein anderer Karkassenaufbau soll Handling und Feedback verbessern. Der Gummi ist seit Januar in 120/70 ZR17, 180/55 ZR17 und 190/55 ZR17 zu haben, fünf weitere Dimensionen folgen bis zum Sommer.

www.pirelli.com

Givi
Kopfsache

GIVI baut die Familie seiner Integralhelme der 50.-Serie weiter aus. Neuestes Mitglied ist der sportliche 50.9, den die Italiener in drei Schalengrößen fabrizieren, die Helmschale besteht dabei aus thermoplastischem Kunststoff. Zu Preisen ab 209 Euro erhält man einen nach ECE 22.06 zertifizierten, gut ausgestatten Knitterfreien mit Pinlock-Visier, Sonnenblende, Atemabweiser, herausnehmbarem, antiallergischem Futter und Ratschenverschluss. Drei Be- und zwei Entlüftungsöffnungen besorgen den Luftaustausch im Inneren des 1490 Gramm leichten Helms.

www.givi.de

BMW
Halt mal

BMW-Fahrer, die ihr Smartphone auch als Navi nutzen, finden im Zubehörprogramm der Bayern eine passende Befestigungsmöglichkeit. Beim „ConnectedRide Cradle" handelt es sich um ein direkt im Blickfeld positioniertes Kunststoffgehäuse, das dank individuell einstellbarer Arme Smartphones in der Größe von 130,1 x 65,5 x 6,9 bis 162,5 x 78,1 x 8,8 Millimeter aufnimmt. Die Versorgung mit Strom erfolgt induktiv oder per USB-Kabel. Wer die BMW-eigene Connected App installiert hat, kann sich weitere Infos wie Schräglagenwinkel, Beschleunigung, Verzögerung und vieles mehr anzeigen lassen, die Bedienung erfolgt über den Multi-Controller. Der „ConnectedRide Cradle" kostet 259 Euro und ist für viele aktuelle BMW-Modell erhältlich.

www.bmw-motorrad.de

Leuchtläufer

Auffallen um jeden Preis? Klingt unsympathisch, ist im Straßenverkehr aber gar kein schlechter Ansatz. NEWS ließ zehn dynamische LED-Blinker von günstig bis nobel um die Wette laufen.

von **Tilman Sanhüter** Fotos **TF, TS, Archiv**

Bye bye, Birne: Klassische Leuchtmittel verschwinden Stück für Stück aus den Neumotorrädern unserer Zeit. Selbst Einsteigermodelle kommen heute oft serienmäßig mit LED-Blinkern. Dabei eröffnet die Dioden-Technik ganz neue Möglichkeiten in Sachen Design. So erlauben sie nicht nur kleinere oder ausgefallene Formen, sondern lassen sich auch sequentiell ansteuern. Daraus erwächst die Untergattung der Lauflichtblinker, die mit Bewegung um die Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmer buhlen.

Einfach anschrauben klappt aber nicht immer. Grundkenntnisse in Sachen Elektronik sollten an Bord sein. Während herkömmliche Blinker eine An-Aus-Taktung benötigen, spielen einige Lauflichtblinker ihren Wisch-Effekt einfach in Endlosschleife ab und brauchen daher Dauerstrom.

In diesem Falle muss das serienmäßige Relais in Rente – was bei längst nicht allen Motorrädern so ohne weiteres möglich ist. In unserem Versuch betrifft das allerdings nur die beiden Modelle von Motoflow. In jedem Fall kann die Leistungsaufnahme von derjenigen der Serienblinker abweichen. Besonders groß fallen die Unterschiede aus, wenn das Motorrad bisher die Richtungswechsel per Glühlampe ankündigte. Ein Indiz liefern die auf den Spiegelgläsern ausgewiesenen Watt-Zahlen, in unserer Stichprobe waren diese allerdings nicht immer akkurat. Die Zahlen in den Kästen beziehen sich auf die Herstellerangaben.

Müssen Widerstände den Stromfluss auf das passende Maß einbremsen, sollten diese sicher verstaut sein. Dabei spielt auch die Hitzeentwicklung eine Rolle. Widerstände und Zubehörleuchten müssen bei lastabhängigem Relais gemeinsam auf die Watt-Zahl der Originalblinker kommen. Ansonsten leuchten die Neuen dauerhaft oder flackern. Der Gesetzgeber schreibt einen Takt von 60 bis 120 Lichtblitze in der Minute vor. Wer unsicher ist, sollte einen Fachmann zurate ziehen, um Ärger und Schäden zu vermeiden.

Auch die Anbringung der Blinker selbst kann je nach Motorrad problematisch sein. Die Gewinde kommen entweder in Größe M10 oder M8. Während es Reduzierstücke von groß nach klein im Zubehörhandel gibt, geht es andersrum nicht ohne Bastelei. Zur Montage an Verkleidungen sollte man auf typspezifische Kunststoffblenden zurückgreifen, die den schlanken Blinkerfuß stimmig integrieren. Die Grossisten und teils auch die Blinkerhersteller haben für viele Modelle passende Blenden im Sortiment.

Auch bei der Einbaulage herrscht keine Anarchie. Vorne müssen die Gläser mindestens 240 Millimeter voneinander entfernt sein, hinten genügen 180 Millimeter. Die niedrigste Montagehöhe liegt bei 35 Zentimetern über der Straße, das Ende der Fahnenstange ist bei 1,20 Meter erreicht. Hintere Blinker dürfen maximal 30 Zentimeter in Richtung Fahrzeugmitte eingerückt sein. Zudem müssen die Blinker jeweils paarweise identisch sein, sodass man vorne andere Modelle verbauen kann als hinten.

Die Blinker überzeugen alle mit ihrer Helligkeit

Obwohl es Lauflicht-Blinker noch nicht an jeder Ecke gibt, ist die Auswahl schon viel zu groß, um alle zu zeigen. Daher entscheiden wir uns für einen Querschnitt durch verschiedene Preisklassen. Die meisten Testmuster überzeugen in Sachen Helligkeit. Bei den Gläsern zeigen sich jedoch durchaus Unterschiede. Aufwendigere Streuscheiben wie etwa beim Koso Z4 oder Infinity können die Lichtausbeute nochmal steigern.

Alle Kandidaten verfügen bei der E-Prüfung über die Vermerke „11“ und „12“ und sind somit für vorne und hinten zugelassen. Gazzini und Koso haben zudem Modelle im Angebot, die sich auch als Rück- und Bremslicht eignen. Das ist was für passionierte Customizer, denn sie müssen die Originalteile in diesem Fall aus rechtlichen Gründen entfernen. Aber was tut man nicht alles für ein sauberes Hinterteil?

Leuchtdioden erlauben nicht nur ausgefallene Formen, sondern lassen sich auch nacheinander ansteuern

Hashiru

ST 07 M8

Preis: 79,99 Euro (Doppelset)
Maße (lxbxh): 80x15x20 mm; **Kabellänge:** 14 cm
Leistungsaufnahme: 4,1 W; **Gewinde:** M8x1,25
Zulassung: vorne und hinten
Material: Kunststoff; **Varianten:** –

Smokey eyes: Mit dem langen und schlanken ST07 bringt Polo-Hausmarke Hashiru Licht ins Dunkel. Trotz des dunklen Rauchglases kann sich die Helligkeit sehen lassen. Das spitz zulaufende Lichtmuster geht als optisches Highlight durch. Nichts zu meckern gibt es an der sauberen Verarbeitung des filigranen Kunststoffgehäuses.

www.polo-motorrad.com

Hashiru

ST 04 M10

Preis: 69,99 Euro (Doppelset)
Maße (lxbxh): 65x16x16 mm
Kabellänge: 36 cm; **Leistungsaufnahme:** 3,8 W
Gewinde: M10x1,25; **Zulassung:** vorne und hinten
Material: Aluminium; **Varianten:** –

Rundumschlag: Die Besonderheit des Hashiru ST04 liegt in den Aussparungen des mattschwarzen Aluminiumgehäuses. So strahlt der Blinker nicht nur nach vorne beziehungsweise hinten, sondern auch zu den Seiten sowie geringfügig nach oben und unten. Die Anschlusskabel sind schön verpackt, die Länge kann je nach Einbaulage Fluch oder Segen sein.

www.polo-motorrad.com

Louis

Lauflicht-LED-Blinker

Preis: 29,99 Euro (Einzelpreis)
Maße (lxbxh): 75x20x11 mm; **Kabellänge:** 15,5 cm
Leistungsaufnahme: 2,7 W; **Gewinde:** M8x1,25
Zulassung: vorne und hinten
Material: Kunststoff; **Varianten:** –

Schön schlank: Das Lichtband der Louis-Blinker fällt elegant aus, lässt sich aber aufgrund seiner Länge und Leuchtstärke auch aus der Ferne gut erkennen. Zudem strahlen die Blinker auch leicht zu den Seiten, was der Sicherheit zugute kommt. Der starre Fuß könnte allerdings bei einem Umfallerchen den Kürzeren ziehen.

www.louis.de

Gazzini

Luca Light Guide

Preis: 49,99 Euro (Einzelpreis); **Maße (lxbxh):** 71x30x12mm; **Kabellänge:** 36 cm
Leistungsaufnahme:1,7W; **Gewinde:** M8,125
Zulassung: vorne und hintens; **Material:** Aluminium
Varianten: Luca mit Klarglas (49,95 Euro), Luca 3-in-1 mit Rück- und Bremslicht (59,95 Euro)

Weißmaler: Gazzini hebt den Luca Light Guide mit einer Streuscheibe aus milchig weißem Kunststoff vom Rest der Masse ab. Der Leuchtkraft des nüchtern-schicken Bauhaus-Blinkers schadet das nicht. Wer lieber Klarglas möchte, bekommt bei Louis aber auch das. Zudem gibt es den Luca als Drei-in-eins-Kombi.

www.louis.de

Koso

Electro

Preis: 27,40 Euro (Einzelpreis)
Maße (lxbxh):66x14x14 mm
Kabellänge: 17 cm; **Leistungsaufnahme:** 3,2W
Gewinde: M8x1,25; **Zulassung:** vorne und hinten
Material: Metall; **Varianten:** –

Gut und günstig: Der Koso Electro ordnet sich preislich im unteren Mittelfeld ein und lässt trotzdem wenig vermissen. Das Metallgehäuse wirkt hochwertig, Reflektoren um die LED lassen die Lämpchen schön hell leuchten. Zudem sind die Anschlusskabel gut verpackt und der Fuß ist im Falle eines kleinen Knuffs flexibel.

www.kosoeurope.com

Koso

Infinity-D

Preis: 48,04 Euro (Einzelpreis); **Maße (lxbxh):** 92x24x21 mm; **Kabellänge:** 40 cm; **Leistungsaufnahme:** 1,8W; **Gewinde:** M8x1,25; **Zulassung:** vorne und hinten; **Material:** Metall; **Varianten:** Infinity-R mit Rück- und Bremslicht (68,68 Euro), Infinity-F mit Prüfung als Positionslicht vorne (68,68 Euro)

Preis der Schönheit: Koso lässt sich den Infinity-D anständig bezahlen, liefert im Gegenzug aber auch einen sehr fein gemachten Blinker mit aufwendig gestalteter Optik vor den Leuchtdioden und nahtlosem Metallgehäuse. Die Anschlusskabel sind ausnehmend lang. Zudem stehen eine Drei-in-eins-Variante sowie ein Modell mit Positionslicht zur Wahl.

www.kosoeurope.com

Koso

Z4

Preis: 70,28 Euro (Doppelset)
Maße (lxbxh): 90x23x20mm; **Kabellänge:** 40 cm
Leistungsaufnahme: 2,2W; **Gewinde:** M8x1,25
Zulassung: vorne und hinten
Material: Kunststoff; **Varianten:** –

Mit dem Z4 hat Koso auch einen Blinker mit Kunststoffgehäuse im Programm. Nachlässigkeiten bei der Verarbeitung sucht man dennoch vergebens. Auch die Kabel sind koso-typisch gut aufgeräumt. Wie beim Electro sind die Dioden in Reflektoren eingebettet und die Aufnahme gummigelagert.

www.kosoeurope.com

Motoflow

Lauflicht

Preis: 29,99 Euro (Doppelset)
Maße (lxbxh): 95x25x24 mm; **Kabellänge:** 28 cm
Leistungsaufnahme: k.A.; **Gewinde:** M10x1,25
Zulassung: vorne und hinten
Material: Kunststoff; **Varianten:** –

Länge läuft: Die Lauflichtblinker von Motoflow kommen in einem relativ großen Kunststoffgehäuse, sind aber aufgrund ihrer Größe trotz des Verzichts auf Reflektoren oder Streuscheiben einigermaßen gut sichtbar. Die Verarbeitung fällt gegenüber den teureren Mitbewerbern etwas ab, dafür ist auch der Kaufpreis entsprechend geringer.

www.radicalracing.de

Motoflow

Arrow

Preis: 20,95 Euro (Doppelset)
Maße (lxbxh): 85x22x30 mm; **Kabellänge:** 27 cm
Leistungsaufnahme: k.A.; **Gewinde:** M10x1,25
Zulassung: vorne und hinten; **Material:** Kunststoff
Varianten: –

Für Sparfüchse: Die Arrow von Motoflow bestechen mit ausgefallenem Design und konkurrenzlos günstigem Preis. Etwaige Zweifel an der Zulassung zerstreute die örtliche Dekra-Stelle. Die Verarbeitung ist bei genauer Betrachtung nicht piekfein und die Konstruktion ohne Reflektoren oder Streuscheiben simpel. Funktioniert trotzdem, die Lichtausbeute könnte aber höher sein.

www.radicalracing.de

Rizoma

Vision

Preis: 79,00 Euro (Einzelpreis); **Maße (lxbxh):** 75x15x14 mm **Kabellänge:** 38 cm; **Leistungsaufnahme:** 3,4W **Gewinde:** M8x1,25; **Zulassung:** vorne und hinten **Material:** Aluminum; **Varianten:** silbernes Gehäuse (79,00 Euro)

Klischee bestätigt: Design können die Italiener einfach. Die Rizoma Vision verzaubern mit panigalesken Luftdurchführungen am grazilen Leichtmetallgehäuse. Den edel gemachten Vision gibt es wahlweise in Schwarz oder Silber. Rizoma liefert zudem standardmäßig Widerstände in zehn Watt – 15 Ohm mit, was den hohen Preis etwas relativiert.

www.rizoma.de

– Anzeige –

Auch als E-Paper erhältlich! Nur 4,99 €

JETZT VEREINIGT:
ENDURO
Das Enduro-Magazin
IST JETZT TEIL DER
Motorrad ABENTEUER

JETZT AM KIOSK!
128 Seiten prall gefüllt mit Abenteuer.
Nur 5,80 Euro!

magazine.motorradabenteuer.de

Shark Spartan GT Carbon

Replikant

Sieht aus wie ein Racer, ist aber ein Tourensport-Helm: Der Shark Spartan GT Carbon ist als Scott-Redding-Replica ein echter Blender. Und das ist gut so.

Genug Platz fürs Kommunikationssystem, ein Brillenkanal im Futter, serienmäßiges Pin-Lock, dazu eine Sonnenblende und super-bequeme Innenausstattung: Unsere Redding-Replica des Shark Spartan GT ist trotz seiner radikalen Optik ein klassischer Tourensport-Hut mit etlichen Komfort-Features.

Und wie fährt sich der Carbon-Franzose? Er sitzt wirklich saubequem und ist vor allem am Oberkopf gut durchlüftet, ohne jedoch zugig zu sein. Das Visier hat zudem eine City-Stellung für Frischluft im Schleichverkehr.

Die Lautstärke geht noch in Ordnung, allerdings fühlt sich der Spartan in dieser Disziplin doch eher nach Sporthelm als nach Luxustourer an – wer gerne schnell unterwegs ist, sollte Ohrenstöpsel einpacken. Die Aerodynamik ist vorbildlich, der Shark liegt auch jenseits der 200 satt im Wind.

Das Visier ist wie bei Shark üblich von feinster optischer Qualität, auch die leicht bedienbare Sonnenblende ist astrein gelöst. Der Einrastverschluss des Visiers schließt satt, lässt sich mit dicken Handschuhen aber nicht optimal bedienen.

WAS?
Carbon-Tourensportler in Race-Optik
FÜR WEN?
Superbike-Touristen
KOSTET?
ab 499 Euro

Bei der Sicherheit macht sich der edle Franzose sehr ordentlich: Neben dem verlässlichen Doppel-D-Verschluss gibt es umfangreiche, für den Notfall klar gekennzeichnete Ausziehhilfen. Geprüft ist der Knitterfreie noch nach ECE 22/05, was erfahrungsgemäß das Gewicht drückt – rund 1600 Gramm in Größe L sind ein akzeptabler Wert in dieser Klasse. **til**

www.shark-helmets.com

Reely Dirtbike 1:4

Modellflegel

Ferngesteuerte Modell-Motorräder haben ein Problem mit der Fahrstabilität. Der Fahrer ist schließlich nicht an Bord, um die Fuhre auszubalancieren. Man kann das etwa mit sehr schweren Rädern lösen. Oder, wie Reely es bei unserem Testbike macht, mit einem Gyrokreisel im Hinterrad. Der kann sich soundmäßig mit jeder Turbine messen.

Dazu ein kräftiger, bürstenloser Elektromotor, der über eine klassische Kette das Hinterrad antreibt, eine ordentliche Fernbedienung und ein saftiges Lithium-Ionen-Akkupack – macht aktuell 217 Euro für alles. Kein Schnäppchen, aber auch kein Schrott. Das Motorrad samt Fahrer ist wertig gemacht, das Fahrwerk funktioniert ordentlich, die Fernbedienung ist fein kalibrierbar – definitiv kein Wegwerfspielzeug.

Feinfühlig: Die Fernsteuerung des Reely kann was

Was sich auch dadurch zeigt, dass bei Conrad diverse Ersatzteile erhältlich sind.

Und wie fährt's? Das fast kniehohe Dirtbike zischt mit einem Zug an der Pistolen-Fernbedienung sicher und stabil los, GPS-gemessene 37 km/h sehen aus wie echte 100 Sachen. 3,4 Kilo wiegt das E-Bike, da sollte man sicherheitshalber nicht im Weg stehen, wenn es springt, wheelt und driftet. An die Steuerung müssen sich auch RC-Car erprobte Modellheizer gewöhnen, ein halber Fußballplatz sollte als Spielwiese verfügbar sein. Aber wenn man den Bogen raus hat, lassen sich spaßige Fahrmanöver zaubern. Trotzdem: Für den sauberen Strich braucht es Übung wie bei den Großen. Sonst geht es gleich an die Ersatzteilbestellung. **til**

www.conrad.de

Daytona AC Classics GTX

Schutzpatron

Meine Touren-Daytonas sind nach 15 Jahren Testbetrieb noch dicht, luftig und bequem – die Qualität ist enorm. Aber willst du auf deiner klassischen Kiste cool aussehen, sind Retro-Stiefel Pflicht. Genau dieses Genre hat sich Daytona mit den AC Classics GTX vorgeknöpft.

Die in Braun und Schwarz erhältlichen Stiefel sind Made in Germany, nach EN 13634:2017 zertifiziert und sehen eher nach klassischen Boots aus. Das Einlatschen dauert wegen des robusten Nubuk-Leders allerdings – nach 20 Kilometern Landgang wird alles geschmeidiger.

Im Gegenzug gibt es dank üppiger Schutzausrüstung ein solides Sicherheitsgefühl – und besten Tragekomfort auch an kälteren Tagen. Denn unter dem feinen Leder sitzt die regensichere More-Seasons-Membran von Gore-Tex.

Angesichts der tollen Verarbeitung scheinen auch diese Daytonas ihre 309,95 Euro absolut wert zu sein – mehr dazu in 15 Jahren an dieser Stelle. **til**

daytona.de

Engelbert Strauss snow e.s.dynashield

Kuschelkombi

Thermokombis sind selten geworden. Als Ganzjahrespiloten haben wir deshalb mal beim Arbeitsschutz gesucht – und wurden fündig.

Bei einer Herbsttour in den Alpen kann es passieren, dass man im Tal bei 17 Grad lostuckert – und auf der Passhöhe plötzlich im Eis steht. Das Klamottendilemma löst die Thermokombi snow e.s.dynashield von Arbeitsschutz-Spezialist Engelbert Strauss. Die lässt sich in größeren Tankrucksäcken verstauen und bei Bedarf über die Motorradklamotten streifen. Denn der klassische Thermo-Overall bietet offiziell keinen Sturzschutz, Protektoren oder Verstärkungen an den Sturzzonen sind Fehlanzeige. Wir haben ihn über Kevlar-Jeans und Textiljacke gezogen, so sollte man die Größe wählen.

In der Kombi ist es kuschelig warm, eine dryplexx-Membrane macht den Overall zudem wind- und wasserdicht. Das funktionierte bei unseren Testfahrten knapp über dem Gefrierpunkt sehr gut, auch im Schneetreiben hielt das Kostüm tapfer durch. Eventuell empfiehlt sich ein Windstopper-Hemd.

Das Obermaterial ist sehr elastisch und geschmeidig. Es nimmt bei Regenfahrten Wasser auf, dafür ist die Atmungsaktivität vorbildlich und es gibt unter den Armen Belüftungsreißverschlüsse. Die vielen Taschen sind funktional, aber logischerweise nicht auf den Motorradgebrauch zugeschnitten. Als mitnehmbarer Kälteschutz hat uns der snow e.s.dynashield mit hohem Komfort überzeugt. Die Verarbeitung ist erstklassig, das Material robust, das Klima angenehm. Rund 300 Euro sind ziemlich viel Geld, die Anprobe mitsamt Mopedklamotten deshalb ein Muss. **til**

www.engelbert-strauss.de

WAS? leichte Thermokombi (ohne Sturzschutz)
FÜR WEN? Frostnasen
KOSTET? ab 297,38 Euro

Arbeitsschutz auf dem Motorrad: Strauss bietet eine Alternative zur langen Unterhose

– Anzeige –

easyROUTES® X

Schnelle Routenplanung – Zeit, die Welt zu entdecken

NEU Jetzt erhältlich

Jahreslizenz 39,90 Euro

- Einfache Touren- und Rundtourenplanung
- Perfekte Datenverwaltung
- NEU: kurvige Strecken für Motorradfahrer
- NEU: Autobahn vermeiden
- NEU: kostenfreier Vollzugriff auf die TOURENFAHRER-Tourdatenbank
- Für Windows und macOS

Der GPS-Tourenplaner des MOTORRAD REISEN TOURENFAHRER

Powered by QuoVadisX

Informationen und Bestellung: www.easyroutes.de

Zertifizierte Sicherheit: Die Norm sollte neu gekaufte Motorradbekleidung schmücken

Kontroll

Sicherheit ist bei Motorradbekleidung ein wesentlicher Faktor, Normen sollen die Schutzwirkung überwachen. Was ist vorgeschrieben?

von **Sven Kirschning** Fotos **Archiv**

Vor dem Inkrafttreten der neuen DIN EN 17092 konnte jedes Bekleidungsstück mit zwei Ärmeln als Motorradjacke im Laden hängen. Dank der neuen Norm zeichnet nun das CE-Zeichen in Verbindung mit dem Symbol des Motorradfahrers entsprechende Kleidungsstücke als zertifizierte Motorradschutzbekleidung aus.

Müssen sich Motorradfahrer nun komplett neu ausstatten? Die Antwort lautet: nein. Denn Motorradfahrern bleibt es in Deutschland weiterhin freigestellt, ob sie Schutzkleidung mit CE- Kennzeichnung tragen möchten oder nicht. Allerdings kann dies im Ausland anders sein, denn die einzelnen EU-Länder regeln eine Tragepflicht individuell. Darauf sollten Motorradfahrer bei Auslandsreisen achten: In Frankreich etwa ist das Tragen von CE-gekennzeichneten Handschuhen Pflicht.

Für Händler hat sich durch die Norm hingegen einiges geändert. Sie dürfen seit Anfang 2020 keine Motorradbekleidung mehr ohne CE-Zertifizierung verkaufen. Darauf sollte auch der Verbraucher achten, besonders beim Kauf im Internet. Denn auf mancher Handelsplattform findet man nach wie vor jede Menge Ware ohne entsprechende CE-Zeichen.

Verschiedene Schutzklassen für verschiedene Bedürfnisse

Ein großer Vorteil der Norm ist, dass sie verschiedene Schutzklassen je nach Verwendungszweck definiert. Das ermöglicht dem Kunden, die passende, sichere Kleidung für die jeweilige Situation zu wählen – schließlich möchte nicht jeder einen dicken Ledereinteiler tragen, um mit der 125er ins Büro zu knattern.

Die drei gängigsten Schutzklassen, AAA, AA und A sind jeweils auf die Bedürfnisse verschiedener Fahrsituationen abgestimmt. AAA ist dabei die höchste Schutzklasse. Sie kommt überwiegend bei Lederkombis zum Tragen und ist für Fahrer gedacht, die

Motorradfahrer müssen keine genormte Kleidung tragen, aber der Handel darf sie ohne Siegel nicht verkaufen

organ

gerne im höheren Geschwindigkeitsbereich unterwegs sind. Generell lässt sich auch feststellen, dass höherer Schutz meist mit einer Einbuße an Tragekomfort einher geht.

Für den reinen Stadtfahrer empfiehlt sich daher eher die niedrige Schutzklasse A. Sie richtet sich an Fahrer, die nur selten schneller als 50 km/h fahren. In dieser Schutzklasse wird eine große Bandbreite an Bekleidung angeboten, der man nicht immer unbedingt ansieht, dass es sich um Motorradausrüstung handelt. Hier wird sicher auch der modebewusste Scooterfahrer schnell fündig.

Für den klassischen Tourenfahrer bietet sich die Schutzklasse AA an. Die Jacken und Hosen dieser Schutzklasse sind für eine (Sturz-)Geschwindigkeit von bis zu 70 km/h ausgelegt. Ein aus Cordura 500 gefertigter Anzug mit Verstärkungen an den Sturzstellen Schulter, Ellenbogen, Hüfte und Knie beispielsweise kann die Anforderungen dieser Schutzklasse erfüllen.

Beim Kauf eines neuen Anzugs sollten Fahrer in jedem Fall auf die Ausstattung der Protektoren achten, die in zahlreichen verschiedenen Ausführungen bezüglich Größe und Schlagdämpfung erhältlich sind. Eine Komplettausstattung mit Protektoren ist durch die Norm nicht vorgesehen. In der Schutzklasse A sind etwa Hüftprotektoren und Rückenprotektor nicht vorgeschrieben. In den Schutzklassen AA und AAA ist der Rückenprotektor optional und muss häufig extra gekauft werden.

Wie und was wird getestet?

Um die CE-Zertifizierung zu erhalten, muss die Bekleidung die Norm erfüllen. Geprüft wird unter anderem auf Sicher-

Sven Kirschning ist Diplom-Ingenieur für Bekleidungstechnik und beschäftigt sich seit über zehn Jahren intensiv mit der Zertifizierung und Entwicklung von Motorradbekleidung. Als Produktexperte ist er Mitglied der DIN-Arbeitsgruppe und der internationalen Normengruppe für Motoradschutzbekleidung. Außerdem ist als selbständiger Experte für CE-Zertifizierungen tätig. Er berät und schult Hersteller und Händler und unterstützt sie beim Zertifizierungsmanagement.
www.ppe-compliance.de

Schutzkleidungsnormen im Überblick: AAA steht für maximale Sicherheit, AA für Geschwindigkeiten bis 70 km/h, A bis höchstens 50 km/h, B bietet nur Abrieb- und keinen Aufprallschutz, C ist ein Protektorenensemble, das nur Aufprallschutz bietet

Eine durchgängige Ausrüstung mit Protektoren sieht die Norm nicht vor. Rückenschützer muss man meist dazukaufen

heit und enthaltene Schadstoffe. Bei Leder etwa testen die Kontrolleure auf Chrom-6 Gehalt sowie auf mögliche Verletzungsgefahr durch scharfe Plastik- oder Metallteile. Sicherheit bedeutet aber vor allem, dass der Anzug bei einem Unfall möglichst unbeschädigt bleibt und somit den Fahrer gut schützt. Hierbei werden in erster Linie die Robustheit, Verarbeitung sowie Abriebfestigkeit des Materials getestet.

Für die Bekleidung definiert die Norm drei relevante Sicherheitszonen: Zone 1 umfasst Ellbogen, Schulter, Hüfte und Knie. In diesen Regionen sind im Falle eines Sturzes die höchsten Schutz-Anforderungen zu erwarten. Zone 3 umfasst die am wenigsten gefährdeten Bereiche, etwa Beininnenseiten und Kniekehlen. Alle übrigen Bereiche der Bekleidung fallen in Zone 2.

In jeder Schutzklasse gibt es Mindestanforderungen für Stoßabrieb, Reißfestigkeit und Nahtfestigkeit für die drei Zonen. Mit einem speziellen Testgerät, der sogenannten „Darmstadt-Maschine", entwickelt an der namensgebenden TU Darmstadt, testet man den Stoßabrieb – also das Materialverhalten im Falle eines Sturzes: Das Material wird dabei mit der vorgeschriebenen Geschwindigkeit über eine Normfahrbahn geschleift. Bei Sicherheitsklasse AAA, Zone 1, beträgt die Geschwindigkeit 120 km/h, bei Sicherheitsklasse AA 70 km/h und bei Sicherheitsklasse A 45 km/h. Nach diesem Test darf das Material maximal ein kleines Loch aufweisen.

In der Klasse B wird nur auf Abriebfestigkeit bei 45 km/h geprüft. Soll ein Kleidungsstück, beispielsweise eine Motorrad-Jeans, mit A oder AA bewertet werden, muss es zwingend mit Protektoren ausgestattet sein. Die Klasse C wird nur auf Aufprallschutz geprüft. Man kann eine Protektorenweste der Klasse C (mit Schulter- und Ellbogenprotektoren) mit einer Jacke der Klasse B kombinieren und erhält so einen Schutz laut Klasse A.

Robustheit und Verarbeitung des Materials prüfen die Normenwärter anhand von Reiß- und Nahtfestigkeit. Dafür spannen sie jeweils eine Stoffprobe in eine Zugmaschine und dehnen sie, bis sie reißt. So lässt sich überprüfen, ob das Material robust genug ist, um einem Sturz standzuhalten, und ob das Kleidungsstück da bleibt, wo es hingehört, nämlich am Fahrer.

Was noch auf dem Prüfstand steht: Ärmel dürfen sich zum Beispiel nur in einem definierten Maß am Arm hochschieben lassen. Auch die Protektoren müssen an Ort und Stelle bleiben. Sie dürfen sich nicht mehr verschieben lassen, nachdem der Fahrer Jacke oder Hose passend auf sich eingestellt hat.

Fazit

Dank der neuen Norm ist es möglich, die richtige Bekleidung nach dem persönlichen Schutzanspruch auszuwählen. Innerhalb der drei Schutzklassen A, AA und AAA sollte jeder Fahrer den richtigen Anzug für die eigenen Zwecke finden.

Neben Sicherheit muss natürlich auch der „Wohlfühlfaktor" stimmen, denn nur wenn die Bekleidung dem Fahrer gut passt und er sie gerne trägt, ist auch ein optimaler Schutz gewährleistet. Der beste Schutz ist nämlich der, den man dauerhaft nutzt.

Weitere CE-Normen für Motorradfahrer

Neben der EN 17092:2020 für Anzüge, Hosen und Jacken existieren noch weitere Normen, die Mindestanforderungen an sonstige Motorradfahrer-Ausrüstung definieren:

EN 13594:2015 für Handschuhe
EN 13634:2017 für Stiefel
EN 1621-1:2012 für Schulter-, Hüft-, Ellbogen- und Knieprotektoren
EN 1621-2:2014 für Rückenprotektoren
EN 1621-3:2018 für Brustprotektoren
EN 1621-4:2013 für Airbags mit mechanischer (Kabel-)Auslösung
EN 14021:2003 für Brustprotektoren gegen Steinschlag (für Motocross-Fahrer)

In Arbeit ist derzeit eine Norm für elektronisch ausgelöste Airbags. Sie wird aller Voraussicht nach die Nummer EN 1624-5 erhalten.

Hoppala: Auch für elektronisch ausgelöste Airbags ist eine entsprechende Norm in Vorbereitung

Herzlich willkommen in einem typischen Umgebindehaus: Die einstige Weberei bietet neben hell und freundlich eingerichteten Zimmern auch viel Raum für Feste und Feiern

In die Oberlausitz

Dem Gewinner des Hotel-Gutscheins winkt ein Wochenende für zwei Personen im Hotel Alter Weber in Cunewalde.

Hotel-Gutschein zu gewinnen

Der Erholungsort Cunewalde liegt idyllisch zwischen den sanften Hügeln der Oberlausitz im Dreiländereck Deutschland-Tschechien-Polen. Touren durchs Zittauer Gebirge, durch die Sächsische Schweiz oder ins Erzgebirge bieten sich genauso an wie der Besuch der historischen Städte Bautzen und Görlitz oder der originellen, befahrbaren Bikerhöhle Pekelné Doly bei Novy Bor in Tschechien. Nach der Tour locken Schwimmbad und Sauna. Oder man begibt sich direkt ins Restaurant mit einheimischer Küche. Im großen Biergarten organisiert das Team nach Voranmeldung gerne einen Grillabend, während die Motorräder in der riesigen Garage auf den nächsten Einsatz warten.

Ihr und die Leser unserer Schwesterzeitschrift TOURENFAHRER habt hier die Gelegenheit, einen Gutschein für zwei Übernachtungen mit Halbpension für zwei Personen im Doppelzimmer im Hotel Alter Weber in Cunewalde zu gewinnen. Man muss nur folgende Frage beantworten:

„Wieviele Kilometer liegt die Bikerhöhle Pekelné Doly vom Hotel ungefähr entfernt?“

Die Antwort darauf und alle weiteren Details zum Hotel Alter Weber findet ihr auf www.tourenfahrer-hotels.de und natürlich im TOURENFAHRER-Hotel-Special. Teilt uns die Lösung unter dem Stichwort Partnerhaus per E-Mail, Fax oder Postkarte an folgende Adresse mit:
Syburger Verlag, Hertinger Straße 60, 59423 Unna, Fax 02303/98559,
E-Mail: partnerhaus@syburger.de

Bitte gebt eure vollständige Adresse und Telefonnummer an. Einsendeschluss ist der 11. Februar 2022. Den unter allen richtigen Einsendungen gezogenen Namen des Gewinners veröffentlichen wir in MOTORRAD NEWS 4/2022. Rechtswege sind natürlich ausgeschlossen.

Die Gewinnerin aus MN 12/2021:
Leserin **Martina Wasner-Buschulte** aus Essen hat den Gutschein für das „Château du Pont Jean“ in Fresse sur Moselle in den Vogesen gewonnen.

Das Albergo Due Spade liegt nur etwa einen Kilometer vom Caldonazzo-See entfernt. Von hier aus geht’s über die traumhaft schöne Kaiserjägerstraße auf die idyllische Hochebene von Lavarone-Folgaria. Außerdem sind Gardasee, Brenta-Dolomiten, Passo Manghen und die Sella Runde lohnende Ziele. Das Traditions-Hotel bietet Komfort und Gemütlichkeit sowie herzhafte, typisch italienische Hausmannskost.

Albergo Due Spade – Trentino/Gardasee
Piazza Municipio 2
I-38052 Caldonazzo
Telefon +39 0461 723113
www.albergoduespade.it

Das Hotel Balsthal, bestehend aus den Traditionshäusern Kreuz, Kornhaus und Rössli, liegt mitten im gleichnamigen Dorf im Schweizer Mittelland, am Tor zum Solothurner Jura. Die Chefin kennt die schönsten Ecken der Region und wenn sie Zeit hat, fährt sie gerne mit. In den beiden Restaurants kommen lokale Spezialitäten, kreativ interpretierte Klassiker und feine, gutbürgerliche Gerichte auf den Tisch.

Hotel Balsthal – Nordwestschweiz
Falkensteinerstr. 1
CH-4710 Balsthal
Telefon +41 62 3868888
www.hotelbalsthal.ch

MOTORRAD REISEN TOUREN-FAHRER PARTNER-HAUS

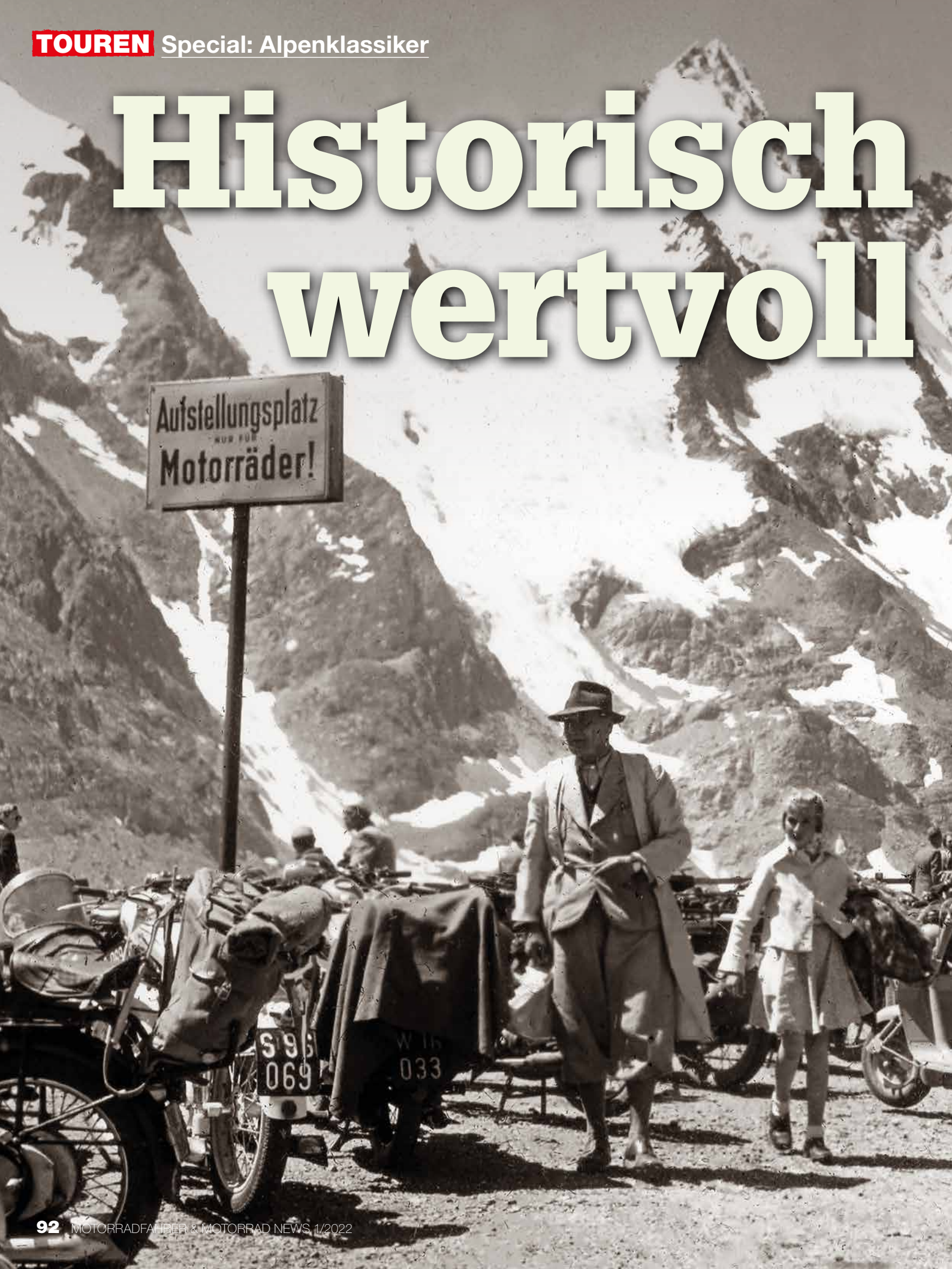
Hier stellen wir Partnerhäuser unserer Schwesterzeitschrift TOURENFAHRER vor – Hotels und Pensionen, in denen Motorradfahrer herzlich aufgenommen werden und die auf ihre besonderen Bedürfnisse eingestellt sind.

Die 2021/22er-Ausgaben des TOURENFAHRER-Hotel-Specials sind als kostenlose Beilage mit dem TOURENFAHRER 4/2021 (Hotels ins Deutschland) bzw. 5/2021 (Hotels in Europa) erschienen.

Beide könnt ihr unter der **neuen Adresse magazine.tourenfahrer.de** nachbestellen.

Ihr findet alle Infos zu den Partnerhäusern auch unter **www.tourenfahrer-hotels.de**

Historisch wertvoll



Die Autoren

Heinz E. Studt: Als Banker 20 Jahre Geld gestapelt, beim Gleitschirmfliegen abgestürzt, kaum genesen das Mopedfahren erlernt, nur um wenige Jahre später dieses Hobby zum Beruf zu machen – Heinz hat eine bewegte Historie.

Markus Golletz: Nirgendwo öfter als in den Westalpen unterwegs, sind kleine Pässe und Saumwege seine Spezialität geworden, gerne auch abseits der asphaltierten Welt. Markus hat nach zigtausenden Kilometern die Alpen tief in seinen Genen verankert – und vermutlich auch an seine Kinder weitergegeben.

Die Alpen und ihre Pässe sind für Motorradfahrer Pflicht und Kür zugleich, sie locken vom ersten Frühlingshauch bis weit in den Spätherbst. Doch nicht nur der Fahrspaß inmitten herrlicher Landschaften begeistert porentief, viele der Pässe haben zudem spannende Geschichten zu erzählen. Unsere Autoren haben zugehört und aufgeschrieben.

von **Markus Golletz & Heinz E. Studt** Fotos **Golletz, Studt, Grossglockner.at, H. Thies, TCI, Triennale di Milano, ETH-Bibliothek Zürich**

1. Die Legende namens Gotthard

Um 1430 bauten Mönche das erste Hospiz auf dem Pass und bekamen wegen des extremen Klimas sogar die Sondergenehmigung, Schuhe zu tragen. 1818 beschlossen die Kantone Uri und Tessin, neben dem Saumweg eine befestigte Fahrstraße zu bauen, finanziert mit drastisch erhöhtem Wegezoll. 1826 waren die Bauarbeiten abgeschlossen – so mangelhaft, dass bald schon Trassen und Brücken einstürzten. Nochmal von vorne lautete die Devise. Im Juli 1902 fuhr erstmals ein Auto über den Gotthard, ein acht PS starker Adler Phaeton.

Bereits 1886 hatte das Schweizer Militär begonnen, den Gotthard zu einer der wichtigsten Alpenfestungen der Schweiz auszubauen. Mit kilometerlangen Gängen im Fels, Bunkern, Kanonenständen und unterirdischen Hospitälern. Der Gotthard soll so durchlöchert sein, dass man am Urner See in den Fels fahren und erst im Tessin wieder ans Tageslicht gelangen könnte.

Und heute?

Der Bau des Gotthard-Tunnels 1980 machte den Pass verkehrstechnisch bedeutungslos. Erfreulich für Biker, die auf echt historischen Pisten wie der legendären Tremola die hohe Kunst des Pässefahrens trainieren können.

Scheitelhöhe: 2106 m
Basisorte: Andermatt und Airolo
Streckenlänge/Anzahl der Kehren: 27 km/9 Kehren, via Tremola 25 km/39 Kehren
Schwierigkeit: leicht (via Tremola mittelschwer)
Wintersperre: Mitte November bis Mitte Mai

Hochalpin: Der Gotthard war schon immer ein besonderes Vergnügen

2. Col de l'Iseran

Trotz seines lebensfeindlichen Klimas ist er seit Jahrhunderten eine wichtige Alpenquerung. Die erste überlieferte Begehung stammt aus 1689, als Piemonter Siedler mit Sack und Pack über den Iseran heimwärts marschierten – ohne Karten oder Wegmarkierungen.

1910 forderte das französische Militär den Ausbau der Saumwege für großen Lasten. 1936 begann man mit der technisch enorm schwierigen Trasse, im Juli 1937 wurde eine einfache, teils einspurige Strecke freigegeben. Umgehend schickte das Militär Kriegsmaterial und Soldaten in die eisigen Höhen der Grenzregion zu Italien.

Da es auch Zivilisten gestattet war, die Straße zu nutzen, kamen die Gründerväter der legendären „Route des Grandes Alpes" auf die Idee, den Col de l'Iseran als zentralen Höhepunkt in die Themenstraße aufzunehmen, trotz seiner langen Wintersperre. Der rasch wachsenden Berühmtheit der „RdGA" tat dies keinen Abbruch. Ganz im Gegenteil.

Und heute?

Er ist der ungekrönte König aller Alpenpässe, der höchste asphaltierte Übergang des gesamten Alpenraumes und DER Pflichttermin in unserem Lebens-Roadbook.

Scheitelhöhe: 2770 m
Basisorte: Bourg-Saint-Maurice und Lanslevillard
Streckenlänge/Anzahl der Kehren: 80 km/23 Kehren
Schwierigkeit: mittelschwer
Wintersperre: November bis Juni

Zentraler Höhepunkt der „Route des Grandes Alpes": Col de l'Iseran

3. Passo Stelvio/Stilfser Joch

„Wormser Steig“ nannte man das Stilfser Joch im Mittelalter, benannt nach dem im Süden liegenden Bormio, zu deutsch Worms – nicht zu verwechseln mit dem Nibelungen-Worms am Rhein. Im Dreißigjährigen Krieg kamen sogar spanische Soldaten über das Joch und fielen im Vinschgau ein. Ab 1808 plante man eine Handelsstraße, doch erst 1820 begann der eigentliche Bau einer 50 Kilometer langen Piste. Nach der Schneeschmelze 1826 war feierliche Eröffnung. Fünf Meter breit und maximal zehn Prozent steil war sie, alle 500 Meter gab es flache Abschnitte, um den Pferdefuhrwerken das Verschnaufen zu ermöglichen. Nicht zu vergessen natürlich 78 beamtenmäßig durchnummerierte Spitzkehren. Damals schon.

Im Ersten Weltkrieg verlief hier die Italienfront, Überreste alter Wehranlagen liegen bis heute dort oben. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die zerbombte Passstraße wieder aufgebaut, ohne ihre historische Trassierung zu verändern. Es gibt schlichtweg keine bessere Streckenführung als die von 1808.

Und heute?

Er ist nach dem Iseran der höchste auf Asphalt befahrbare Pass der Alpen, seine Nordostrampe zählt zu den schwersten Passstraßen Europas. Und das trotz inzwischen neuem Straßenbelag.

Scheitelhöhe: 2757 m
Basisorte: Prato allo Stelvio und Bormio bzw. Santa Maria im Val Müstair; **Streckenlänge/Anzahl der Kehren:** 48 km/83 Kehren bzw. 41 km 85 Kehren
Schwierigkeit: mittelschwer bis anspruchsvoll
Wintersperre: November bis Juni

Legende Stilfser Joch: Alle 500 Meter Platz, damit die Pferde verschnaufen

4. Der Goldgräberpass namens Bernina

Lange vor unserer Zeitrechnung querten Menschen bereits den Bernina, ja im Mittelalter sorgten Silbervorkommen sogar für echte „Goldgräberstimmung“ rund um den Pass. Mitte des 15. Jahrhunderts verpflichteten sich die Bewohner von Poschiavo südlich des Passes, den Saumweg ganzjährig für Mensch und Pferd offen zu halten, um die Bergwerke erreichen zu können sowie Veltliner Wein in die Schweiz zu verkaufen und mit Käse und Vieh retour zu kommen.

1842 begann man mit dem Bau der heutigen Fahrstraße, 1865 war sie nahezu fertiggestellt. Auf 2308 Meter Höhe unterhalb des Scheitelpunkts eröffnete das Bernina Hospiz, seit 1965 hält man die komplette Passstrecke mit großem technischem Aufwand ganzjährig offen. Damit ist sie einer der höchsten ganzjährig offenen Alpenpässe.

Und heute?

Der Ruf des Berninapasses ist legendär, der Grund dafür weniger dessen Piste, sondern die gewaltige Berninagruppe. 1850 bestieg ein Bündner als Erster deren Gipfel und macht alle Schweizer bis heute megastolz. Verständlich, nachdem alle anderen Schweizer Gipfel von Engländern erstbestiegen wurden.

Scheitelhöhe: 2328 m
Basisorte: Pontresina (CH) und Tirano bzw. Livigno (I)
Streckenlänge/Anzahl der Kehren: 50 km/12 Kehren, 39 km / 7 Kehren nach Livigno
Schwierigkeit: leicht
Wintersperre: keine

Geöffnet seit 1865: Der Bernina-Pass ist heute ganzjährig befahrbar

5. Großglockner Hochalpenstraße

Bereits 1000 Jahre vor unserer Zeitrechnung sind Menschen über das Hochtor am Großglockner gezogen. Die Römer machten aus dem Saumweg eine Heerstraße, für den europäischen Adel war das Gebiet um Österreichs höchsten Berg ein beliebtes Sommerfrische- und Jagdrevier.

1924 begann die Projektierung der Panoramastraße, 48 Kilometer lang, eine Höchststeigung von zwölf Prozent sowie eine einfache Schotterdecke waren geplant. Am 30. August 1930 donnerte die erste Sprengung durch die stille Welt der Hohen Tauern. 3200 Bauarbeiter bewegten 870 000 Kubikmeter Fels, bauten 67 Brücken und ein Notfall-Telefonsystem mit 24 Sprechstellen.

Am 3. August 1935 wurde sie feierlich eröffnet – und mit ihren 36 Spitzkehren sowie einem Höhenanstieg auf bis zu 2571 Meter rasch zum Traum der motorisierten Welt. Mit 12 900 Pkw fuhr bis zur ersten Wintersperre im Oktober 1935 statistisch jeder zweite autobesitzende Österreicher über die einzigartige Panoramastraße.

Scheitelhöhe: 2571 m
Basisorte: Bruck an der Glocknerstraße und Lienz in Osttirol
Streckenlänge/Anzahl der Kehren: 110 km/53 Kehren
Schwierigkeit: mittelschwer
Wintersperre: etwa November bis Mai

Und heute?

Gleichwohl kein Pass, ist sie die berühmteste und wohl schönste Panoramastraße der Alpen, die höchstgelegene befestigte Passstraße Österreichs und ein Motorradrevier, wie es perfekter kaum im Alpenraum zu finden ist.

Fünf Jahre Bauzeit: 1935 eröffnete die Großglockner-Hochalpenstraße

6. Col du Mont Cenis

Kaum ein Pass ist so weitreichend in die Geschichte eingegangen wie der Col du Mont Cenis – von den Römern, Franken und Deutschen Kaisern begangen und von Hannibals Truppen bereits 218 vor unserer Zeitrechnung samt 37 Kriegselefanten erklommen. 16 Tage soll die Passage gedauert haben, viele Menschen und 36 Elefanten fielen dem Klima zum Opfer.

Napoleon Bonaparte befahl 1803 den Ausbau zur befestigten „Chaussee". Ziel war, seine Truppen rasch mit schwerem Kriegsgerät nach Italien zu transportieren. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde 1947 gemäß den Vereinbarungen des Friedensvertrags mit Italien die Grenze zugunsten Frankreichs verschoben.

Scheitelhöhe: 2117 m
Basisorte: Lanslebourg-Mont-Cenis und Susa
Streckenlänge/Anzahl der Kehren: 37 km/23 Kehren
Schwierigkeit: mittel bis anspruchsvoll
Wintersperre: Dezember bis Mai

Und heute?

Der Mont Cenis fasziniert auf der Passhöhe mit Europas höchstgelegenem Stausee. Zahlreiche Militärpisten locken Offroader ebenso wie die Forts Malamot, Variselle und Turra.

Historisches Abenteuer: Hannibal hatte es am Mont Cenis noch schwerer

7. Passo di San Boldo (mit Monte Grappa)

Berühmt wurde der San-Boldo-Pass im Veneto durch seine tollkühne Tunnel-Trasse. In den Jahren 1917/18 erbaute man an der Piavefront diese sogenannte „Straße der hundert Tage“ in Rekordzeit. Mit ihren fünf Kehrentunneln auf der Südrampe ist die Passstraße eine einzigartige Kuriosität in den Alpen.

Nur 60 Straßenkilometer entfernt liegt am Alpenrand der Monte Grappa mit seinem gigantischen „Ossarium“. Den Aufzeichnungen zufolge liegen hier die Gebeine von über 22 000 Soldaten aus Österreich und Italien, die in den drei Piaveschlachten im Ersten Weltkrieg starben.

Scheitelhöhe: 1745 m (Mt. Grappa) sowie 706 m (San Boldo)
Basisort: Sant'Antonio Tortal und Tovena; **Streckenlänge/Anzahl der Kehren:** San Boldo: 7,7 km zum Gipfel, 11 km nach Sant' Antonio Tortal |19 Kehren. Monte Grappa: 20 km vom Abzweig Semonzo zum Gipfel, Kehren: 21
Schwierigkeit: mittel

Und heute?

Die ganzjährig befahrbare Strecke am Alpenrand begeistert mit prächtigen Ausblicken sowie tollen Paragliding-Plätzen auch für Tandemflüge (Monte Grappa, Tomba).

Foto: Herbert Thiess

Spektakulär: Kehrentunnel am San-Baldo-Pass

8. Colle Sommeiller

Benannt wurde der Pass nach dem französischen Ingenieur Germain Sommeiller († 1871), der in den Jahren 1857 bis 1871 für den Bau des zwölf Kilometer langen Fréjus-Eisenbahntunnels verantwortlich war. Sommeiller setzte erstmals Druckluft als Energiequelle für den Betrieb von Maschinen im Tunnelbau ein und konnte die Bauzeit damit entscheidend verkürzen.

So ist überliefert, dass der Pass zwar schon früh begangen wurde, ein Interesse an einer Straßenverbindung mit festerem Unterbau jedoch erst 1939 seitens des Militärs bestand. In den späten 1950er Jahren wurde das ehemalige Gletscher-Skigebiet am Sommeiller erschlossen und im Jahre 1962 eine regelmäßig unterhaltene Straße eröffnet. Nach einem schweren Lawinenunglück im März 1969 verwaiste das Skigebiet allmählich.

Scheitelhöhe: 2995 m
Basisort: Bardonecchia
Streckenlänge/Anzahl der Kehren: 27 km/50 Kehren
Schwierigkeit: anspruchsvoll
Wintersperre: offen ab Juli bis September jeweils neun bis 17 Uhr außer donnerstags

Und heute?

Gerne auch zeitweise als höchste Piste der Alpen bezeichnet, begeistert der Pass Offroader nicht nur mit dem berühmten Stella-Alpina-Motorradtreffen immer im Juli.

Party an der höchsten Piste der Alpen: Stella-Alpina-Motorradtreffen im Juli

9. Mont Ventoux/Col des Tempêtes

Grund für die erste Straße war der Bau des heute berühmten Observatoriums, das im Jahre 1882 fertiggestellt wurde. Seit 1968 zeichnet hier auch eine Wetterwarte mit einem 42 Meter hohen Turm relevante Daten auf. Ebenfalls auf dem Grat steht seit 1995 eine Radarkugel, die sowohl der Zivilluftfahrt als auch dem Militär dient.

Seit 1902 fanden regelmäßige motorisierte Rennveranstaltungen auf den Mont Ventoux statt. Das wohl berühmteste Bild von 1904 mit einem Motorradfahrer zeigt Louis Inghilbert auf der Strecke von Bédoin zum Observatorium auf den Gipfel. Übrigens: Den modernen Alpinismus begründete der Ventoux gleich mit – mit seiner früh-alpinen Erstbesteigung um 1336.

Scheitelhöhe: 1910 m
Basisorte: Malaucène und Bédoin bzw. Sault
Streckenlänge/Anzahl der Kehren: 55 km/31
Schwierigkeit: mittelschwer
Wintersperre: Dezember bis Mai

Und heute?

Der Berg erfreut sich wachsender Beliebtheit, ist der Riese doch ein Top-Aussichtspunkt in die Provence. Sommer-Wochenenden und die Hauptsaison sollten wir lieber meiden.

Beliebtes Ausflugsziel am Rande der Provence: Mont Ventoux

10. Passo Pordoi/Pordoijoch

Der Bau der Passstraße dauerte vier Jahre, zwei Hotels längs der Strecke wurden zur selben Zeit errichtet – das Hotel Pordoi und das Hotel Savoia. Die Passstraße von 1905 nimmt ihren Ausgang mit dem Bau der Großen Dolomitenstraße. Der weitere Ausbau zur ersten Ferienstraße der Alpen wurde durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen. In dieser Zeit begannen Planung und Bau der meisten heute bekannten Dolomitenstraßen. Am 13. September 1909 wurde die Straße, nachdem die Lücke am Falzaregopass geschlossen war, auf kompletter Länge der Öffentlichkeit übergeben. Der Pordoi ist damit Teil der Großen Dolomitenstraße, die von Bozen über Canazei und Cortina nach Toblach führt und es auf eine Länge von immerhin 142 Kilometer bringt.

Scheitelhöhe: 2239 m
Basisorte: Canazei und Arabba
Streckenlänge/Anzahl der Kehren: 22 km/61
Schwierigkeit: anspruchsvoll
Wintersperre: keine offizielle

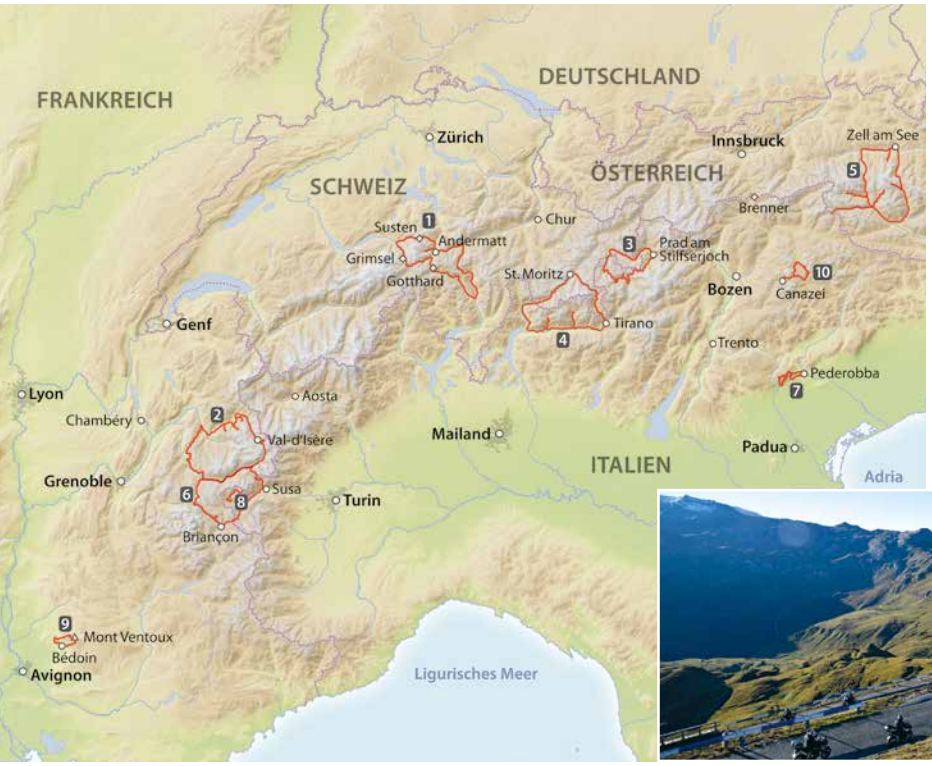
Und heute?

Die Strecke ist Pflicht jeder Dolomitenreise, wegen ihrer Popularität ist sie im Sommer aber auch stark frequentiert. Wir empfehlen Frühling und Herbst.

Gassenhauer: Pordoijoch und Sellarunde sind extrem beliebt

Reise-Info Alpenklassiker

TOURENFAHRER-Partnerhäuser in der Nähe – eine Auswahl



7 Passo di San Boldo, Monte Grappa

Albergo Belvedere
Via Garibaldi 28
I-32020 Falcade
Telefon +39 0437 599021
www.belvederehotel.info
info@belvederehotel.info

9 Mont Ventoux, Col des Tempêtes

Hotel Le Glacier
46, cours Aristide Briand
F-84100 Orange
Telefon +33 490340201
www.le-glacier.com
info@le-glacier.com

Die Großglockner Hochalpenstraße gehört zum Pflichtprogramm, inklusive Abstecher auf den höchsten anfahrbaren Punkt, die Edelweißspitze: In der Region gibt es zahlreiche TOURENFAHRER-Partnerhäuser

1 Gotthard

Hotel-Restaurant Astoria AG
Furkastr. 75
CH-3988 Ulrichen
Telefon +41 27 9731235
www.astoria-obergoms.ch
info@astoria-obergoms.ch

3 Passo Stelvio

Hotel Sport
Via Magliaga, 2
I-23030 Santa Caterina Valfurva
Telefon +39 0342 925100
www.hotelsport.info
info@hotelsport.info

5 Großglockner

Iselsberger Hof
A-9992 Iselsberg
Telefon +43 4852 64112
www.iselsbergerhof.at
info@iselsbergerhof.at

8 Punta Sommelier

Hôtel du Crêt Rond
Les Verneys
F-73450 Valloire
Telefon +33 479 590164
www.hotelcretrond.com
info@hotelcretrond.com

10 Passo Pordoi

Hotel Bellavista SNC di Marco Fosco & C.
Strèda de Pordoi 12
I-38032 Canazei
Telefon +39 0462 601165
www.bellavistahotel.it
info@bellavistahotel.it

2 Col de l'Iseran

Gite-Auberge de Montvilliers Aime
F-73210 Aime
Telefon +33 4 79097543
www.motorradhotel.gite-de-montvilliers.com
montvilliers@wanadoo.fr

4 Bernina

Hotel Romana
Veia davos tga Clo 2
CH-7460 Savognin
Telefon +41 81 6841544
www.hotel-romana.ch
info@hotel-romana.ch

6 Col du Mont Cenis

Christiania Hotel
Avenue de la Vallée d'Or
F-73450 Valloire
Telefon +33 479590057
www.christiania-hotel.com
info@christiania-hotel.com

MOTORRAD REISEN TOUREN-FAHRER PARTNER-HAUS

Weitere Hotels im Umfeld der Alpenklassiker findet ihr im TF-Hotel-Special sowie auf www.tourenfahrer-hotels.de

Freunde fürs Leben: Diesen biertrinkenden Holzkopf traf der Autor im Wolfachtal – die nächste Runde geht auf ihn

Bruder Leichtfuß

Der einst von den Römern gefürchtete „Silva Nigra“ ist heute ein beliebtes Motorradterrain. Leichten Fußes tanzt der lange Frank aus tiefen Tälern und durch dichte Wälder hinauf auf aussichtsreiche Bergrücken.

von **Frank Sachau** (Text & Fotos)

Morgens kurz nach halb neun im Kinzigtal: Das Bordthermometer grinst mich mit lausigen sechs Grad an, und kaum vom Hotelparkplatz gerollt, warte ich ungeduldig auf die wohlige Wärme der Griffheizung. Am Ortsrand von Schiltach, Mensch und Maschine haben die Betriebstemperatur noch nicht erreicht, verschmähe ich die schnöden Tunnel der B 294 und wähle lieber den äußerst lohnenden Umweg durch das malerische Fachwerkstädtchen.

Mit dem gewundenen Lauf der Kinzig gelange ich anschließend ins nicht weniger hübsche Wolfach im Herzen des Mittelgebirges. Typische Schwarzwaldhäuser fliegen vorbei, wettergegerbt und blumengeschmückt, mit weit ins Gesicht gezogenen Dachmützen, als ich das breite Wolfachtal durchmesse und bis Bad Rippoldsau gemächlich an Höhe gewinne.

Kaum nach Kniebis abgebogen, geht es deftig bergan. Oberhalb des Fleckens Holzwald vernasche ich zwei leckere Kehren und komme an der Alexanderschanze der Tausendmetermarke zum Greifen nahe. Kurz darauf stürzt die B 28 mit reichlich Schwung nach Bad Griesbach hinab und wirft dabei Biegungen aller Güteklassen vors Vorderrad. Straße, Schiene und die Wasser der Rench teilen sich den dicht bebauten Talgrund – kein Wunder, dass im nahen Oppenau wieder die Gashand juckt.

Menschenleer, verkehrsarm und kurvenreich präsentiert sich der knackige Aufstieg zur B 500, der Schwarzwaldhochstraße. Rund 600 Meter Höhenunterschied liegen hinter meinem Rücklicht, als ich auf die Pflichtstrecke für jeden Black-Forest-Biker einschwenke: Die Panoramatrasse von Freudenstadt nach Baden-Baden mit ihren rund 60 Kilometern Länge ist die älteste, bekannteste und vielleicht schönste Touristenstraße des Schwarzwalds.

Entspannt ziehe ich dahin und genieße die zauberhaften Blicke über bewaldete Kuppen hinweg in die Rheinebene bis zu den Vogesen. Die Tachonadel lasse ich aber nicht aus den Augen, denn Übermut ersticken Tempokontrollen im Keim.

So richtig brummt es am Parkplatz Mummelsee: Der beliebte und aussichts-

Mit Schwung stürzt sich die B 28 talwärts und beschert mir Biegungen aller Güteklassen

Hoteltipp

Hotel Waldblick
Die Familie Kilgus bietet Motorradreisenden eine wirklich zentrale Lage und das „Rundumsorglos-Paket“. Vom Zimmer über das Essen bis zur Mopedgarage – alles erste Wahl. Brigitte und Franz Kilgus sind leidenschaftliche Motorradfahrer und kennen die schönsten Ecken ihres Schwarzwaldes.
Doppelzimmer mit Frühstück ab 110 Euro.

Franz & Brigitte Kilgus
Schulstraße 12
77773 Schenkenzell
Fon 07836 93960
hotel-waldblick.de

Face-Lifting: Das hoch über dem Murgtal aufragende Schloss Eberstein entstand aus einer wehrhaften Burg

Kontrastprogramm: Wem es auf dem quirligen Motorradtreff Mummelsee zu bunt wird, dreht eine entspannte Runde mit dem Tretboot

reiche Motorradtreff zieht Schräglagenfreaks an wie Motten das Licht. Kaum habe ich die Hornisgrinde (1164 m) passiert, den höchsten Berg des nördlichen Schwarzwalds, setze ich in Sand zum Sturzflug ins Rheintal an. Dunkles Grün flankiert den Teer bis an den Ortsrand von Bühl, das mit sommerlichen Temperaturen aufwartet.

Durch sonnenverwöhnte Rebhänge sprinte ich wieder hinauf zur B 500, die deutlich an Höhe verloren und somit ihr Pulver verschossen hat. In Lichtental, südlich von Baden-Baden, folge ich den Schildern in Richtung Gernsbach. Mitten im Wald lockt der schmale Abzweig zum etwas abseits gelegenen Schloss Eberstein, das ich nach wenigen Schaltvorgängen erreiche. Dort lasse ich mich im Halbschatten auf einer mächtigen Mauer nieder. Hinter meinem Rücken das historische Gemäuer, zu meinen Füßen ein gepflegter Weinberg, aus dem ein warmer Wind aufsteigt und mediterrane Gefühle mit sich trägt.

Warmer Wind vom Weinberg schenkt mediterrane Gefühle

Der Blick auf die Straßenkarte macht klar, dass ich den nördlichsten Punkt und damit auch die Wendemarke meiner Tour erreicht habe. Im benachbarten Tal der Murg angekommen, folge ich ihr stromaufwärts bis zum Ortsende von Hilpertsau und biege dort nach Sprollenhaus ab. Die Etappe kratzt auch an der Tausendmetermarke und schenkt Genuss ohne Reue: Flüssig zu fahren, schöne runde Kurven, tolle Panoramen.

An den Wassern der Großen Enz angekommen, bin ich auf der Schwarzwald-Bäderstraße unterwegs, die auf 270 Kilometern Länge Kunst und Kultur, Wellness und Weinberge verbindet. Kaum habe ich die B 294 bei Urnagold gequert, nimmt das Asphaltband weiter an Breite ab und bringt mich an die Nagoldtalsperre, einen der großen Wasserspeicher Baden-Württembergs und in den Sommermonaten beliebtes Ziel von Badenixen und Leichtmatrosen.

Mit Baiersbronn erreiche ich die Schwarzwald-Tälerstraße, die sich durch die wildromantischen Täler von Murg und Kinzig schlängelt. In deren Verlauf besuche ich das sonnige Freudenstadt, dessen Zentrum seit Ende des 16. Jahrhunderts Deutschlands größter umbauter Marktplatz prägt. Dem quirligen Verkehrsknotenpunkt entkommen, wähle ich die parallel zum Kinzigtal verlaufende Nebenstrecke in Richtung Schenkenzell.

Als bekennender Liebhaber regionaler Gerstensäfte gehe ich in Reinerzau „Unteres Dörfle“ dem kleinen Schild „Alpirsbach“ nur allzu gern auf den Leim. Unerwartet zieht das einspurige Teerband steil bergan und stellt alle heutigen Strecken in Sachen Steigung in den Schatten. Jetzt bloß nicht von Gas gehen! Den Scheitelpunkt erklommen, geht es mit feinfühligem Bremseinsatz hinunter ins Kinzigtal.

In der dortigen Alpirsbacher Klosterbrauerei kann man auf eine 900 Jahre lange Brautradition zurückblicken, die eng mit der ehemaligen Benediktinerabtei verbunden ist. Nach dem Leitspruch „Liquida non frangunt ieunum – Flüssiges bricht das Fasten nicht“ war es den Mönchen erlaubt, auch während der Fastenzeit Bier zu trinken. Dann mal Prost!

Gut behütet: Der ursprünglich zur Tracht unverheirateter evangelischer Frauen zählende Bollenhut gehört zum Schwarzwald wie die Kirschtorte

Reise-Info

Streckenlänge: 230 Kilometer
Dauer der Tour: Tagestour
Allgemeines:
Die Römer sind schuld! Sie verliehen der damals mit undurchdringbaren, finsteren Wäldern überzogenen Region den Namen „Silva Nigra“ – Schwarzwald. Das größte Mittelgebirge Deutschlands hat mehr zu bieten als Bollenhüte, Kuckucksuhren, Schinken und Kirschtorte. Auf 160 Kilometern Länge, 60 Kilometern Breite und 1493 Meter Höhe schenken heute das gut ausgebaute Straßennetz, ein umfangreiches Kultur- und Freizeitangebot sowie eine hervorragende Küche unvergessliche Urlaubstage.
Anreise: Im Rheintal führt die A 5 westlich des Schwarzwaldes entlang, im Osten die A 81.
Reisezeit: Anfang Mai bis in den Oktober.
Literatur: Kurvenfieber Schwarzwald – Christoph Berg stellt auf 144 Seiten ein Dutzend Touren durch den Schwarzwald vor. Reich bebildert, extra Straßenkarte. Bruckmann Verlag, 22,85 Euro.
Karten: ADAC Straßenkartenset Deutschland 2021/22. Zehn Doppelblätter im Set, 1:200 000, 14,95 Euro.
Informationen: Schwarzwald Tourismus GmbH, Wiesentalstraße 5, 79115 Freiburg, www.schwarzwald-tourismus.info
Museum: Alpirsbacher Brauwelt, Marktplatz 1, 72275 Alpirsbach, www.alpirsbacher.de

En

ndurado

In der südlichen Ardèche werden staubige Träume wahr: Sorgenfreies Endurowandern in abwechslungsreicher Landschaft ist garantiert. Unter ortskundiger Anleitung entdecken Erfahrene wie Anfänger grandiose Einsichten und Ausblicke.

Solide Schwerarbeit: Durch manches Geläuf pflügt die dicke BMW GS wie ein Riesentanker

Ob die hält? Malerische, aber wenig vertrauenerweckende Steinbrücke an der Moulin Dupuy

von **Thilo Kozik** Fotos **T. Kozik/Thomas Krämer**

„Fahr du mal hier den Berg hoch, wir kommen von der anderen Seite und treffen uns oben – du kannst dich nicht verfahren," schickt mich Jochen ins locker stehende Buschwerk. Ob das gut geht? Bislang hat uns der erfahrene Tourguide mit Zweitwohnsitz in der Ardèche über kleine und kleinste Pfade bergauf und -ab geführt, ohne Navi versteht sich, bis unser angeborener Orientierungssinn hoffnungslos überfordert ist. Wo wir genau sind, weiß wohl nur Jochen.

Über einen schmalen Pfad und durch ein trockenes Bachbett geht's irgendwann auf losem Geröll steil bergan, oben sehe ich tatsächlich die erwartungsfrohen Gesichter runterlinsen. Leider hat mir der Blick nach oben die Konzentration geraubt und ich lege mich gemeinsam mit der von Jochen geliehenen Yamaha WR 250 unsanft zur Seite.

„Das ist der falsche Weg, den nehmen die meisten", ruft er, „schau mal ein Stück weiter rechts, da kommst du besser hoch." Stimmt, aber das hätte er auch gleich sagen können, denke ich. Doch das war vermutlich Absicht, um gleich mal zu checken, was er uns Pappenheimern zumuten kann. Ein paar Kilometer zuvor hat er so etwas nämlich schon einmal mit allen an einem kleinen Steilhang gemacht, das hilft ihm bei der weiteren Routenwahl für die insgesamt gut 250 Geländekilometer, die in den nächsten Tagen zusammenkommen.

Für unseren bunt zusammengewürfelten Haufen ist die Ausgangslage schon beim morgendlichen Treffen zum ersten Endurotag auf dem Parkplatz unseres Basislagers in Joyeuse klar: Alle fünf sind höchst engagiert und wissbegierig, doch Geländeerfahrung hat neben mir nur noch Günter. Doch der hat sich mit seiner R 1200 GS einen Klotz ans Bein gebunden, wo sich die anderen auf leichten 250er-Enduros ins Offroad-Abenteuer stürzen.

Es ist Ende Juni, und die Temperaturen sind so, dass wir lieber eine Flasche Wasser mehr mitnehmen – mittags steigt das Quecksilber locker auf über 30 Grad, und bei der körperlich wie mental anstrengenden Endurofahrerei ist jeder Schluck willkommen. Denn an Jochen dranbleiben ist schweißtreibend.

Er biegt plötzlich ab in einen Pfad, den wir gar nicht gesehen haben, schlängelt sich durch Gebüsch, das dir unsanft auf die Flossen oder an den Helm haut, holpert mit unzähligen Richtungswechseln durchs Gelände und taucht dann doch immer wieder genau da auf, wo er hinwollte. Und wir im Entenmarsch hinterher, denn die Pfade, die er einschlägt, werden wohl überwiegend von einheimischen Vierfüßlern wie Eseln und Wildschweinen genutzt. Nur an wenigen Kreuzungen finden sich Wegweiser – auf Wanderwege, versteht sich.

Bei der ganzen Konzentration auf Linienwahl und Gewichtsverlagerung mit beständigem Ausweichen vor Hindernissen braucht es schon Fahrpausen, um die dauernd wechselnde Szenerie überhaupt erfassen zu können – hinter jeder Biegung öffnet sich ein neuer Blick: mal hinein in tiefe Täler, mal auf einen Weinberg oder Olivenhain. Dann wieder auf den nächsten Strauch oder Felsplatten, die wie Treppen ineinander geschachtelt sind.

Hinter jeder Biegung öffnet sich ein neuer Ausblick

Die Region Ardèche zieht sich von den ersten Cevennen-Hängen mit Nadelwäldern im Westen bis hinunter in die Weinberge am Rhône-Ufer. Im Norden dominieren sanfte Hügel wie im Schwarzwald, Kühe weiden auf saftigem Gras. Der Süden liegt tiefer, ist wärmer, trockener und durch die kalkige Unterlage sehr wasserdurchlässig – ein Land für Ziegen. Richtige Bäume sind selten, der Boden trocken mit allgegenwärtigen Sträuchern, die statt Blättern oft Stacheln tragen.

Dies und die scharfkantigen Felsen sorgen üblicherweise für mindestens einen

Die Pfade, die unser Tourguide einschlägt, nutzen wohl hauptsächlich heimische Vierfüßler

Der Autor

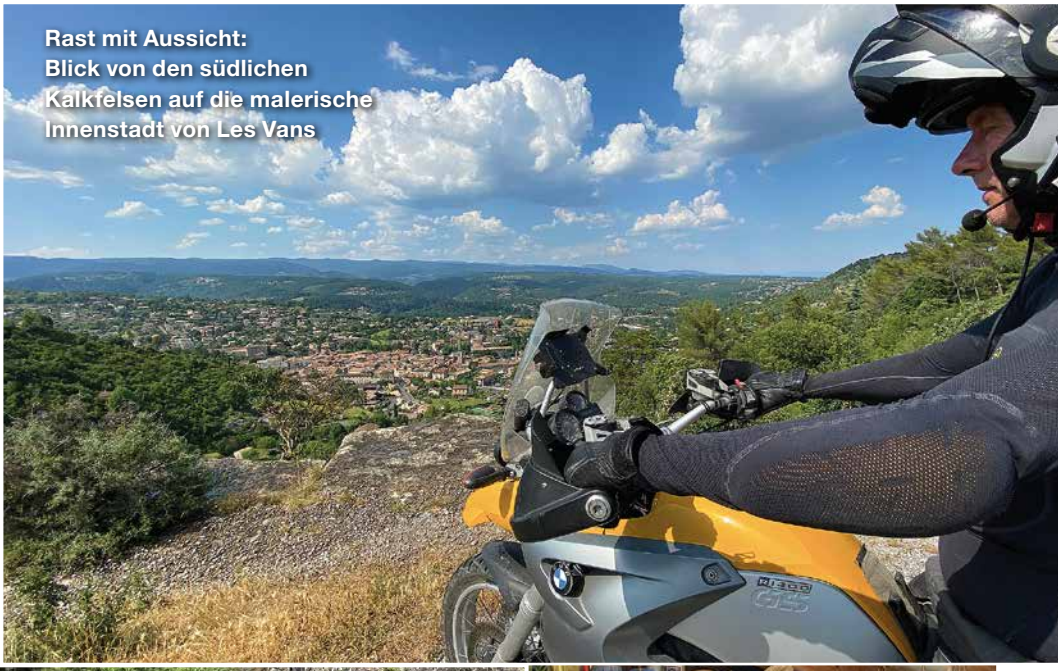
Thilo Kozik tritt weniger als der Autor von Reisereportagen in Erscheinung, er kümmert sich in NEWS und beim Schwesterblatt TOURENFAHRER mehr um die harten Fakten des Motorradfahrens – Testen, stürzen, analysieren. Zwischendurch findet der viermalige BMW GS Trophy-Teilnehmer aber immer wieder die Muße zu kleineren wie größeren Reisen mit dem Motorrad. Dabei ist es ihm egal, wohin es geht und auf welcher Art Motorrad er die angepeilte Tour unter die Räder nimmt – Hauptsache unterwegs und was Neues kennenlernen.

Sommerliche Trockenübung: Im Winter gibt's in vielen Flußläufen nasse Füße

unfreiwilligen Stopp pro Fahrtag, weil einem Reifen die Puste ausgeht. Wir bleiben davon zum Glück verschont, vielleicht auch, weil Jochen zwar ein paarmal auf Spuren weist, die steile Hänge hinaufführen, dann aber dankenswerterweise die Abzweigung in harmloseres Gelände wählt.

Doch was heißt hier harmlos? Jochen hüpft mit seiner XT 350 über lose Felsbrocken auf einen Pfad zwischen zwei Trockenmauern und wir hinterher. Anfangs geht das noch leicht und locker, doch seitlich aus den Mauern wachsende Büsche ragen immer weiter in die Mitte und verengen die Fahrspur, bis sich nur noch die schmalen Enduros hindurchpressen können.

Wir kommen in engen Kontakt mit der – in der Ardèche oft stachligen – Vegetation, hinterlistige, von den Pflanzen verborgene unsichtbare Absätze hauen immer wieder



Rast mit Aussicht: Blick von den südlichen Kalkfelsen auf die malerische Innenstadt von Les Vans

Das haben wir uns verdient: Abkühlung nach schweißtreibender Endurofahrerei

Bringt anderen die Flötentöne bei: Pfeifenproduzent Jeff Barbe

Entspannter Genuss: Lässiges Enduro-wandern durch den locker bestandenen Olivenhain

in die Lenkung. Günter, ein Kerl wie ein Baum, hat seine Bayerische fest im Griff, aber der Boxer passt manchmal einfach gar nicht richtig durch. Vorsichtig dirigiert er die dicke 1200er um aus der Trockenmauer gefallene Felsbrocken und ist schweißgebadet, als wir endlich an eine etwas offenere Piste gelangen – Respekt, wie er das schwierige Stück mit dem dicken Ding gemeistert hat.

Über eine lange, von Winterregen zerfurchte Sackgasse in der Kleinstgemeinde St-André-Lachamp gelangen wir an ein altes Steinhaus mit bedächtig dahinplätscherndem Bach. Das Ganze wirkt so weit weg von der Zivilisation, dass wir einen schrumpeligen Einsiedler erwarten. Doch der hier residierende Jeff Barbe begrüßt uns freundlich und bietet uns Wasser aus seiner hauseigenen Quelle an. Das kommt uns gerade recht, wir trinken viel und füllen die leeren Flaschen wieder auf.

Jeff mag's ruhig, erklärt er uns, und führt uns in seine Werkstatt. Wir sind perplex: Hier stapelt sich alles, was innen hohl ist wie Bambus, Kürbis und Holunder. Jeff fertigt in feiner Handarbeit Flöten und Pfeifen, die Instrumente des pensionierten Sportlehrers genießen nicht nur in Frankreich, sondern ganz Europa einen hervorragenden Ruf. Doch Jeff spielt auch selbst, in den Kreisen mittelalterlicher Musik zählt er zu den echten Größen.

Dermaßen mental und körperlich gestärkt ist der Rückweg ein Klacks, und nach dem Ankunftsbier widmen wir uns erst mal den Motorrädern. Ölcheck, Kette reinigen und fetten, die Spannung kontrollieren, Räder auf lose Speichen abdengeln – alle lernen: Die allabendliche Überprüfung gehört zum Endurofahren dazu, soll es am nächsten Morgen ohne zeitraubende Überraschungen losgehen. Dabei öffnet Jochen die Werkzeugrolle und weist uns Unbedarfte ganz nebenbei auf unterwegs

Reise Info

Geschützte Köstlichkeiten: Rohmilch-Ziegenkäse aus der Region zählt zu den lokalen Hochgenüssen

Anreise: Für das etwas abseits gelegene, 5529 Quadratkilometer große Département Ardèche empfiehlt sich die humorlose Anreise über die französische A7 bis hinter Lyon. Praktischerweise bleibt der Motorradanhänger am Rhône-Ufer stehen und mit einer zulassungsfähigen Enduro beginnt der Fahrspaß schon jetzt. Alternativ ist eine Bleibe beispielsweise in Joyeuse am Rand des „Parc naturel régional des Monts d'Ardèche", von wo aus man herrliche Tagestouren unternehmen kann. Dort quartiert auch Jochen Ehlers von Endurofuntours (www.endurofuntours.com) seine Teilnehmer ein.

Klima/Reisezeit: Grundsätzlich ist die Ardèche ein Ganzjahresziel. Während im südlichen Teil der Sommer mit über 35 Grad nicht optimal ist, kann der Norden im Winter und Frühling über längere Zeit feucht-ungemütlich bleiben.

Unterkünfte: Mit Ausnahme der französischen Ferien im August gibt es keine Unterkunftsprobleme – an Campingplätzen aller Kategorien über Ferienhäuser, Pensionen und Hotels herrscht kein Mangel. Vor allem der Süden ist touristisch voll erschlossen. Ganz in der Nähe befinden sich die TF-Partnerhäuser „Bikerdomizil Le Midi" in St.-Jean-de-Crieulon-Villesèque (www.bikerhotel-lemidi.de) und „La Grenouille" in Valleraugue (www.bikers-on-tour.eu). Weitere Infos auf www.tourenfahrer-hotels.de.

Essen & Trinken: Die Ardèche ist reich an lokalen Spezialitäten, besonders typisch sind Gerichte auf Basis der Kastanie. Dem ehemaligen Grundnahrungsmittel ist in Jouyeuse sogar ein besuchenswertes Museum gewidmet. Aber auch Baguette und Picodon, der regionale Ziegenkäse, stehen hoch im Kurs – vor allem für die kleinen Pausen zwischendurch. Für einen guten Überblick schlendert man am besten über einen traditionellen Wochenmarkt, in Les Vans beispielsweise am Samstagvormittag.

Information: Sehr gute Broschüren und Tipps gibt es beim regionalen Tourismusbüros Comité départemental du Tourisme (CDT) de l'Ardèche unter www.ardeche-guide.com. Hilfreich ist auch das Französische Fremdenverkehrsamt unter de.france.fr/de. Endurotouren in der Region organisiert Jochen Ehlers, Tel. +49(0)4825/1695, www.endurofuntours.com.

Abendliche Technik-Fürsorge: Damit's am nächsten Morgen ohne Verzögerung losgehen kann

benötigte Utensilien hin – wie passendes Werkzeug, Flickzeug sowie die wichtigsten Ersatzteile wie einen Bremshebel.

Für einen Trip wie den unseren ist der frühe Sommer die beste Zeit. Nach dem kühlen und feuchten Frühling ist die Landschaft grün, der Boden aber längst getrocknet, was für relativ einfache Bedingungen sorgt. Die regenreichen Jahreszeiten machen den Untergrund rutschig, die Stollen suchen vergeblich nach Grip, Flüsse und Bäche sind für gefahrlose Querungen zu gut gefüllt. So haben wir es nur mit Steinen in unterschiedlichster Brockengröße oder Felsplatten aufzunehmen, abwechselnd mit dem aufwirbelnden Staub der zahllosen Pisten – Natur pur.

Die Trockenheit sorgt für relativ einfache Bedingungen

Die Ardèche ist keine sonderlich wohlhabende Gegend, ohne Autobahn oder TGV-Anschluss, das Département ist dünn besiedelt und bietet sich daher für Aktivurlauber wie uns an. Solange die tief ins Karstgebirge eingeschnittenen Flüsse und Bäche genügend Wasser führen, finden sich an der Ardèche, der Beaume, am Chassezac zahllose hübsch gelegene Möglichkeiten für ein Bad, was die große Anzahl Campingplätze direkt an den Ufern erklärt. Angesichts der hochsommerlichen Hitze und höchst anstrengender Fahr-Arbeit ein verlockendes Versprechen, das Jochen mit einem wahren Kleinod als Quell der Erfrischung einlöst.

An der einsam gelegenen Moulin Dupuy, einer bereits 1370 erwähnten Oliven- und Getreidemühle, haben ehemalige Besitzer das Flüsschen Alune zu ihrem Betrieb aufgestaut. Über eine baufällige Steinbogenbrücke gelangen wir an den kleinen Tümpel, für uns der perfekte Badesee, entledigen uns der Stiefel und Schutzausrüstung und tauchen kopfüber ins kühle Nass – das tut gut und erfrischt Körper und Geist gleichermaßen.

Bei Jochen hat neben dem reinen Fahren auch das Erlebnis Platz im Programm, was sich ein paar Stunden später erneut bestätigt. Nach ein paar fordernden Passagen durch angenehm schattige Wälder enden wir plötzlich an einer mitten im Grün aufragenden, schmalen und kerzengeraden Steinbrücke, die zum gegenüberliegenden Waldhang führt – vor Ewigkeiten verlief hier eine Schmalspurbahn und brachte mit Erz gefüllte Loren aus der benachbarten Mine nach Saint-Paul-le-Jeune. Was davon blieb, ist diese – befahrbare – malerische Rundbogenbrücke.

Etwas später passieren wir doch tatsächlich ein Durchfahrtverbotsschild, das erste und einzige bei unseren endurigen Wandertagen. Tja, selbst in der südlichen Ardèche ist nicht alles erlaubt, doch es gibt genügend Platz für alle, die mit Augenmaß unterwegs sind. Die Handvoll Menschen, denen wir auf den Wegen und Pfaden begegnen, sind uns in der Regel freundlich gestimmt.

Mit Schritttempo und zum Gruß erhobener Hand sorgen wir dafür, dass dies so bleibt, und verzichten auch ansonsten auf gröbere Erdarbeiten. Schließlich wollen wir – und Jochen sowieso – auch zukünftig in diesem wunderschönen Fleckchen Erde herausfinden, wohin man auf groben Stollen gelangt. Und was man dort zu sehen bekommt.

Über eine baufällige Steinbogenbrücke gelangen wir zu einem einsam gelegenen Badeplatz

Reise NEWS

Gelände-Triumph

25 Hektar groß ist das Areal, auf dem Triumph Adventure Experience zwischen Oktober und April in Südspanien nahe Malaga Endurokurse anbietet. Dabei unterscheiden die Briten zwischen klassischen Zweitages-Trainings in drei verschiedenen Leistungsstufen jeweils ab 799 Euro und geführten Offroad-Touren für 299 Euro, bei denen die Teilnehmer die Inhalte aus dem Training in einem Tagesausflug umsetzen können. Gefahren wird auf Tiger oder Scrambler, Fahrerausrüstung können die Teilnehmer, abgesehen von Helmen, leihen.

triumphadventure.es/en

R 18-Tour

Drei unterschiedliche Reisen mit R 18 veranstaltet BMW 2022 mit ihrem Partner Elephant Moto. Dabei geht es für jeweils acht Tage durch Costa Rica (März), Portugal (April bis Juni) und den US-Bundesstaat Oregon (August bis Oktober). Die Gruppengrößen sind dabei auf zwölf Personen beschränkt, die pro Tag 150 bis 200 Kilometer fahren. Übernachtungen in erstklassigen Hotels, Vollpension und verschiedene Freizeitaktivitäten sind in den Preisen inbegriffen. Die stehen zusammen mit den genauen Reiseterminen auf

www.thegreatgetaway.net

Anderes Revier

Hispania Tours kann nicht nur Spanien und Portugal, sondern auch Alpen, zum Beispiel „Die schönsten Alpenpässe" ab/bis München. Bei dieser Reise gibt es zehn Tage lang das Beste der Alpen in höchster Konzentration: Stilfser Joch, Sella-Runde, Salzkammergut, Großglockner, Neuschwanstein und vieles mehr. Der Törn steigt vom 24. Juli bis zum 2. August und kostet ab 3080 Euro, darin sind Miet-motorrad, Benzin, Maut und die Übernachtungen mit HP eingeschlossen.

www.hispania-tours.de

Heimelig

Ein Moppedtreff, in dem die Zeit stillzustehen scheint: Im „Zur Fähre“ am Weserufer ist vieles noch genauso wie vor Jahrzehnten.

TREFF-PUNKT

von **Sophie Leistner** (Text & Fotos)

Ich habe ein Déjà-vu. Exakt vor zehn Jahren habe ich mit meinem Mann auf dem Heimweg vom Motorradreisetreffen in Gieboldehausen einen Stopp am Moppedtreff „Zur Fähre“ in Hemeln eingelegt. Und auch jetzt kühlen wir und unsere Motoren nach dem Kurvenritt durch den fast schon voralpin anmutenden Bramwald beim Stopp am Traditionsgasthof ab.

Unsere Motorräder parken vor dem Fachwerkhaus mit der Frakturschrift über dem Eingang. Es fühlt sich an, als wäre seit unserem letzten Besuch kein Tag vergangen, wenn man über Abstandregeln und maskierte Bedienungen hinwegsieht. Wir strecken unsere Beine im Gartenlokal unters altertümliche Klappmobiliar, genießen die Atmosphäre. Man plaudert, futtert und genießt den Blick aufs Wasser.

„Zur Fähre“ kommt nicht von ungefähr, denn nur wenige Meter unterhalb des Biergartens pendelt die Weserfähre nach Veckerhagen, so wie es hier schon seit über 670 Jahren Brauch ist. Beinahe lautlos, denn das Schiff bewegt sich ohne Motorkraft: Der Winkel der Fähre zum Fluss wird über ein Hochseil eingestellt, den Vortrieb erledigt die Strömung der Weser.

Fleißige Damen huschen zwischen den Tischen umher, drinnen wirbelt Andreas mit seiner Mannschaft zwischen Tresen und Küche. Der 52-Jährige führt die Gaststätte in dritter Generation. „Mein Großvater hat das Haus 1933 gekauft“, erzählt er und berichtet, dass das mehr als 370 Jahre alte Haus ursprünglich ein Bauernhof war. Der Opa wuchtete damals mit Rückepferden Langholz durch den Wald, am Wochenende schenkten er und seine Frau Bier aus.

Unter Bäumen: Lauschige Geselligkeit und Blick auf die Fähre

Weitgereiste sitzen neben der dörflichen Doppelkopf-Runde

Bald kamen immer mehr Ausflügler und als in den 70er Jahren die Göttinger Studenten die Kneipe für sich entdeckten, sattelte auch Andreas’ Vater, eigentlich gelernter Tischler, auf Gastronomie um. Alle mussten mit ran. Andreas verkaufte schon als Knirps Eis und spülte Geschirr. Nach der Schule arbeitete er erst als Dreher, trat aber 1997 in die Fußstapfen der Eltern. Da war der Betrieb längst auch in Motorradfahrerkreisen bekannt.

Der Hof mit Schweinen, Hausschlachterei und Gastwirtschaft war dem zweifachen Vater irgendwann zu viel, die Tiere kamen weg. Die meiste Wurst macht Andreas aber immer noch selbst mit Fleisch vom Metzger vor Ort. Bis heute ist es ihm gelungen, das Gasthaus „Zur Fähre“ als einen der letzten, echten Dorfmittelpunkte zu bewahren: Wo sich Weitgereiste wohl fühlen, aber eben auch der Gesangsverein und die Doppelkopf-Runde aus der Nachbarschaft.

Die Speisekarte ist genauso wie damals eine Seite voll deftiger Leckereien, die sich auch Leute mit schmalem Budget erlauben können. Es geht einfach und urig zu – den Gästen gefällt’s. An schönen Sommertagen ist die Terrasse unter den alten Bäumen mit Blick auf die Weserfähre voll besetzt mit Wanderern, Motorrad- und Radfahrern.

„Ein Paradies. Die kalten Würste und die Kuchen sind hunderte von Kilometern wert“, meldet ein begeisterter Besucher im Internet. Gestärkt und beseelt von der lauschigen Atmosphäre satteln wir wieder auf, um mit der lautlosen Fähre von Niedersachsen nach Hessen überzusetzen – und uns ins Kurvengetümmel des Reinhardswalds zu stürzen.

Zur Sache

Treff: Gasthaus „Zur Fähre“ mit großem Biergarten und Gaststube mit rund 40 Plätzen. Fährstraße 5, 34346 Hemeln,Tel. 05544/579.
Wo: 23 Kilometer westlich von Göttingen, direkt an der Weser, der Grenze zwischen Niedersachsen und Hessen.
Wann: Nur eines hat sich im Laufe der Jahre geändert: Mittlerweile ist das Gasthaus täglich ab elf Uhr geöffnet, einen Ruhetag gibt es nicht mehr.
Wer: Die meisten Motorradfahrer, die nach Feierabend vorbeischauen, stammen aus Göttingen und Kassel. Am Wochenende bekommt man alle möglichen Akzente und Fremdsprachen zu hören. Viele verbringen ihren Motorradurlaub in der nahen Villa Löwenherz.
Ringsherum: Tolle Kurvenreviere und lohnende Ausflugsziele liegen mit Harz, Weserbergland und dem Ederberg- und Waldecker Land in Nordhessen direkt vor der Haustür. Im nahen Reinhardswald lohnt ein Besuch beim „Dornröschenschloss“ Sababurg und des ältesten und größten Tierparks Europas. Im „Urwald Sababurg“, Deutschlands erstem Waldnaturschutzgebiet, kann man uralte Eichen bestaunen.

JETZT IM LIEFERSERVICE

ABO ab 33,50 €

bestellen und

GRATIS-PRÄMIE sichern!*

NEU
Für 0,60 € Aufpreis pro NEWS-Heft zusätzlich digital lesen!

Print: MOTORRAD NEWS Jahresabo (12 Ausgaben) inkl. Prämie: 33,50 € innerhalb Deutschlands / 40,80 € Ausland
MOTORRAD NEWS Abo PLUS (12 Ausgaben plus Jahreskatalog) inkl. Prämie: 39,60 € innerhalb Deutschlands / 47,00 Ausland
Der Aufpreis für die zusätzliche digitale Ausgabe beträgt für Abonnenten 7,20 € bzw. im Abo PLUS 9,90 €.
Alle Abos inkl. Versand. Nach dem ersten Jahr jederzeit kündbar.

1 Buch „Die perfekte Motorradtour“

Planen, packen, fahren! Motorradtouren-Veranstalter Oskar Stübinger erklärt in diesem Buch, wie sich Motorradfahrer bestens auf kleinere und größere Touren vorbereiten können. Der Ratgeber liefert Informationen zur Auswahl des Reiseziels und Tipps für die individuelle Ausstattung. Darüber hinaus erhalten Neueinsteiger und Vielfahrer Profi-Tipps für die richtige Beladung und zur perfekten Abstimmung der Maschine. Ob Wochenendausflug oder große Reise – alles nur eine Sache der Vorbereitung! 160 Seiten, A5-Format, Softcover.

Prämien zur Auswahl:

2 4-fach-Microspeeder mit Ratschenfunktion

Vier Ratschen in einem Werkzeug: 10er und 13er sowie 17er und 19er Schlüsselweite, jeweils Rechts- und Linkslauf umschaltbar, feine Rastungen alle 5 Grad. Genug Kraft mit 210 mm Länge, passt mit nur 220 Gramm in (fast) jedes Bordwerkzeug.

3 10-Euro-Gutschein für easyROUTES X

Routenplanung für Motorradfahrer: easyROUTES X ist das ideale Werkzeug, um Touren vorzubereiten und selbst große Sammlungen komfortabel zu verwalten. Mittels weniger Klicks auf einer der detaillierten Online-Karten lassen sich Touren und Rundtouren berechnen. Einsteiger wie GPS-Profis finden sich in der Software schnell zurecht.
In der Jahreslizenz ist ein kostenfreier Vollzugriff auf die TOURENFAHRER-Tourdatenbank enthalten. Für Windows und macOS, weitere Infos: easyroutes.de

* Wähle aus diesen Produkten dein Begrüßungsgeschenk aus. Versand des Begrüßungsgeschenks nur innerhalb der EU und nur, wenn MOTORRAD NEWS im gleichen Haushalt des neuen Abonnenten innerhalb der letzten 12 Monate nicht im Abo bezogen wurde. Der Versand der Prämie erfolgt nach Zahlungseingang.

MOTORRAD NEWS

JETZT BESTELLEN:

- >> abo.motorradnews.de
- >> Tel.: 06123 9238-278 >> Fax: 06123 9238-244
- >> E-Mail: motorradnews@vuservice.de
- >> per Post: Abo-Service MOTORRAD NEWS, 65341 Eltville

Bitte Aktionscode MN 2037 angeben.

DEINE VORTEILE:

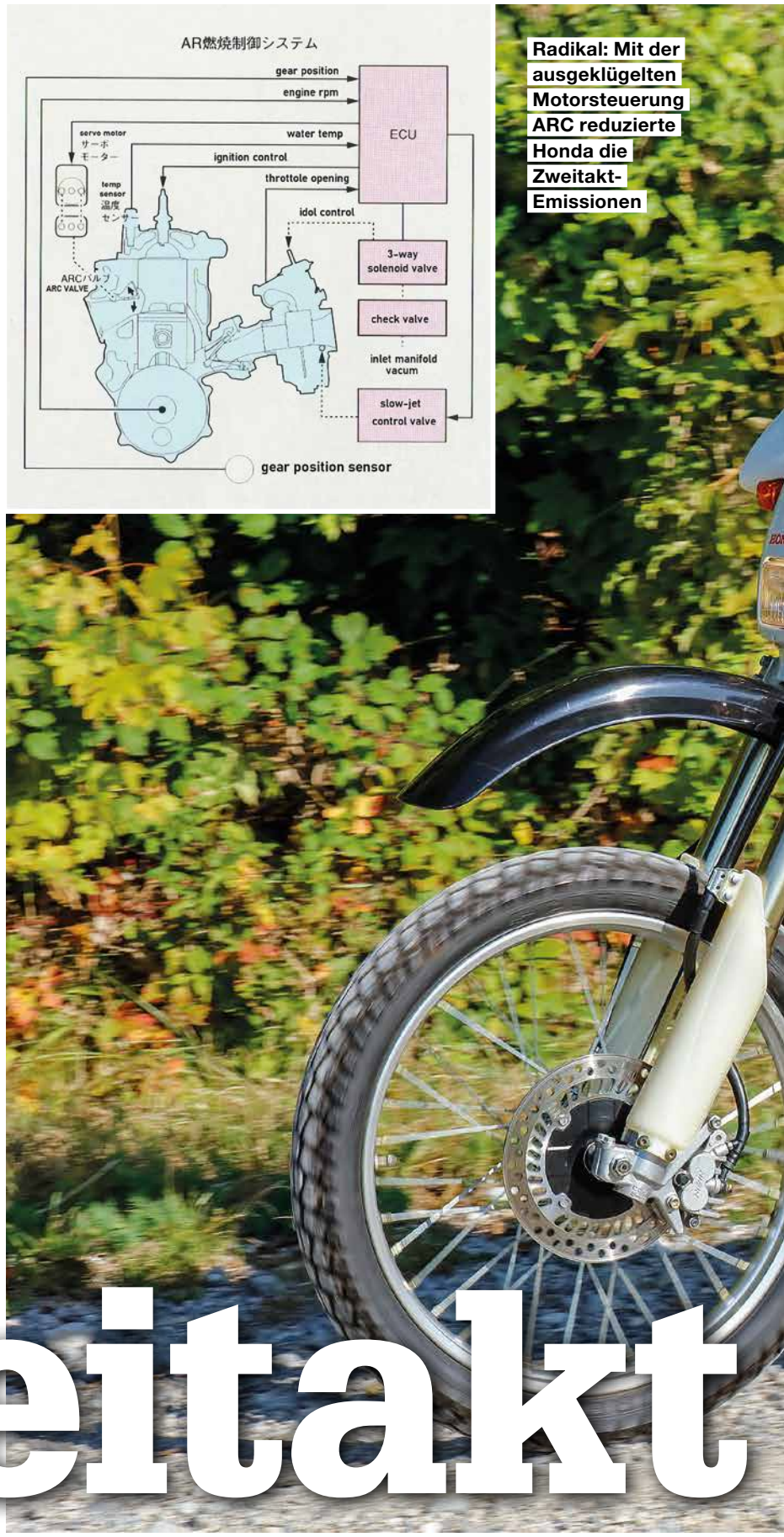
- >> Du verpasst mit Sicherheit keine Ausgabe mehr!
- >> Portofrei pünktlich im Briefkasten!
- >> Günstiger als im Einzelkauf
- >> Kein Risiko, nach einem Jahr jederzeit kündbar.
- >> Im „Abo PLUS“ ist der Jahreskatalog bereits enthalten
- >> NEU: Freier Zugriff auf das digitale NEWS-Archiv

MOTORRAD NEWS ist ein Magazin der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführung: Martina Knehans. Die Vertriebsunion Meynen erhebt im Auftrag Ihre Daten zum Zweck der Vertragsdurchführung, zur Erfüllung der vertraglichen und vorvertraglichen Pflichten. Die Datenerhebung und Datenverarbeitung ist für die Durchführung des Vertrags erforderlich und beruht auf Artikel 6 Abs. 1 b) DSGVO. Zudem verwenden wir Ihre Angaben zur Werbung für eigene und NEWS-verwandte Produkte. Falls Sie keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten wollen, können Sie jederzeit widersprechen.
Weitere Infos zum Datenschutz: https://ds-syb.vfmz.de

Zweitakt

Mit der EXP2 schien Honda Mitte der 1990er-Jahre die Entwicklung der Zweitaktmotoren voranzutreiben. Die CRM 250 AR weckte Hoffnungen auf einen Fortgang dieser Pläne – leider vergeblich.

von **Axel Koenigsbeck** Fotos **AK, Archiv**



Radikal: Mit der ausgeklügelten Motorsteuerung ARC reduzierte Honda die Zweitakt-Emissionen

Man muss das nicht verstehen. Da tüfteln die klugen Honda-Ingenieure in den 1990er-Jahren intensiv an innovativen Techniken für die Optimierung des Zweitakt-Prinzips. Und dann verkündet das Werk, dass ab 2002 nur noch Viertakter auf den Markt kommen.

Doch der Reihe nach. Die Geschichte der Marke begann 1948 mit einem Zweitakter aus eigener Produktion. Dem A-Typ folgten bald die Modelle Dream C und D mit jeweils 98 Kubik. Aber dann beschloss Gründer Soichiro Honda, nur noch Viertakter zu bauen, und präsentierte 1951 den Ohv-Single Dream E mit 146 Kubik.

An seinem Entschluss hielt der Patriarch eisern fest – bis zum Entschluss, ins Motocross einzusteigen. Projektleiter „Soichiro Miyakoshi sah sich in der Offroad-Szene um und erkannte sofort, dass hier ohne Zweitakter nichts mehr zu machen war – Viertakt-Edikt oder nicht“, schildert Chris Myers in Mick Woolletts Buch „Honda Motorräder“ die damalige Situation. Aus dieser Erkenntnis entstand für 1971 zunächst die RC 125M, zwei Jahre später die CR 250 Elsinore. Marty Smith bescherte Honda bereits 1975 erste Siege in der 125er-WM.

Nach zehnjähriger Auszeit beschloss Honda, wieder in der Straßen-WM mitzumischen. Doch statt die Konkurrenz auch hier mit gleichen Waffen zu schlagen, setzte man auf hochkomplizierte Ovalkolben-Vierzylinder mit 32 Ventilen. Doch die NR 500

-Träume

Feines Erlebnis: 1998 auf NEWS-Testfahrt mit dem SM-Umbau der CRM 250 AR von Red Baron in Neuss

Achtungserfolg: Mit der 400er EXP-2 errang der Franzose Jean Brucy für HRC den fünften Rang bei der Rallye Granada-Dakar 1995

Trotz Viertakt-Dogma stellte Honda fest, dass man im Rennsport ohne Zweitakter nicht konkurrenzfähig war

floppte ebenso wie die Turbo-Experimente für die Viertelliterklasse.

Honda wäre allerdings nicht Honda, wenn man nicht schon bei der Entwicklung der Motocrosser die Zweitakt-Option für die Straßenrenner im Auge gehabt hätte. Noch parallel zur NR hatte die Rennabteilung 1982 die NS 500 einsatzbereit. Mit einem horizontalen und zwei vertikalen Zylindern geriet der Triple kompakter und leichter als die Vierzylinder-Zweitakter der Mitbewerber. Bereits im Debüt-Jahr gewann Freddie Spencer einen GP, im folgenden Jahr die WM.

Was wären WM-Titel wert, wenn man sie nicht angemessen vermarkten würde? Flugs verabschiedete Honda sich vom Viertakt-Dogma und präsentierte schon zur Saison 1983 die MVX 250 F mit umgekehrter V-Anordnung der drei Zylinder. Wegen Kinderkrankheiten floppte der höchst unterhaltsame Triple allerdings und wurde bald durch den V-Twin NS 250 ersetzt. Parallel dazu folgte die NS 400 R, wiederum mit der V3-Konfiguration. Gegen die Vierzylinder Suzuki RG 500 Gamma und Yamaha RD 500 LC war sie trotz überzeugender Fahrleistungen jedoch im Nachteil.

Mit der technisch ausgefeilten NSR 250 R war Honda dann bis 1999 über Parallelimporteure in Deutschland präsent. Als letztes Modell der Reihe und als letztes Zweitakt-Straßenmotorrad der Marke leistete die MC 28 satte 58 PS, getunt sogar bis 69 PS.

Abgeleitet vom CR-Crosser bot Honda ab 1989 die Hardenduro CRM 250 an – parallel zur viertaktenden XR 600. 1991 folgte die umfangreich renovierte Mk.2 mit USD-Gabel, 1994 die Mk.3 mit optimiertem Fahrwerk.

Derweil plante der fünffache Dakar-Sieger HRC seine Rückkehr in den Rallyesport. Allerdings nicht mit einer scharf gemachten Africa Twin, sondern mit einem revolutionären Zweitakt-Einzylinder. Die auf der Kölner Ifma 1994 präsentierte EXP-2 trug auf dem Seitendeckel einen Aufkleber mit den Worten „Friendly to man and earth" – freundlich für Mensch und Erde.

Bei der Dakar ging es mehr ums Testen als ums Siegen

Nachdem Details zur Technik bekannt wurden, war offenkundig, dass es mit der Dakar-Teilnahme mehr ums Testen als ums Siegen ging. Anscheinend sah Honda zu dieser Zeit noch Zukunftschancen für den Zweitakter. Dennoch auf gute Platzierungen spekulierend, erfüllten sich Hondas Erwartungen immerhin zur Hälfte: Richard Sainct zog sich früh einen Schlüsselbeinbruch zu, aber Jean Brucy pilotierte seine EXP-2 immerhin auf den fünften Rang.

Desmodromisch: Zwei Züge gewährleisten eine immer exakte Positionierung des Gasschiebers

Szene, Literatur und Infos

In Sachen EXP2 und CRM 250 AR schweigt sich sogar die englischsprachige Literatur aus. Immerhin findet man im Internet über die einschlägigen Suchmaschinen einige Quellen zum Thema. Frustrierender ist das Fahnden nach Gebrauchtmaschinen: Derzeit sind schlichtweg keine AR zu haben. Insofern wären Preisangaben reine Spekulation. Als Adresse für Ersatzteile ist cmsnl.com zu nennen.

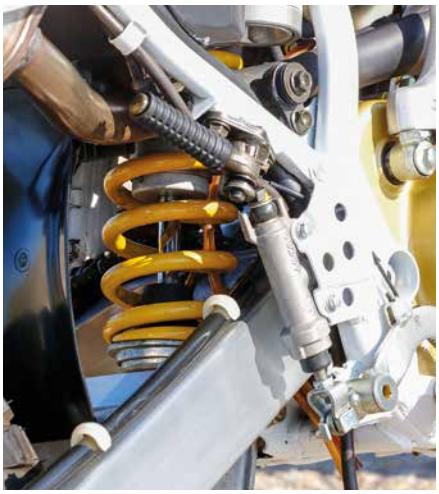
Diesel lässt grüßen: Bei Teillast wird der Auslass weitgehend durch eine elektronisch gesteuerte Klappe verschlossen. Dadurch entzündet sich das beim Spülungsprozess verbliebene Gemisch von selbst

Trickreich: Honda machte den Zweitakter für kurze Zeit zukunftsfähig

Mit dem 400er-Single wollte Honda das Zweitakt-Prinzip umweltfreundlicher machen. Wesentliches Problem: Durch Überschneidung der Steuerzeiten gelangt unverbranntes Gemisch in die Abgase. Abhilfe sollte nach den Ideen der Honda-Ingenieure eine Auslass-Steuerung schaffen. Nun waren solche Systeme bei leistungsstarken Zweitaktern jener Zeit bereits für eine bessere Leistungsentfaltung in den unteren Drehzahlbereichen üblich – allerdings mit moderat verkleinertem Auslasstrakt.

Honda ging für die EXP-2 einen Schritt weiter und riegelte den Auslass bei Teillast weitgehend ab. Die Betätigung der Klappe erfolgt dabei über einen Stellmotor und Seilzüge. Betätigt wird das ARC-„Ventil" über einen Zentralrechner, der Parameter wie Gasschieberstellung, Drehzahl, gewählte Schaltstufe, Kühlwasser- und Zylinderkopftemperatur verarbeitet. ARC steht für „Active Radical Control". Die zuvor nicht genutzten Spritanteile, chemisch als „freie Radikale" bezeichnet, vermischen sich mit dem Frischgas und führen sie damit auch der Verbrennung zu.

Bei dem Rallye-Experiment sollte es nicht bleiben. 1996 kündigte Honda an, eine zulassungsfähige Enduro mit der ARC-Technik zu bauen. Diese kam tatsächlich bald auf den Markt – allerdings als 250er und mit Rundschieber-Vergaser samt Membraneinlass, aber wiederum von einem PGM-Rechner gesteuert. Bei der EXP-2 übernahm die Einspritzanlage vom Straßenrenner NSR 400 die Gemischaufbereitung.



Für's Grobe: Das Monofederbein mit verstellbarer Federbasis und Zugstufendämpfung bietet guten Komfort

Tadellos: Wie auch die vordere Bremsanlage verzögert der Hinterradstopper effektiv und gut dosierbar

Zweckmäßig: Dem Cockpit mit Tachoantrieb per Welle sieht man die ausgeklügelte Elektronik nicht an

Leider von vorgestern: Konsequent weiterentwickelt, hätte die CRM heute gute Marktchancen

Spontan und kraftvoll: Die Leistungsentfaltung des AR-Singles ist absolut faszinierend

Der ARC-Single befeuerte die vierte Auflage der CRM 250. Auch wenn sie der Mk.3 ähnelte, handelte es sich doch um eine bis ins Detail neue Enduro. Vor allem wollte Honda damit den nordamerikanischen Markt bedienen, für den deutschen Importeur war die technisch und optisch attraktive Enduro jedoch kein Thema.

Wohl aber für freie Importeure. So machte sich MX-Spezialist Sarholz im hessischen Niederroßbach für die AR stark und brachte sie mit Unterstützung von Hans Becker – Zweitakt-Spezialist und Meister in der Straßen-DM 1989 – über die Zulassungshürde. Becker entwickelte eigens dafür einen Doppel-Endschalldämpfer mit zwei Katalysatoren.

Angeboten wurde die CRM 250 AR auch vom damaligen Parallel-Importeur Red Baron. Das in Neuss ansässige Unternehmen baute auf der CRM-Basis sogar eine feine Supermoto-Variante mit 17-Zoll-Rädern und Feinripp-Reifen in 120/70 vorne und 150/60 hinten. Die Lenkgeometrie mit der 45er-USD-Gabel von Showa blieb dabei unangetastet.

Technik	
Bauart:	Einzylinder-Zweitakt, flüssigkeitsgekühlt, Membransteuerung, ein Vergaser, 32 mm Querschnitt
Hubraum:	249 cm³
Leistung:	30 kW (40 PS) bei 8000 min^{-1}
Drehmoment:	35,5 Nm bei 6500 min^{-1}
Fahrwerk:	Einschleifen-Stahlrohrrahmen mit geteiltem Unterzug
Bremsen v/h.:	Scheibe 240 mm / Scheibe 220 mm
Reifen vorne / hinten:	3.00 x 21 / 4.60 x 18
Radführungen v/h.:	Upside-Down-Telegabel / LM-Zweiarmschwinge
Tankinhalt:	14 Liter
Leergewicht:	121 kg
Neupreis:	1998: 11 600 D-Mark (5931 Euro)

Mit der wendigen Enduro will man immer Gas geben

Ich hatte das exklusive Vergnügen, auch die SM für NEWS 1/99 ausgiebig zu probieren. Und es war ein wirkliches Aha-Erlebnis. Mit 130 Kilo Kampfgewicht, enormen Federwegen und viel Bodenfreiheit bietet sie schon fahrwerkseitig gute Voraussetzungen – als Enduro wie als Supermoto.

Absolut faszinierend ist jedoch die Leistungsentfaltung des AR-Singles. Er lässt sich mit wenig Gas anfahren und beschleunigt dann wie von einem überdimensionalen Gummiband gezogen. Man muss nicht ständig im Sechsganggetriebe rühren, um ihn bei Laune zu halten. Trotzdem hängt der Motor immer spontan am Gas. Was zweifellos auch daran liegt, dass er bei weitgehend geschlossener Drosselklappe keinen Zündfunken braucht, sondern im Prinzip wie ein Dieselmotor arbeitet.

Beim Spritverbrauch funktionierte der Trick mit den freien Radikalen damals weniger gut als beim Kraftzuwachs: 4,5 bis 6,5 Liter waren für eine 250er schon in den 1990ern recht happig. Allerdings: Mit dieser wendigen Enduro will man einfach immer Gas geben.

Als diese letzte CRM nach Deutschland kam, hatte sich das Thema Zweitakter für Honda allerdings schon weitgehend erledigt. Tatsächlich hielt nur der Scooter Pantheon 125 die Zweitakt-Fahne bis 2002 hoch – mit der AR-Technik der CRM. Danach gab es von Honda nur noch zweitaktende Wettbewerbsmaschinen für Straßen- und Offroadrennen.

Dabei hätte Japans Nummer Eins unbedingt die technischen und finanziellen Ressourcen gehabt, das in vielen Belangen attraktive Zweitakt-Prinzip zukunftsfähig zu machen. Dass es noch lange nicht am Ende ist, zeigen etwa KTM und Beta. Und die beiden Unternehmen sind mit ihrer Einschätzung nicht allein.

Fanartikel

Von der rollenden Telefonzelle BMW C1 bis zum Schenkelklopfer Yamaha GTS 1000: Norbert erinnert sich an gescheiterte Motorradkonzepte.

Auch wenn ich mich jetzt outen sollte, ich stehe so gar nicht auf E-Mobilität. So lange es noch Kraftstoff gibt, habe ich mir geschworen, kommt mir kein Elektrofahrzeug ins Haus. Leider habe ich die Rechnung ohne meinen Arzt gemacht. Seit ein paar Wochen schon steht ein Artromot-S3 in meinem Büro. Ein Stuhl mit Bewegungsschiene, der den Arm an meiner operierten Schulter in Bewegung und geschmeidig hält.

Da sitze ich nun halbstundenweise mehrmals am Tag drin und google mit der Linken, weil mir langweilig ist. Und so stieß ich auf die Motorradflops der letzten Jahre. Platz eins, und das war mir mehr als sonnenklar, ist wohl der BMW C1, eine Mischung aus Roller, Motorrad und Telefonzelle. Ein Zweirad, dem man ungefahren ansieht, dass es keinen Spaß machen kann. Aber es soll eine Fanszene geben.

Dass unter den Top 20 weitere BMWs zu finden sind, wundert mich ehrlich gesagt nicht. Etwa der fliegende Ziegelstein K1, wahrlich kein schönes Motorrad. Das bereitete mir nur einmal Freude, als ich sah, wie Toni Mang mit Kanzler Helmut Kohl auf dem Rücksitz in Hockenheim vor voller Tribüne eine Ehrenrunde auf dem roten Ungetüm drehte.

Auch vor der biederen F 650 CS Scarver mit Riemenantrieb grauste so manchem. Verständlich. Und einen Cruiser hätten die Münchener wirklich nicht bauen brauchen. Dass die R 1200 C Montauk nicht zum Hit taugen würde, hätte ich ihnen gleich sagen können. Habe ich sogar, glaube ich, als ich zur Fahrpräsentation der R 1200 C anno dunnemals nach Phoenix/Arizona eingeladen wurde.

Andere Hersteller haben sich auch vergriffen. Ganz oben dabei: Ducati! Wenn ein Sportmotorradhersteller einen Chopper baut, kann das nur der Griff ins Klo sein. Ducati Indiana. Noch Fragen? Oder die frühen Multistrada. Weder Fisch noch Fleisch. Ein hochbeiniger Tourer, aber keine Reiseenduro, die man sich vielleicht gewünscht hätte. Aber eventuell war es auch nur ihr aus deutscher Sicht unkonventionelles Design mit Zyklopennase, weshalb sie hierzulande kaum einer wollte.

Ich will hier nicht alle 20 aufführen, aber doch noch die ein oder andere nennen, wie etwa die Bimota Mantra, Moto Guzzi Centauro, Sachs Roadster 800 und MZ Skorpion, bevor ich auf jene zu sprechen komme, deren Entstehung und Niedergang ich live miterlebt habe: die Yamaha GTS 1000.

Im Herbst 1989 hatte mich Yamaha nach Japan eingeladen. Dort wurde mir die aufsehenerregende Technik- und Designstudie „Morpho" präsentiert. Ein außergewöhnliches Konzept mit einer Achsschenkellenkung als Vorderradführung. Bereits 1987 hatte James Parker von RADD eine gut funktionierende Lenkung dieser Art an einer FZ750 montiert und patentieren lassen. Das Design des Prototypen RADD-MC² steuerte GK Dynamics bei.

Zwei Jahre später, bei der Morpho, tat man sich wieder zusammen. Designer Atsushi Ishiyama zeichnete ein gar nicht mal so utopisches Gefährt. Wen wundert's, hatte er doch schon die XS 650, RD 250, SR 500, SRX 600 und FJ 1100/1200 auf seinem Reißbrett. Damit war klar, ein achsschenkelgelenktes Serienmotorrad lag nicht in weiter Ferne.

„Die Speerspitze einer neuen Motorradgeneration"

Auf der IFMA in Köln 1992 stand es dann in Form der GTS 1000. Yamaha präsentierte die Achsschenkellenkung als Speerspitze einer neuen Motorradgeneration. Aber nicht nur die Vorderradführung war state of the art. Der Motor stammte aus der FZR 1000 und wurde mit Einspritzanlage und G-Kat bestückt, was zu dieser Zeit längst nicht üblich war.

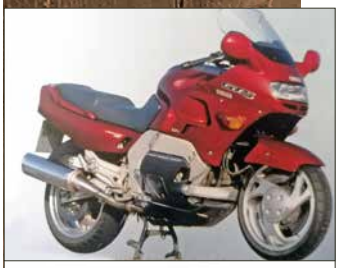
Der 145 PS starke Fünfventiler – für Deutschland auf 98 PS gedrosselt – steckte in einem stabilen, wuchtigen Aluminium-Brückenrahmen. Für gut 2000 Mark Aufpreis gab es die GTS 1000 sogar mit ABS. Klar, dass wir die GTS so schnell wie möglich testen wollten. Wir waren ungemein gespannt, wie sich so eine Achsschenkellenkung im Fahrbetrieb schlägt – und wurden mächtig enttäuscht. Die mit 290 Kilo nicht leichte Maschine ließ sich nur unwillig einlenken, gab sich wenig handlich, neigte zum Aufstellen beim Bremsen in Schräglage und war noch nicht einmal sonderlich spurtreu. Das hatten wir so nicht erwartet.

Lästiges Konstantfahrruckeln und bisweilen bockige Gasannahme gestalteten den Umgang mit der GTS äußerst gewöhnungsbedürftig. Alles Eigenschaften, die sich hätten abstellen lassen. Schon ein schmalerer Vorderradreifen in 120/70 statt 130/60 und eine Gemischanfettung hätten genügt, um der GTS Manieren beizubringen. Denn vom Fahrkomfort, Windschutz und Verarbeitung war die GTS erste Sahne.

Nur Yamaha tat sich schwer mit diesen Änderungen, was mögliche Kunden mit Desinteresse quittierten. Heute hat die GTS eine treue Fangemeinde – wie auch der BMW C1. Musste es deshalb erst ein Flop werden?

von **Norbert Kappes** (Text & Fotos)

Ein paar Änderungen hätten vielleicht für den Erfolg der GTS 1000 genügt



Spektakulär gescheitert: Studie „Morpho" und die spätere Yamaha GTS 1000

„Motorcycle Mama“

Mobilität ist ein Menschenrecht. Ein äußerst beliebtes Menschenrecht! So wurden nach dem Krieg motorisierte Mobile wie Roller, Motorräder und Autos sprichwörtlich „des Deutschen liebstes Kind“.

Der ADAC forderte die „autogerechte Stadt“ und die wurde dann mit der Wucht des Wirtschaftswunders deutschlandweit verwirklicht. Schließlich hinterließen die Verwüstungen des Krieges große Freiflächen für den mehr- und großspurigen fahrzeuggerechten Ausbau.

Doch diese trennscharfen Verkehrsschneisen führten nicht alle ins Glück. Mancher Eingeborener beliebter Ballungsräume bemerkte: Entweder war man auf der Seite geboren, wo die Geschäfte sind, oder man musste verhungern.

Doch dann wehte „The wind of change“. Der ADAC rückte von seiner autogerechten Utopie ab und propagiert mittlerweile auch das Fahrradfahren. Viele junge Leute machen erst gar keinen Führerschein mehr und die Klimabewegung liebäugelt mit der „autoarmen Stadt“, wie man sie in Madrid oder Kopenhagen erleben kann. Dort sieht man fast nur noch Lieferwagen, Taxis und schicke Elektro-Roller. Der Rest sind Anwohner, Touristen, Pedaltreiber und Fußläufer auf belebten Wegen und Plätzen. Aber wo bleibt dann das Recht auf Mobilität? Kann man den Verkehr tatsächlich aus den deutschen Innenstädten verbannen?

Hier hat sich ein Fehler eingeschlichen, denn Mobilität und Verkehr sind keinesfalls dasselbe. Wenn in der autogerechten Stadt ein Kind eine Klassenkameradin besuchen will, die auf der anderen Seite der sechsspurigen Straße wohnt, behindert der Verkehr seine Mobilität. Und wenn wir alle, wie so oft, wegen zu viel Verkehr im Stau stehen, sind wir nicht mehr mobil, schließlich stehen wir ja. Ergo kann Verkehr sogar die Mobilität behindern.

Wie verhält es sich aber, wenn wir auf oder neben dem Motorrad oder im Auto Verkehr haben? Die Popmusik umschreibt das ja bildreich in Songs wie „Heavens in the backseat of my Cadillac“ oder „Motorcycle Mama“.

„We'll sleep at the roadside in the soft green grass...You'll be the queen of my highway, my motorcycle mama. We'll see the world through my Harley.“ Wenn wir selig und befriedigt durch die Harley in die Welt gucken, sind wir allerdings nicht mobil, denn in der Regel vollzieht man jenen „Verkehr“ nicht während der Fahrt.

Für diesen vergnüglichen Verkehr aber müssen wir mobil sein! Mobil im Sinne von gelenkig. Und wie bleibt man gelenkig? In dem man sich viel bewegt – auf dem Rad oder zu Fuß, also in der autoarmen Stadt. Und in den paar Autos, die da noch rumstehen, haben die autoarmen Städter dann reichlich Verkehr. Und dabei entsteht dann – gewollt oder ungewollt – das Anfangs erwähnte „Deutschen liebstes Kind.“ Herzlichen Glückwunsch, Motorcycle Mama und Motorcycle Papa!

www.juergen-becker-kabarettist.de

Torraum

Das Münchner Unternehmen Style your Garage bringt Abwechslung auf öde Garagentore durch fotorealistisch bedruckte Planen. Diese bestehen aus wetterfestem, UV-beständigem PVC, lassen sich kinderleicht befestigen (Montage-Kit wird mitgeliefert) und ebenso leicht wieder entfernen. Für Motorradfahrer bietet der Hersteller zehn verschiedene, dreidimensional wirkende Motive an. Auf Wunsch können auch vom Kunden gemachte Fotos verarbeitet und Sondergrößen gefertigt werden. Die Preise beginnen bei 219 Euro, bis zum 31. März 2022 gibt es zehn Prozent Rabatt.

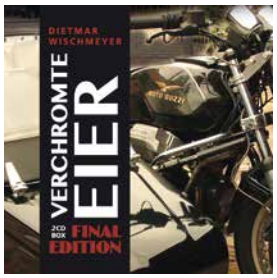
www.style-your-garage.com

Alles muss raus

T-Shirts, Sweatshirts, Pullis, Jacken, Hosen, Uhren, Gürtel, Kappen, Schals und vieles mehr – im Online-Outlet-Store von Yamaha herrscht derzeit Ausverkauf. Viele Artikel sind bis zu 50 Prozent im Preis gesenkt, da sollte jeder Fan der Marke etwas für sich finden.

www.yamaha-motor.eu

Lachnummer



Der Satiriker Dietmar Wischmeyer hat wieder zugeschlagen: Nach „Verchromte Eier 1“ (1994) und „Verchromte Eier 2“ (2001) erscheint nun endlich mit „Verchromte Eier Final Edition“ sein drittes Werk zum Thema Motorrad. Und wie vorher auch kriegt hier jeder sein Fett weg, Motorradfahrer (vor allem reifere Jahrgänge), Autofahrer, anthroposophisch angehauchte Rocker („Sons of Energy“ und „Sofa Satans“), Polizisten, Motorradgottesdienste und viele mehr. Wischmeyer vergöttert und veräppelt uns und unser aller liebstes Hobby – da er selber Motorrad fährt, weiß er, wovon er redet. Seine Wortwahl ist gewohnt geschliffen, pointiert, machmal derb und fernab jeglicher politischen Korrektheit. Man kennt die Typen, die Wischmeyer beschreibt, findet sich oft genug selber wieder, mal mehr, mal weniger, aber immer zum Schreien komisch.

Dietmar Wischmeyer: Verchromte Eier Final Edition, Doppel-CD, 128 Minuten, 17,95 Euro

www.fsr-shop.de

Der Motorradpfarrer

Seit über sieben Jahren leitet Lars Lemke die Geschicke des Hamburger MOGO. Besuch bei einem Mann, der mit gleicher Leidenschaft Motorradfahrer und Seelsorger ist.

von **Jürgen Schons,** Fotos **privat**

Nein, wie ein Pfarrer wirkt Lars Lemke nicht, wenn er im Leder auf seiner RT sitzt. Da kann man sich kaum vorstellen, dass seine Berufskleidung normalerweise aus schwarzem Talar mit weißem Beffchen besteht. Auch wenn man mit ihm redet, kehrt er nicht den Pastor heraus, sondern erweist sich als witziger Gesprächspartner und als Motorradfahrer wie du und ich.

Seit November 2014 leitet er den Hamburger Motorradgottesdienst, die wohl größte Veranstaltung dieser Art auf der Welt. Dabei ist er an diese Stelle eher zufällig geraten: „Ich habe 13 Jahre lang als Pastor in Hamburg-Sinstorf gearbeitet und dann in Lübeck das Projekt Familienkirche geleitet. Nach dessen Ende hatte ich ein Gespräch in der Personalabteilung der Nordkirche, zu dem ich mit meiner BMW hingefahren bin. Als ich wieder ging, meinte der Personaler ‚Sie fahren Motorrad? Können Sie sich vorstellen, die MOGO-Leitung zu übernehmen?' So wurde ich Nachfolger von Erich Faehling."

Den MOGO kannte Lemke aus eigener Erfahrung, in dessen Anfangsjahren war er manchmal mit seiner BMW R 45 dabei. Aber irgendwann blieb dafür keine Zeit mehr. Wie auch, wenn der sonntags lief, musste er den Gottesdienst in seiner Gemeinde halten. Doch der MOGO war damals eine sehr viel kleinere Hausnummer als heute. In den 1980ern kamen ein paar Hundert Besucher, dann 2000, dann 4000, heute erscheinen durchschnittlich 20 000. Dementsprechend viel Arbeit macht er.

Die Finanzierung des MOGO ist eine Herausforderung

Der organisierende MOGO e.V. ist nur ein kleiner Verein, Lemke der einzige hauptamtliche Mitarbeiter und deshalb bei allen offiziellen Vorbesprechungen mit Polizei und Behörden dabei. Er stellt das Budget auf, macht das Controlling, ist praktisch ein Eventmanager. Die Finanzierung ist die größte Herausforderung: „Früher hat sich der MOGO durch Spenden und Sponsoren selber finanziert. Heute wünsche ich mir wieder eine stärkere Unterstützung von den Besuchern, zumal es keinen Zuschuss von der Stadt Hamburg gibt." Aber die Zusammenarbeit mit der Polizei klappe super und im Event-Ausschuss der Stadt Hamburg, der Veranstaltungen genehmigt, habe man Fürsprecher, so der gebürtige Nordfriese.

Ans motorisierte Zweirad kommt Lemke schon in seiner Jugend, als er an den Mofas und Mopeds seiner Freunde herumschraubt – „Mich interessierte die Technik". Fahren darf er die jedoch wegen elterlichen Verbots nicht. Das endet mit der Volljährigkeit, er steigt auf seine R 45: „Ich war mobil, dazu kamen die Reisen – einfach wunderbar!"

Heute bewegt der 58-jährige Vater von zwei erwachsenen Kindern in seiner knappen Freizeit die R 1200 RT am liebsten allein: „Wenn meine Kumpels früher sonntags zu Ausfahrten ansetzten, konnte ich nicht mit, ich musste ja arbeiten. So ergab es sich, dass ich viel solo unterwegs war. Ich fahre ohne Radio, ohne Navigequatsche, ohne Telefon. Wenn ich Motorrad fahre, kann ich abschalten, genieße Landschaften, komme bei mir selber an. Die Lust am Reisen und Neues zu entdecken, das hat etwas Meditatives und ist eine Möglichkeit, Gott zu begegnen. Das funktioniert für mich."

Und wie sieht der Seelsorger die weitere Entwicklung des MOGO? „Der MOGO hat auf jeden Fall eine Zukunft. Mein Job ist es, viel darüber nachzudenken, damit es ihn weiter gibt. Vielleicht kommen wir zur 50. Auflage alle mit E-Motorrädern. Egal was passiert, Finanzprobleme, weniger Besucher oder aufwendigere Genehmigungen, wir werden uns immer im Michel treffen können, da passen 3000 Leute rein. Und selbst mit 500 würden wir den MOGO feiern. Das Drumrum ist ein Nice-to-have." Pastor Lars Lemke glaubt nicht nur an die Zukunft des MOGO, er tut auch viel dafür. M

Tauscht gerne den Talar mit Leder: Seit 2014 leitet Lars Lemke den Hamburger Motorradgottesdienst

„Die Lust am Reisen und Neues zu entdecken, das hat etwas Meditatives"

Leserbriefe

Tiroler Regeln

Das in Tirol eingeführte dB-Limit betrifft ausschließlich das im KFZ-Schein unter U.1. genannte Standgeräusch. Bei vielen Modellen wird das Fahrgeräusch leiser gemessen als das Standgeräusch, weil die Messmethoden unterschiedlich sind. Das steht in keinerlei Zusammenhang mit der Kleidung des Fahrers, mit unerlaubten Manipulationen an der Abgasanlage oder einem aggressiven Fahrstil. Hier werden ordnungsgemäße, zugelassene Fahrzeuge sinnlos vom Betrieb ausgeschlossen. Ich wohne selbst im Schwarzwald und stimme zu, dass die Einhaltung von Verkehrsregeln an Wochenenden stärker kontrolliert werden sollte. Wobei ich damit den gesamten Verkehr meine, PKW eingeschlossen. Und ich denke an Geschwindigkeits- und Geräuschmessungen während des Fahrens. Da helfen die „Tiroler Regeln" keinen Millimeter weiter.

Peter Mostowys

Tiroler Regeln

Ich erlaube mir als Eingeborener des Tiroler Lechtals, meinen Senf zu diesem Thema abzugeben. Es wird immer vom „Tiroler Fahrverbot" gesprochen. Erstens ist das kein generelles Fahrverbot, sondern nur eines für zu laute Motorräder – über und nicht ab 95 dB. Und zweitens betrifft es nur Teilstrecken in den engen Tälern des Bezirks Reutte. Es gibt im restlichen Bundesland Tirol noch hunderte Kilometer toller Motorradreviere, die für jeden frei befahrbar sind. Ansonsten macht ihr eine tolle Zeitschrift mit ausgewogenem Themenbereich!

Helmut Schlichtherle

Roter Bereich

Mega-Lob für Ulis Kolumne: Witzig, amüsant und gnadenlos ehrlich führt er den Lesern die menschlichen Stärken und Schwächen vor Augen. Der Rote Bereich ist ein Muss und eine Bereicherung für NEWS. Bitte lange beibehalten.

Erhard Alexander

Gassefahren

Tja, da tritt ein Politiker in die BU ein und der Dank folgt auf dem Fuß. Statt eine liberalere Politik zu machen, wie sie im Ausland gegenüber den motorisierten Zweirädern gang und gäbe ist, wird in Deutschland das Strafmaß erhöht. Nun kann das den Führerschein kosten, nur weil man sich oder sein Motorrad im Stau vor dem Kollaps retten will. Wer das schon mal erlebt hat, wenn das Bike mitten im dicksten Gewühl auf einer dreispurigen Autobahn anfängt zu mucken, kennt das. Mir ist das mit einer Luftgekühlten passiert, Kupplung überhitzt vom Stop-and-go und im letzten Augenblick von der Baustellenausfahrt gerettet. Nun werden wir mit 300 Euro bestraft, wenn wir langsam in der Mitte weiterrollen. Ich möchte betonen, dass ich damit Durchrollen meine und nicht Durchfegen. Etwas mehr Rücksichtnahme von allen auf den Straßen wäre besser als immer mehr Schilder und Strafen.

Manfred Brakonier

Streetfighter V2

Der Beitrag von Leser Jens Heuer spricht mir aus der Seele. Ergänzen möchte ich, dass ausnahmslos alle Hersteller gefragt sind, leisere und wieder schwächere Motorräder zu bauen. Motorradzeitschriften tragen indirekt aber auch zur unliebsamen Raserei, Lärmbelästigung und Streckensperrungen bei. Dies ist der Fall, wenn Berichterstattung und Wortwahl eine „Waffe" wie die Ducati Streetfighter V2 glorifizieren. Dann fühlt sich so mancher unreife Querulant angesprochen, die Nerven seiner Mitmenschen auf das Äußerste zu strapazieren. Liest man dann noch, dass diese Maschine ein Standgeräusch von 102 dB(A) von sich gibt, dann lange ich mir sowieso an den Kopf. Solche Maschinen gehören auch in keinen Testbericht, zumindest nicht mit obiger Wortwahl.

Jürgen Schlicksupp

Zusammengeführt

Als langjähriger NEWS-Leser freue ich mich sehr darüber, wie gut euch die Zusammenführung von NEWS und »Motorradfahrer« im Laufe der Monate gelungen ist. Die anfänglich noch deutlichen Unterschiede in Layout und Tonalität der einzelnen Beiträge sind aus meiner Sicht nur noch marginal. Das Blatt wirkt inzwischen ausgewogen und aus einem Guss. Bitte macht bitte einfach weiter so in 2022!

Andreas Lang

GSX-S 1000 GT

Sagt der Chefkonstrukteur von Suzuki zu seinen Mannen: „Jungs, wir dürfen keine so langen Kennzeichenhalter mehr machen!" „Okay, Chef, dann machen wir halt superlange Spiegelhalter!" Könnte sich genauso zugetragen haben. Oder? Humorvolle Grüße aus dem sonnigen Allgäu. Macht weiter so.

Walter Reinold

GSX-S 1000 GT

Seit elf Jahren fahre ich eine GSF 1250 S Bandit. Als diese eingestellt wurde, dachte ich, es wird wohl bald eine würdige Nachfolgerin kommen. Stattdessen erblickte die Katana das Licht der Welt. Umso mehr war ich erfreut, mit der GSX-S 1000 GT eine würdige Nachfolgerin zu entdecken. Dachte ich. Design und Fahreigenschaften sind ja nicht schlecht. Aber, und das stört mich gewaltig: Wer sich GT auf das Blechkleid schreibt, sollte das auch können. 190 Kilo Zuladung, kein Topcase und ein Federbein, das nur mit Hakenschlüssel bedienbar ist, das geht gar nicht. Das wirkt wie aus der Zeit gefallen.

Jörg Kailuweit

Meilenstein Junak

Begeisterung ist gar kein Ausdruck! Ich habe vielleicht 25 Jahre nichts über Junak in Zeitschriften gelesen und jetzt bei euch ein Super-Artikel im Technik-Teil. Vielen Dank dafür. Eins wollte ich nach 140 000 Junak-Kilometern noch erwähnen: das erstaunliche Potential, das in diesem Motor steckt. Er lässt sich einfach und günstig mit VW-Technik „aufbohren", der Kurbeltrieb ist locker dafür ausgelegt. Ich nutze diese Technik für den Rennbetrieb und bin erstaunlich flink damit. Macht weiter so, gerne auch immer mal wieder was von vor vielen Jahren – wer weiß, wann den Motorrädern von heute die Chips ausgehen.

Andreas Häring

Kleinere Hubräume

Mopped hält Winterschlaf. Grund für mich, euch auch mal mein Dankeschön für die immer wieder so interessanten Artikel in NEWS zu schreiben. Ich verpasse keine Ausgabe und lese sie komplett, besonders auch den Service. Dennoch möchte ich eine Anregung geben. Ich habe mal auf einem T-Shirt gelesen: „Es ist egal welches Motorrad du fährst, der Fahrtwind ist immer der Gleiche". In eurer Bike-Auswahl geht es aber leider meist erst ab 650 Kubik aufwärts los. Das ist sicher dem Marktinteresse angepasst. Dennoch finde ich es schade, dass gerade die Bikes von 125 bis 500 Kubik aus meiner Sicht bei Tests so wenig Beachtung finden. Und etwa die Marke Hyosung ist im NEWS-Portfolio nicht existent.

Harry Arnholdt

Wir testen vor allem neue Motorräder. Aber da gibt es leider seit langem nichts von Hyosung.

Fahrbericht Mash 650

Nach all den Zweiradhochleistungsrechnern endlich mal ein entschleunigendes Motorrad. Bin gerade am Dauergrinsen – Konnektivität, also bitte. Wenn ich mein Möppi besteige, bin ich mit allem connected, Sonne, Regen, Wolken, Wind, Temperatur, Geruch, Geräusch. Einfach Seele betanken anstatt ein fahrendes Ingenieursbüro mit Satellitenanbindung zu bewegen. So habe ich es kennengelernt, deshalb fahre ich. Es ist meine intime Genusszeit, in der ich nur für all die während der Fahrt auf mich treffenden Eindrücke erreichbar bin. **Hilmar Weber**

Konzeptvergleich: KTM – Suzuki – Yamaha in NEWS 12/21

Ténéré 700 – V-Strom 1050 – Super Adenture

Vielen Dank für diesen tollen Konzeptvergleich von KTM 1290 Super Adventure, Suzuki V-Strom 1050 und Yamaha Ténéré 700. Mir ist klar geworden, dass „größer, schneller, mehr Elektronik" nicht immer mehr Fahrspaß bringen muss. Vor dem Hintergrund des neuen Bußgeldkatalogs kann weniger Leistung mehr und vor allen Dingen dauerhafter Spaß machen. Ich stimme völlig mit der Aussage überein, dass nicht kaputt gehen kann, was nicht verbaut ist. Wenn man in Gegenden ohne Handyempfang unterwegs ist, kann es ärgerlich werden. Ein tolles Heft. Macht bitte weiter so.

Kai Kapanski

Hola Catalunya

Als Katalane, der in Bayern lebt, hat mir der Bericht über Katalonien in der Dezember-NEWS sehr gut gefallen. Nur eine kleine Anmerkung: „Tapas" sind für Katalonien das gleiche wie Kebab für Deutschland – es ist spanisches Essen, nicht katalanisch. Kalte Tapas kommen aus dem Süden Spaniens, warme Tapas aus den Norden Spaniens. Glücklicherweise leben in Katalonien Menschen aus vielen verschiedenen Ländern – es ist ein Luxus. Ich danke den Autoren dafür, dass sie die aktuelle Situation in meinem Land widerspiegeln.

Jordi Soler

Hola Catalunya

Gratulation und Lob an eure Touren-Autoren Staleker. Erinnerungen an meine Motorradtouren nach Griechenland 1968 und 1973 in den Golf von Volos (Pilion), als auch meine 31 Pyrenäentouren offroad nach Katalunya konnten durch diese vielen kleinen Eindrücke voll in meinem Unterbewusstsein reaktiviert werden.

Dr. Horst Hoffmann

Konzeptvergleich

Ein herzliches Dankeschön für den von mir lang erwarteten Beitrag zur Betrachtung von verschiedenen Reiseenduros. Ein genauer Blick auf den eigentlichen Einsatzzweck schadet nie. Und da hilft die Stilberatung von Wulf wirklich sehr. Einfach toll, wie die drei Vertreter unterschiedlicher „Geldbörsenklassen" im Hinblick auf den Einsatzzweck beleuchtet wurden. Durch so einen Vergleich wird einem deutlich, es ist eben immer eine Frage des Blickwickels: Was brauche ich wirklich und was ist technisch möglich? Die richtige Abenteuerreise besteht ja in der Kunst des Weglassens.

Raimund Kramer

Jumpstarter

Großes Lob an Wulf für den interessanten und aufschlussreichen Bericht über diese Stromspender. Es klingt sehr vernünftig, immer so ein Teil mitzuführen, genau wie Reifenflickzeug und einen Meter Benzinschlauch. Nur gibt das Platzangebot heutiger Bikes unter der Sitzbank nicht viel dazu her. Zwei Verständnisfragen hätte ich: Wie können diese dünnen „Käbelchen" den hohen Starterstrom übertragen, ohne zu glühen? Und: Kann über den Zigarettenanzünder-Stecker auch die Starterspannung ans Mopped abgegeben werden? Macht weiter so. Ich bin seit 2008 Abonnent und werde es bleiben.

Hans-Peter Rein

Der Jumpstarter im Tankrucksack hilft nur, wenn er auch aufgeladen ist, was man vor der Fahrt prüfen muss. Wir würden eher ein Starthilfekabel mitführen. Zur Kabeldicke: Der VDE geht von Dauerstrom aus. Wenn die Ampere 24 Stunden fließen sollen, sind die Vorgaben des VDE unbedingt sinnvoll. Ein technisch einwandfreier Motor sollte in maximal acht Sekunden starten. Dann reichen sechs Quadratmillimeter bei kurzer Kabellänge. An den Zigarettenanzünder sollte man Jumpstarter auf keinen Fall anschließen. Die internen Kabel sind tatsächlich viel zu dünn und würden in Sekunden durchschmoren. Vorher sollte allerdings die Sicherung der Steckdosen durchbrennen. Und es gibt die Gefahr, dass bei starker Stromeinspeisung in „Gegenrichtung" das CAN-Bus-System Schaden nimmt.

Motorrad-Vorfahren

Vorab mein uneingeschränktes Lob für eine der besten Motorrad Zeitschriften am Markt. Der Artikel „Motorrad-Vorfahren" mit dem Beitrag „Suzuki Katana" veranlasst mich, meinen Unmut kundzutun. Ich hatte in den 80ern die Möglichkeit, die Katana 1100 eines Freundes probefahren zu können, und war begeistert. Das Design der Neuauflage hat mich ebenso fasziniert. Der leider ausbleibende Erfolg dieses tollen Retro-Motorrads ist einzig und allein dem Tankinhalt von nur zwölf Litern geschuldet. Welcher „Vollpfosten" von Suzuki traf die Entscheidung, ein 150 PS starkes Motorrad mit diesem Minitank auszustatten? Wirklich schade um dieses schöne Motorrad.

Uwe Bächle

Moto Guzzi V 85 TT

Ich hatte mir die Guzzi V 85 TT gekauft, da ich keine übermotorisierte Reiseenduro brauche. Mit 76 PS kommt man überall hin. Möchte nächstes Jahr über Schwarzwald, Burgund, Zentralmassiv, Nordspanien bis nach La Coruna, dann nach Sagres, Gibraltar, Andalusien, Südpyrenäen, Südfrankreich, Seealpen und dann über die Alpen zurück, sofern das Corona-Chaos das zulässt. Dafür ist die Guzzi gedacht. Stabiles Koffersystem, 23-Liter-Tank und ein Verbrauch um die vier Liter, beim Bummeln auch darunter, erscheinen mir als geeignet. Selbst die anfangs harte Sitzbank ist schon besser. Der einzige wirkliche Kritikpunkt an der V 85 TT ist meiner Meinung nach das E-Gas. Beim Schließen des Gasgriffs bekommt man jedes Mal einen meines Erachtens kräftigen Tritt ins Hinterteil. So versaut es einem das eine oder andere Mal eine saubere Linie. Abschließend möchte ich euch an der Stelle auch mal ein dickes Lob aussprechen. Seit rund 30 Jahren lese ich eure Zeitung. In Sachen Info, Preis und Leistung gibt's für mich nichts Besseres. Soll auch mal gesagt werden.

Rainer Steinebrunner

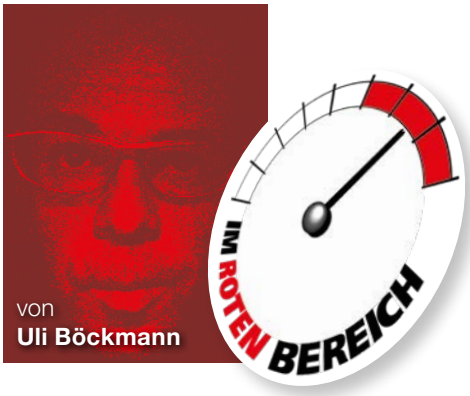
R 18 – Gold Wing

Das Ergebnis war ja irgendwie zu erwarten. Vor 60 000 Kilometern habe ich mir auch die neue 1800er BMW angesehen, dann aber meine GS gegen eine Gold-Wing F6B pur getauscht, also den Bagger ohne Schickimicki, und es nie bereut. Die Kraft der sechs Herzen mit 120 PS und knapp 170 Nm sind eine Ansage. Das Handling und der Wetterschutz sind überragend und wenn ich es mal krachen lassen möchte, rennt die Fuhre 220 km/h, und zwar ohne zu zittern. Einzig der Sound erinnert nicht an ein Bike, sondern eher an einen Sportwagen aus Zuffenhausen. Euer Heft ist jedes Mal eine Freude.

Werner Dormann

Wertanlagen

Hängen wir nicht alle irgendwie noch insgeheim an den Motorrädern unserer Jugendzeit? Manche planen diese Sehnsucht in ihre Altersversorgung mit ein.



„Hast du schon gehört? Horst gibt seine Bol d'Or jetzt ab."

„Horst? Welcher Horst? Ich kenne keinen Horst."

„Silo? Der rasende Doppelzentner? Die einzige Abrissbirne, die mit einem Wheelie einschlägt?"

„Ach der. Wusste nicht, dass der Horst heißt. Ich dachte, der heißt wirklich Silo."

„Nee, das ist kein Name, das ist eine Beschreibung."

„Und der verkauft seine Bol d'Or? Bist du sicher?"

„Wusst' ich doch, dass dich das interessiert, du bist ja auch so'n Motorrad-Messie. Weißt du überhaupt noch, was in deiner Halle alles rumsteht?"

„Klar, das ist schließlich meine Rente. Und die wird von Jahr zu Jahr fetter."

„Wie? Du siehst deine Schrottsammlung als Renditeobjekt?"

„Wüsstest du ein besseres?"

„Wenn du die richtigen Mopeds hast, kann das gehen. Aber mir ist nicht bekannt, dass bei dir besondere Schätze lauern."

„Vielleicht nicht heute, aber denk' mal zwanzig Jahre weiter."

„2042... ist noch 'ne ganze Zeit hin."

„Eben. Wie oft hast du mir etwa schon von deiner Heckflosse vorgejammert?"

„Erinner' mich nicht daran! Die kriegtest du damals nachgeschmissen, solche Karren fuhr man als Zivi, weil man sich nix anderes leisten konnte!"

„Ich weiß. Den hast du dann später für sechshundert Mark an zwei Libanesen verhökert, stimmt's?"

„Reicht es dir nicht, alte Wunden wieder aufzureißen? Musst du auch noch drin rumprockeln?"

„Hab' neulich noch einen auf einer Oldtimer-Messe gesehen, da hing' ein ganz schlichtes Schild dran: Nicht unter 30 – verhandeln zwecklos!"

„Ach, prockeln reicht dir nicht! Es muss auch noch mit einem glühenden Messer sein, was? Hab' mich schon hinreichend drüber geärgert, kannst du mir glauben. Aber da bin ich ja wohl nicht der Einzige!"

„Stimmt. Auch ich hab' mal eine XT 500 für 200 Euro abgegeben. Die fuhr sogar noch."

„Also! Wir haben doch alle unser Lehrgeld bezahlt, oder?!"

„Deshalb hab' ich mich auch schon vor einer ganzen Zeit mal schlau gemacht, wie sich das mit den Preisen so entwickelt und hab' meine Schlüsse daraus gezogen."

„Aha. Und diese Schlüsse sagten dir: Sammle fahruntüchtige und langweilige Bikes der Achtziger und Neunziger, oder was?"

„Mach' dich nur lustig. In zwanzig Jahren sprechen wir uns wieder."

„Ach, jetzt hör' aber auf! Wenn ich mich recht erinnere, standen in einer Ecke deiner Halle etliche japanische Softchopper. Diese Dinger kannte ich schon damals nur vom Wegsehen, die Teile haben so viel Ausstrahlung wie eine Straßensperre in Andorra! Glaubst du ernsthaft, die rollenden Behinderungen steigen mal im Wert?"

„Das glaube ich nicht, da bin ich mir sogar sicher."

„Nicht zu fassen. Woher nimmst du deine Weisheit? Schon bei echten Oldtimern kann dir keiner sagen, wohin die Preise sich entwickeln. Aber bei deiner Sammlung reden wir ja nicht mal von Oldtimern, sondern von einer Anhäufung seelenloser Massenmotorräder in jämmerlichem Zustand."

„Patina. Steigert den Wert zusätzlich."

„Patina, das ich nicht lache! Schimmelpilz trifft's wohl besser!"

„Meine Halle ist trocken. Und dass keiner weiß, wie die Preise sich entwickeln, stimmt so nicht. Das weiß man bei Motorrädern sehr wohl."

„Frühstückst du vor einer Glaskugel?"

„In alte Autos investieren Sammler, in alte Motorräder investieren Liebhaber. Und die Motorräder der eigenen Jugendzeit stehen bei denen ganz oben auf der Liste, die weitaus meisten wollen immer genau die Karren wiederhaben, auf denen sie mal angefangen haben. Die Siebziger Jahre sind in ein paar Jahren abgefrühstückt, da wird dann auch so manche Sammlung langsam ein biologisches Ende finden. Und was ist dann als nächstes dran?"

„Lass mich raten: die Achtziger?"

„Darf ich Sherlock zu dir sagen?"

„Deshalb auch die ganzen 80er-Honda-Leichen bei dir."

„Größtenteils CB 400 N. Eines der häufigsten Fahrschulmotorräder der frühen Achtziger, auf dem Teil haben hunderttausende ihren Lappen gemacht, da werden die Preise noch durch die Decke gehen, wart's ab."

„Achgottjasicher. Die weitaus meisten haben damals doch drei Kreuze gemacht, als sie diesen Höllenstuhl endlich hinter sich lassen konnten! Und du glaubst, dass dieses Kackfass dir deine Rente sichert?! Never! Aber vielleicht hast du ja Glück und wirst nicht so alt."

„Mach' dich nur lustig, ich weiß, was ich tu. Was will Silo für seine Bol d'Or denn haben? Ist nämlich auch so'n Jap-Bike, dass gerade noch keiner haben will, hat sich damals aber verkauft wie geschnitten Sushi, weit mehr als 20 000 Stück allein in Deutschland."

„Vom Preis weiß ich nix, soll aber tipptopp in Schuss sein."

„Okay, dann ist das nix für mich. Zu teuer."

„Du bist echt ein Kauz, wenn du mich fragst. Außerdem hast du doch eh' keinen Platz mehr in der Halle, selbst der ganze Eingangsbereich stand doch letztens schon voll mit Karren – ganz merkwürdigen übrigens. Mit den Dingern konnte ich ja rein gar nix anfangen, in dem Halbdunkel war aber auch nicht viel zu erkennen. Was ist das für Zeugs?"

„Hab' ich nix mit zu tun, das gehört alles meinem Sohn. Der hat das Sammeln jetzt auch angefangen, aber weil er noch jung ist, denkt er in längeren Zeitfenstern. Der macht's genau richtig."

„Wieso, was sammelt der denn?"

„Elektromotorräder. Die ganz frühen Dinger. Und dann, in vierzig, fünfzig Jahren…"

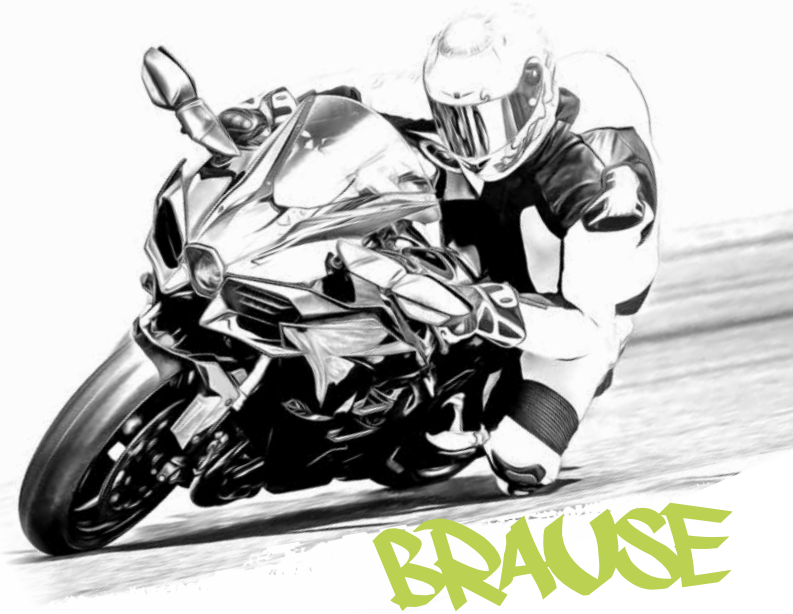
Hypermotard – SMC 690?

Übermotorisiertes Spielzeug

Rabaukenkram ist das! Rumgeprotze und Radau ohne Sinn und Verstand! Wofür sollen diese Angeberkisten denn gut sein? Fürs Gelände fehlen Grip durch adäquates Profil und Stabilität durch taugliche Radabmessungen. Auf der Straße rappelt der Ein- oder Zweizylinder viel zu sehr, um entspannt unterwegs zu sein. Und eine ordentliche Verkleidung ist auch nicht dran. Man sitzt viel zu hoch und trotzdem nicht so richtig bequem. Noch nicht mal richtig schnell fahren kann man mit diesen Quatschgeräten – dafür ist die ganze Fahrwerksgeometrie einfach zu kippelig. Einen ordentlichen Gepäckträger, an dem man auch mal ein paar Koffer fest machen kann, gibt es maximal als Zubehör. Heizgriffe sind bei der Auslegung der Lichtmaschine wahrscheinlich gar nicht erst vorgesehen gewesen, und das Navi kriegt man auch nirgendwo montiert.

Nein, vernünftige Anwendungen für diese Art Motorrad gibt es nicht. Und so sind diese Knalltüten, geritten von Knallchargen, dann auch unterwegs. Den ersten Gang immer voll aufgedreht von Ampel zu Ampel, dass es selbst unserem 15-jährigen Mofarocker-Ich peinlich gewesen wäre. Das Vorderrad bei jeder Gelegenheit gen Himmel, nicht aus Versehen, sondern ganz gezielt und heimlich hundert Mal auf dem Garagenhof geübt – aber wenn die unschöne Wirklichkeit des Straßenverkehrs auf der Renommiermeile in Form eines ungeplanten Hindernisses zuschlägt, sind Schaden und Tränen trotzdem groß.

Letztendlich sind Supermotos nichts anderes als sehr teures und mit ihrer übertriebenen Motorisierung auch sehr gefährliches Spielzeug für Pubertierende, die gerne den wilden Mann machen würden. Dabei aber nie das unreife Kind verbergen können, das sich schon damals nicht richtig austoben durfte oder konnte. Und jetzt laute Auspufftöpfe oder viel Gummi auf der Straße zum Kompensieren braucht.



Spaß ohne Kompromisse

Warum soll ein Motorrad vernünftig sein? Wer es vernünftig will, fährt eh nicht Motorrad. Fürs Verreisen gibt es wunderbar komfortable, geräumige und wettergeschützte Vehikel mit vier Rädern, problemloser Gepäcktransport und erstklassiger Beifahrerkomfort inklusive. Entspannt Meilen abreißen und dabei so schnell wie möglich geradeaus fahren kann man am besten mit dem ICE oder dem Flugzeug. Wer stattdessen etwas fahren will, das auf jedem Trampelpfad sicher unterwegs ist, der sollte mal die Auslage des nächsten Mountainbike-Händlers auschecken – keine Angst, die gibt's inzwischen auch mit Elektromotor.

Wer allerdings auf zwei Rädern mit Verbrennungsantrieb so richtig viel Spaß haben will und über die Empörung der Spießer nur müde lächelt, der ist mit einer Supermoto bestens bedient. Zu straßenorientiert bereift und zu knackig gefedert fürs Gelände? Da kann man doch eh nicht mehr legal fahren. Zu kurz übersetzt und nicht stoisch genug abgestimmt für 200 Sachen auf der Autobahn? Die sind im Stau sowieso nicht drin. Und in zivilisierten Gegenden ist immer Stau!

Dass Sattel und Windschutz für ganztägige Etappen ein bisschen unbequem sind, ist völlig egal, wenn eine verschärfte Runde um den Block mit Ampelsprint, Wheelie-Contest und Blumenkübel-Slalom in Dortmund-Wambel oder Bremen-Osterholz auf diesen wunderbar unvernünftigen Heizgeräten genau so viel Dopamin freisetzt, wie eine komplette Alpentour auf normalen Maschinen bei normaler Gangart.

Was natürlich nicht heißt, dass eine Alpentour nicht drin ist. Man muss halt bei der Anreise die Zähne zusammenbeißen, kann nicht den ganzen Hausstand mitschleppen. Und wenn der Lebensabschnittspartner mit will, dann auf einem eigenen Motorrad. Und dann geht der Spaß so richtig los, wenn man am Pass um die adipösen Vernunftkräder Slalom fährt. Wie das geht, hat man ja zu Hause mit den Blumenkübeln geübt.

VORSCHAU März 2022

- **BMW F 850 GS – Husqvarna Norden 901**
  Reiseenduros im Vergleich
- **Kawasaki Ninja 650 – Yamaha R 7**
  Mittelklasse-Sportler
- **Aprilia Tuareg 660 – Yamaha Ténéré 700**
  Geländegänger
- **Triumph Tiger 1050**
  Gebrauchtberatung
- **Zündapp GS 125**
  Meilensteine
- **Alles über Schrauben/ Fan-Bekleidung**
  Unser Serviceteam dreht durch
- **Auf den Spuren der Wikinger/Lavendelroute**
  Motorradreisen mit Duft und Streitaxt

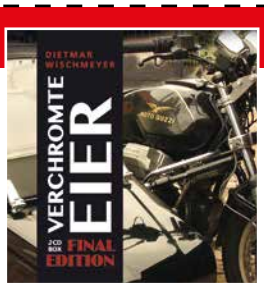
Themen können sich aus aktuellem Anlass kurzfristig ändern.

Ab dem 10. Februar am Kiosk

Oder hier abonnieren:

DAS NEWS-KENNERSPIEL

NEWS-Kennerspiel, Runde 256: Richtige Antwort ankreuzen und bis zum 9. Februar per Post, Fax oder kennerspiel.motorradnews.de abschicken:
MOTORRAD NEWS Kennerspiel, Hertinger Straße 60, 59423 Unna, Fax 02303/985-59. Auf kennerspiel.motorradnews.de auch online spielbar!
Unter allen richtigen Einsendern verlosen wir drei CD-Boxen „Verchromte Eier" von Dietmar Wischmeyer, vorgestellt auf Seite 116.
Was wir dazuschreiben müssen: Rechtswege führen zu nix, eure Adressen sammeln wir auch nicht. Feinheiten zum Datenschutz auf www.https://ds-syb.vfmz.de



FRAGE 1

Die höchste Schutzklasse nach der Motorradbekleidungsnorm DIN EN 17092 ist gekennzeichnet mit

- ◯ A
- ◯ AA
- ◯ AAA

FRAGE 2

Gegenüber der RS sitzen die Lenkerstummel der neuen Speed Triple 1200 RR tiefer – und zwar

- ◯ 90 Millimeter
- ◯ 135 Millimeter
- ◯ 180 Millimeter

Absender: _____

FRAGE 3

Beim Endurowandern an der Ardèche trifft man auch Exoten. Jeff Barbe fertigt in der Einsamkeit

- ◯ Flöten
- ◯ Trommeln
- ◯ Schalmeien

FRAGE 4

Latein für Biertrinker: Auch im Schwarzwald brauten Mönche während des Fastens Gerstensaft, weil

- ◯ Cui bono
- ◯ Alea iacta est
- ◯ Liquida non frangunt ieunum

FRAGE 5

Außer Konkurrenz: Welche Seiten waren in dieser NEWS besonders gelungen, welche nicht?

gut: _____

schlecht: _____

MOTORRAD NEWS
vereinigt mit
Motorradfahrer
motorrad reisen & sport

erscheint monatlich in der
Syburger Verlag GmbH
Hertinger Straße 60, 59423 Unna
Telefon 02303/985 50, Fax 02303/985 59
Amtsgericht Hamm, HRB 3216
ISSN 2193-1631
E-Mail: motorradnews@syburger.de
Website: www.motorradnews.de
Kleinanzeigen: Fax 02303/985-523
www.motorrad.net/kleinanzeigen
Chefredakteur: Frank Roedel
Redaktion: Till Ferges, Dr. Axel Koenigsbeck, Sophie Leistner, Tilman Sanhüter, Jürgen Schons, Dipl.-Ing. Wulf Weis (Ltg. Test & Technik), Jan Reich
Layout: Daniel Höde, Bettina Wigger (Regio)
Regionales: Erik Förster (Ltg.), André Gbiorczyk
Sport: Wolfgang Zeyen
Regionale Korrespondenten: Frank Hofmann, Wilfried Johst, Sabine Welte
Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jürgen Becker, Uli Böckmann, Dieter Höner, Norbert Kappes, Matthias Oelkrug, Frank Sachau, Johann Vorderwülbecke
Fotografie: Guido Bergmann, Uli Biggemann, Volker Rost, Jürgen Mainx (†)
Buchhaltung (Ltg.): Christiane Leuteritz
Anzeigenleitung: Carsten Schübeler, 02303 985565
Geschäftsführung: Martina Knehans
Support: Fragen zu digitalen Dienstleistungen bitte unter https://support.syburger.de/ oder telefonisch unter 02303 985 555
Abonnements: Jahresabonnement (zwölf Ausgaben) Jahresabo Inland 33,50 Euro, Jahresabo E-Paper 29,99 Euro, Jahresabo Ausland 40,80 Euro, Luftpost 49,80 Euro, Abo-Plus mit Katalog: Inland 39,60 Euro, Ausland 47 Euro Luftpost 56 Euro (alle Preise inklusive Versand)
ABONNENTENSERVICE:
motorradnews@vuservice.de
Tel.: 06123 9238-278, Fax 06123 9238-244
Post: ABO-Service MOTORRAD NEWS, 65341 Eltville
ACHTUNG: Nachsendeanträge bei der Post gelten nicht für Zeitschriften. Bitte teilt unserem Aboservice bei einer Änderung die neue Anschrift mit.
Druck: Dierichs Druck, Kassel
Vertrieb: DMV DER MEDIENVERTRIEB GmbH & Co. KG, Hamburg
IVW
MOTORRAD NEWS erscheint zwölfmal im Jahr. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.
Die Zeitschrift sowie alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Mit der Annahme des redaktionellen Contents (Texte, Fotos, Grafiken etc.) und seiner Veröffentlichung in dieser Zeitschrift geht das umfassende, ausschließliche, räumlich, zeitlich und inhaltlich unbeschränkte Nutzungsrecht auf den Verlag über. Eine Haftung für die Richtigkeit des redaktionellen Contents kann trotz sorgfältiger Prüfung durch die Redaktion nicht übernommen werden. Signierte Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Redaktion dar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos, Prospekte, Datenträger oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Informationen zur Nutzung Ihrer Daten gemäß DSGVO finden Sie unter https://ds-syb.vfmz.de

MEHR LESEVERGNÜGEN für alle, die gern reisen.

Jetzt am Kiosk!

Folgen Sie uns auf Facebook: www.facebook.com/tourenfahrer.magazin

WWW.TOURENFAHRER.DE

Der TOURENFAHRER ist das Premium-Magazin für anspruchsvolle Motorradfahrer. Faszinierende Reisereportagen, umfangreiche Zubehör-Ratgeber und Praxis-Motorradtests machen dieses Magazin zu einem Leseerlebnis!

Monatlich am Kiosk oder bequem im Abo unter abo.tourenfahrer.de

TOURENFAHRER ist ein Magazin der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführung: Martina Knehans.

DIE NEUE Z650RS

Die neue Kawasaki Z650RS. Das ist vollendeter Retrostyle kombiniert mit aktueller Technologie. Die Designsprache und Farbwahl der 1970er-Jahre inklusive viel Liebe fürs Detail: ein klassischer Rundscheinwerfer samt LED-Technik. Ein eleganter Tropfentank. Oder die analogen Rundinstrumente. Der durchzugsstarke Zweizylindermotor bringt Fahrspaß, das moderne Fahrwerk spielerisches Handling. Beeindruckend schön und bereit für jeden Ride. Z650RS – die RETROVOLUTION ist da.

kawasaki.de YouTube

Kawasaki
Let the good times roll